

CICLO DE ESTUDOS
DOUTORAMENTO EM HISTÓRIA

A MODERNIZAÇÃO DO BARREIRO AO LONGO DO SÉCULO XIX

Fernando Manuel Carvalho da Motta

D

2024



Fernando Manuel Carvalho da Motta

A MODERNIZAÇÃO DO BARREIRO AO LONGO DO SÉCULO XIX

Tese realizada no âmbito do Doutoramento em História,

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2024

Fernando Manuel Carvalho da Motta

A MODERNIZAÇÃO DO BARREIRO AO LONGO DO SÉCULO XIX

Tese realizada no âmbito do Doutoramento em História, aluno autoproposto, sem orientador.

Membros do júri

Presidente:

Professor Doutor Luís Miguel Ribeiro de Oliveira Duarte

Vogais:

Arguente: Professora Doutora Teresa Maria e Sousa e Nunes

Arguente: Professora Doutora Maria da Conceição Coelho de Meireles Pereira

Professora Doutora Fátima Moura Ferreira

Professor Doutor Paulo Eduardo Guimarães

À Carla, Joana e Francisco

Sumário

Sumário	8
Declaração de honra	10
Agradecimentos	11
Resumo	12
Abstract	14
Índice de Figuras	16
Índice de Tabelas	18
Índice de Gráficos	19
Abreviaturas	22
1. INTRODUÇÃO	26
2. O BARREIRO E A SUA REGIÃO ANTES DA REGENERAÇÃO	52
2.1 O espaço concelhio	53
2.1.1 O clima	56
2.1.2 Os solos	62
3. A ATIVIDADE PRÉ-INDUSTRIAL	68
4. O DESENVOLVIMENTO DAS LIGAÇÕES FLUVIAIS COM A CAPITAL	84
5. A ESTRUTURAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO NO BARREIRO (1854-1861)	106
5.1 A decisão	108
5.2 As expropriações	114
5.3 A concretização: entre o erro e a necessidade	131
6. A FORMAÇÃO DE UMA VILA OPERÁRIA	152
6.1 Evidências de uma mudança: a população residente (1801-1911)	156
6.1.1 A evolução	158
6.1.2 A estrutura etária	166
6.1.3 A natalidade e mortalidade	171
6.1.4 A nupcialidade	202
6.1.5 As migrações	206
6.2 A industrialização no concelho do Barreiro	215
6.2.1 Outras atividades económicas	244
6.3 Uma sociedade industrializada	270
6.4 A transformação do território: a vila	284

6.5 As novas sociabilidades e mentalidades.....	304
7. A ABERTURA À SEGUNDA INDUSTRIALIZAÇÃO (1907-1910). A COMPANHIA UNIÃO FABRIL	350
8. CONCLUSÕES	360
Fontes arquivísticas:.....	376
Arquivos Públicos – Fontes manuscritas	376
Arquivos Públicos – Fontes impressas	380
Arquivos Privados	381
Imprensa periódica	382
Referências bibliográficas:	384
Anexos.....	414

Declaração de honra

Declaro que o presente tese de doutoramento é de minha autoria e não foi utilizado previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (afirmações, ideias, pensamentos) respeitam escrupulosamente as regras da atribuição, e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referenciação. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

Barreiro, 21 de maio de 2024

Fernando Manuel Carvalho da Motta

Agradecimentos

Esta tese de doutoramento, apesar de representar um trabalho individual, contou com a colaboração e ajuda de diversas pessoas, às quais não posso deixar de expressar a minha profunda gratidão.

Em primeiro lugar, ao professor Doutor Paulo Eduardo Guimarães que efetuou o convite inicial de escrever uma tese sobre a minha terra natal, na Universidade de Évora. Apesar da defesa da tese não ter sido efetuada nessa instituição, o seu acompanhamento e orientação ao longo de três anos foram fundamentais.

Depois, ao professor Doutor Rui Tavares, da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, ao propor o desafio de ser defendida na Faculdade de Letras da sua universidade.

Ao Presidente da Câmara Municipal do Barreiro, Frederico Rosa e à vereadora da Cultura, Sara Ferreira o apoio à plena execução deste trabalho.

A todos os responsáveis e técnicos dos arquivos nacionais, distritais, concelhios e privados que se dispuseram a fornecer a documentação necessária à fundamentação desta tese.

À Associação Vultos da Nossa Terra (Barreiro) nas pessoas de Carlos Bicas, Luís Vitório, António Moreira e Fernando Santos Costa e a todos os amigos, que o espaço impede de enumerar, o incondicional apoio desde a primeira hora.

Por fim, um agradecimento especial à minha família: à minha esposa, a professora Doutora Carla Motta (tantas vezes uma verdadeira orientadora); aos meus filhos, Francisco e Joana por aceitarem terem dois pais que não desistem de estudar e aprender e de reconhecerem nesse exemplo uma filosofia de vida para eles próprios; e ao meu pai, sempre presente e à minha mãe, sempre na nossa memória.

Resumo

Existe a ideia generalizada de que o Barreiro “foi” a Companhia União Fabril (CUF), que iniciou a sua laboração em 1908 e que a ela se deve todo o desenvolvimento industrial do Barreiro.

Sem uma primeira industrialização no Barreiro, em resultado da instalação do caminho de ferro, dificilmente tal teria acontecido. Nesta investigação, o nosso objetivo será determinar quais foram as principais alterações e as permanências verificadas na vila do Barreiro durante um período do ciclo da primeira industrialização moderna (1820-1910), ao nível da sociedade, economia e demografia.

Aqui, o conceito de primeira industrialização é assumido na dimensão das energias motoras utilizadas nos transportes e na indústria, em concreto o vapor. Tendo-se registado a primeira utilização em Portugal desta invenção, aplicada à indústria, entre 1820-1822 (Mendes, 1985, p. 27) partirá daí uma análise local às transformações operadas pela industrialização na vila do Barreiro. Na mesma lógica, entendemos a “segunda industrialização” como a introdução e plena laboração da indústria química no Barreiro, por via da Companhia União Fabril. A divisão do tempo histórico para o estudo de um determinado lugar baseado no seu nível de industrialização não é novo e já era defendido por Vera Kilduff e James Russel na década de 1950 (Kilduff e Russell, 1952, p. 306). Estes conceitos, contemporâneos, estão bastante distantes da definição de indústria na primeira metade do século XIX. Para isso, basta lembrar a explicação fornecida pela Sociedade Promotora da Indústria Nacional¹, onde a indústria era “a arte particular dos entes vivos, a qual tem por fim criar os meios de existência, que constituem a sua riqueza, objeto da economia”(s.a., 1835, p. 4).

Nas últimas décadas, têm surgido monografias locais e estudos regionais que nos dão conta das mudanças institucionais e sociais, da circulação de elites políticas, dos comportamentos económicos e que documentam o crescimento económico.

O nosso estudo, focado no município do Barreiro e na sua região entronca nesta linha de inquérito e, à semelhança de outros estudos internacionais centrado em vilas e

¹ Fundada em maio de 1822, em Lisboa, seguia o exemplo de Sociedades semelhantes fundadas em Inglaterra e França (Castanheira, 1999, p. 426).

idades industrializadas, pretende incluí-lo no debate sobre a industrialização e o seu papel na alteração de sociedades.

Importa, assim, conhecer o impacto da instalação do caminho de ferro, ao nível da economia e sociedade, contemplando industriais (novas indústrias, deslocalização de empresas, etc.), alterações nos aspetos físicos (integração espacial, densidade, dimensão demográfica, formas de atividade, etc.) e, por fim, fatores sociais (tipo e frequência dos fenómenos de interação, estrutura e densidade dos grupos formais, instituições, mentalidades, etc.).

Procuraremos demonstrar que as mudanças estruturais e o processo de desenvolvimento industrial foram iniciados antes da instalação da CUF no Barreiro, com a instalação do caminho de ferro, através da criação de infraestruturas que vieram a ser fundamentais no desenvolvimento de novas indústrias, designadamente a corticeira e, mais tarde, a química.

Palavras-chave: Industrialização, sociedade, economia, Barreiro, transportes

Abstract

There is a widespread idea that Barreiro “was” the Companhia União Fabril (CUF), which began operating in 1908 and that all of Barreiro's industrial development is due to it.

Without the first industrialization in Barreiro, as a result of the installation of the railway, this would hardly have happened. In this investigation, our objective will be to determine what were the main changes and continuations observed in the town of Barreiro during a period in the cycle of the first modern industrialization (1820-1910), in terms of society, economy and demography.

Here, the concept of first industrialization is assumed in the dimension of motor energies used in transport and industry, specifically steam. Having recorded the first use of this invention in Portugal, applied to industry, between 1820-1822 (Mendes, 1985, p. 27), a local analysis of the transformations brought about by industrialization in the town of Barreiro will begin. Using the same logic, we understand the “second industrialization” as the introduction and full operation of the chemical industry in Barreiro, through Companhia União Fabril. The division of historical time for the study of a given place based on its level of industrialization is not new and was already defended by Vera Kilduff and James Russell in the 1950s (Kilduff and Russell, 1952, p. 306). These contemporary concepts are quite distant from the definition of industry in the first half of the 19th century. To do this, just remember the explanation provided by the Sociedade Promotora da Indústria Nacional, where industry was “the particular art of living beings, which aims to create the means of existence, which constitute their wealth, the object of the economy” (s.a. , 1835, p. 4).

In recent decades, local monographs and regional studies have emerged that provide an account of institutional and social changes, the circulation of political elites, economic behavior and that document economic growth.

Our study, focused on the municipality of Barreiro and its region, is part of this line of inquiry and, like other international studies focused on industrialized towns and cities, aims to include it in the debate on industrialization and its role in changing societies. .

It is therefore important to know the impact of the installation of the railway, at the level of economy and society, including industries (new industries, relocation of

companies, etc.), changes in physical aspects (spatial integration, density, demographic size, forms of activity, etc.) and, finally, social factors (type and frequency of interaction phenomena, structure and density of formal groups, institutions, mentalities, etc.).

We will seek to demonstrate that structural changes and the process of industrial development began before the installation of CUF in Barreiro, with the installation of the railway, through the creation of infrastructures that became fundamental in the development of new industries, namely cork and , later, chemistry.

Key-words: Industrialization, society, economy, Barreiro, transports.

Índice de Figuras

Figura 1 - A área do concelho do Barreiro entre 1521 e 1855.	53
Figura 2 - Expansão concelhia do Barreiro entre 1855 e 1862.....	65
Figura 3 - Pormenor de bilhete-postal ilustrado do Barreiro com uma vista dos moinhos de maré da Verderena (1940).	74
Figura 4 - Planta em corte do interior do moinho de vento do Barão do Sobral, no Mexilhoeiro.....	77
Figura 5 - Vista aérea da Quinta Braamcamp, onde junto do moinho de maré, se observa rodeado de armazéns os vestígios do Moinho Gigante do Barão do Sobral, reduzido ao seu piso térreo (1932).	80
Figura 6 - Barco Muleta a descarregar palha em Lisboa.	86
Figura 7 - Frontispício da segunda edição do periódico "Barco da Carreira dos Tolos"	89
Figura 8 - O complexo da Marinha de Vale de Zebro em 1843, com o asilo de Inválidos e, ao lado, a ponte da companhia de barcos a vapor.	94
Figura 9 - Barco de rodas movido a vapor da ligação Barreiro - Lisboa (segunda metade do século XIX).....	96
Figura 10 - Pormenor da primeira ponte-cais do Mexilhoeiro a Noroeste da antiga vila.	101
Figura 11 - Planta cadastral dos terrenos a expropriar para a construção das linhas e gare do Barreiro (1855).....	117
Figura 12 - Mapa da península do Barreiro, representando os terrenos adquiridos pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo e pelos sócios da mesma Companhia, em nome particular.	122
Figura 13 - A residência de João Pedro da Costa Coimbra, no Barreiro [c.1880].	125
Figura 14 - Locomotiva "Badajoz" em frente da primitiva estação ferroviária do Barreiro (1867).	132
Figura 15 - Catraios para transporte de passageiros junto da estação fluvial do Barreiro....	134
Figura 16 - Pormenor da carta das margens do Barreiro, onde é observável a ponte-cais em madeira da Companhia de Caminhos de Ferro do Sul, defronte da primitiva estação terminal.	135
Figura 17 - Pormenor da Carta de 1878 do Plano Hidrográfico do Porto de Lisboa, com a representação das linhas férreas que ligavam a estação e ponte de estacaria dos caminhos de ferro.	136
Figura 18 - Percursos a efetuar pelos passageiros do caminho de ferro para o transbordo fluvial (1867).	137
Figura 19 - Operários e engenheiros envolvidos na construção do aterro para a nova gare ferroviária (c. 1882).	145
Figura 20 - Pormenor da fotografia anterior com engenheiro Miguel Pais entre os operários (c. 1882).	146
Figura 21 - Cais da estação ferro-fluvial dos caminhos de ferro do Sul e Sueste (1910).....	147
Figura 22 - Anúncio à fábrica de moagens a vapor de Luís da Costa.	221
Figura 23 - Planta do projeto da Fábrica de Moagens de José Pedro da Costa.....	224
Figura 24 - Complexo de moagens a vapor de José Pedro da Costa, junto do Moinho de Maré Pequeno (1907).	225

Figura 25 - Operários da fábrica O. Herold & Co. junto de fardos de cortiça.....	233
Figura 26 - Máquina a vapor de 70 cv da fábrica de cortiça O. Herold & Co. do Barreiro	235
Figura 27 - Pessoal da cordoaria de Manuel Lopes (c. 1890)	238
Figura 28 - Frontispício da revista Anais da Sociedade Promotora da Indústria Portuguesa	245
Figura 29 - As duas novas ruas (a verde, de 1858 e a azul, de 1862) construídas da vila para a estação ferroviária.....	287
Figura 30 - Pormenor da planta da vila do Barreiro (1958), com as prováveis 9 divisões efetuadas nos terrenos entre a nova estrada (a vermelho) e a linha férrea, a Sul.....	289
Figura 31 - Localização da rua Nova da Praia, atual rua Marquês de Pombal.	293
Figura 32 - Personagens políticas do Barreiro: “opressão” e os “oprimidos”	337
Figura 33 - Planta da implantação da Companhia União Fabril, no Barreiro (1907).....	351

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Preços de viagens da Companhia de Navegação do Tejo e do sado, em barcos a vapor (1839).....	95
Tabela 2 - Distribuição da área e valor das propriedades adquiridas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo de acordo com a classe social dos vendedores	119
Tabela 3 - Evolução da população da freguesia de Santa Cruz (Barreiro) entre 1521 e 1911	158
Tabela 4 - Taxa de Crescimento Intercensitário na paróquia de Santa Cruz e vizinhas em comparação com a cidade de Lisboa (1801-1911).....	161
Tabela 5 - Óbitos em recém-nascidos nos concelhos ribeirinhos do Sul do Tejo, entre 1887 e 1896.....	194
Tabela 6 - Percentagem de recém-nascidos mortos à nascença, em relação aos nascimentos, entre 1887 e 1896	195
Tabela 7 - Idades médias, mínima e máxima de casamento da paróquia de Santa Cruz entre 1861 e 1910.....	202
Tabela 8 - Existências da O. Herold & Co. em 1897 e 1907	234
Tabela 9 - Existências da Sociedade Nacional de Cortiças, em 1897	234
Tabela 10 - Número de barcos e pescadores na Comarca de Setúbal em 1828.....	261
Tabela 11 - Número de alunos do Asilo D. Pedro V distribuídos pela área de residência– 1855-1900.....	311
Tabela 12 - Motivos de saída dos alunos do Asilo D. Pedro V – 1855-1900	312
Tabela 13 - Custos de admissão na Sociedade Humanitária do Barreiro em 1864 e 1893	321

Índice de Gráficos

Gráfico 1 - Evolução da população da paróquia de Santa Cruz entre 1521 e 1911.....	159
Gráfico 2 - Comparação entre a TCI do Barreiro e de Lisboa entre 1834 e 1911.....	162
Gráfico 3 - Número de habitantes entre 1864 e 1911 nos concelhos do Barreiro e limítrofes	164
Gráfico 4 - Dados comparativos da população do Barreiro por sexo e idades, em 1801 e 1849	166
Gráfico 5 - Pirâmide das idades na paróquia de Santa Cruz em 1864	169
Gráfico 6 - Pirâmide das idades na paróquia de Santa Cruz em 1890	169
Gráfico 7 - Pirâmide das idades na paróquia de Santa Cruz em 1911	170
Gráfico 8 - Nascimento, por ano, na freguesia de Santa Cruz entre 1800 e 1850.....	171
Gráfico 9 - Taxa bruta de natalidade na freguesia de Santa Cruz em 1801, 1823 e 1849.....	172
Gráfico 10 - Nascimento por ano na freguesia de Santa Cruz entre 1800 e 1816	173
Gráfico 11 - Nascimento por ano na freguesia de Santa Cruz entre 1830 e 1845	174
Gráfico 12 - Variação de nascimento e óbitos entre 1800 e 1850.....	177
Gráfico 13 - Comparação entre batismos e óbitos na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910.....	178
Gráfico 14 - Relação entre o número de nascimento no Barreiro e o preço médio do sargo, robalo e cherne vendido em Lisboa, entre 1821 e 1850	180
Gráfico 15 - Relação entre a TBM nos menores de 21 e a TBM entre 1820 e 1855	181
Gráfico 16 - Relação entre o número de óbitos de menores de 21 anos e óbitos de adultos entre 1820 e 1854	182
Gráfico 17 - Comparação entre a taxa bruta de mortalidade na paróquia de Santa Cruz e em Lisboa (1838-1850)	184
Gráfico 18 - Número de nascimento na paróquia de Santa Cruz entre 1800 e 1910	185
Gráfico 19 - Número de óbitos na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910	186
Gráfico 20 - Saldo fisiológico na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910	189
Gráfico 21 - TBM na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910	190
Gráfico 22 - Principais causas de óbitos no concelho do Barreiro entre 1887 e 1896	191
Gráfico 23 - Variação anual da percentagem de mortalidade dos menores de 21 anos na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910 (com mínima e máxima).....	196
Gráfico 24 - Variação anual da taxa de mortalidade infantil na paróquia de Santa Cruz entre 1861-1910 (menores de 1 ano)	197
Gráfico 25 - Taxa bruta de natalidade na paróquia de Santa Cruz entre 1801 e 1911.....	198
Gráfico 26 - Comparação da taxa bruta de natalidade do Barreiro com Lisboa e Porto, em 1890 e 1911.....	199
Gráfico 27 - Taxa sintética de fecundidade na paróquia de Santa Cruz entre 1864 e 1911..	200
Gráfico 28 - Idades no casamento nos homens e mulheres na paróquia de Santa Cruz entre 1861 e 1910.....	203
Gráfico 29 - Idades do recasamento nos homens e mulheres na paróquia de Santa Cruz entre 1861 e 1910.....	204

Gráfico 30 - Mortalidade entre homens e mulheres na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910.....	205
Gráfico 31 - Naturalidade dos nubentes casados na freguesia de Santa Cruz entre 1739 e 1769.....	207
Gráfico 32 - Origem geográfica por distritos dos noivos forasteiros entre 1739 e 1769	208
Gráfico 33 - Origem dos noivos na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1854	209
Gráfico 34 - Origem dos noivos na paróquia de Santa Cruz entre 1855 e 1910	212
Gráfico 35 - Balanço comercial da Sociedade Nacional de Cortiças entre 1897 e 1908 (em réis)	236
Gráfico 36 - Número de instalações fabris em concelhos ribeirinhos da Margem Sul entre 1893 e 1900.....	241
Gráfico 37 - Profissões dos eleitos para cargos municipais na Câmara Municipal do Barreiro entre 1807 e 1855	263
Gráfico 38 - Número de eleitores das cinco principais profissões, segundo os cadernos eleitorais da Paróquia de Santa Cruz do Barreiro, entre 1842-1852.	265
Gráfico 39 - Distribuição dos filhos e respetivos pais pelos sectores de atividade entre 1861 e 1910.....	273
Gráfico 40 - Principais profissões registadas nos casamentos na freguesia de Santa Cruz entre 1861 e 1910, distribuídas pelo noivo, pai e sogro	274
Gráfico 41 - Distribuição dos noivos pelos sectores de atividade entre 1861-1884 e 1885-1910	276
Gráfico 42 - Comparação entre as profissões presentes na vereação da Câmara Municipal do Barreiro entre 1835 e 1910.	279
Gráfico 43 - Habitantes por fogo na freguesia de Santa Cruz entre 1823 e 1911	295
Gráfico 44 - Filhos ilegítimos no concelho do Barreiro entre 1886 e 1896.....	314
Gráfico 45 - Número de óbitos de crianças (<1ano) registadas com pai incógnito entre 1866 e 1910.....	315
Gráfico 46 - Número de admissões, por ano, na Sociedade Humanitária do Barreiro (1864-1910)	319
Gráfico 47 - Número de associados nas profissões mais representadas da Sociedade Humanitária do Barreiro, entre 1864 e 1910.....	320

Abreviaturas

ADL – Arquivos Distrital de Lisboa

ADS – Arquivo Distrital de Setúbal

AHIMT – Arquivo Histórico do Instituto de Mobilidade Terrestre

AHM – Arquivo Histórico Militar

AHP – Arquivo Histórico Parlamentar

AHOP-SGE – Arquivo Histórico das Obras Públicas – Secretaria-Geral da Economia

APLSS – Arquivo do Porto de Lisboa, Setúbal e Sesimbra

AINSR – Arquivo da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário do Barreiro

CMB-AMB – Câmara Municipal do Barreiro - Arquivo Municipal do Barreiro

CCPB – Cooperativa Cultural Popular Barreirense

CFSS – Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

CLP – Coleção de Legislação Portuguesa

CMB – Câmara Municipal do Barreiro

CML-AFL – Câmara Municipal de Lisboa - Arquivo Fotográfico de Lisboa

CMM-AM – Câmara Municipal da Moita – Arquivo Municipal

CNB – Cartório Notarial do Barreiro

CNCFST – Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo

CNDF-FMNF – Centro Nacional de Documentação Ferroviária – Fundação Museu Ferroviário Nacional

CNL – Cartório Notarial de Lisboa

CP – Comboios de Portugal

CUF – Companhia União Fabril

CV – Cavalos-vapor

DCD – Diário da Câmara dos Deputados

DG – Diário do Governo

DGLAB-TT – Direção Geral do Livro, Arquivos e Bibliotecas /Torre do Tombo

GCL – Governo Civil de Lisboa

HISCLASS – International Historical Class Scheme

HISCO – Historical International Classification of Occupations

ICS – Instituto de Ciências Sociais

INE – Instituto Nacional de Estatística

JFB – Junta de Freguesia do Barreiro

JIDPV – Jardim de Infância de D. Pedro V

PIB – Produto Interno Bruto

PIDE/DGS – Polícia Internacional de Defesa Estado/Direção Geral de Segurança

PWR – Prices, Wages and Rents

REFER – Rede Ferroviária Nacional – Infraestruturas de Portugal

SCMB – Santa Casa da Misericórdia do Barreiro

SDUB – Sociedade Democrática União Barreirense

SHB – Sociedade Humanitária do Barreiro

SIRB – Sociedade de Instrução e Recreio Barreirense

SIG – Sistema de Informação Geográfica

SNC – Sociedade Nacional de Cortiças

TBM – Taxa Bruta de Mortalidade

TBN – Taxa Bruta de Natalidade

TCI – Taxa de Crescimento Intercensitário

TMI – Taxa de Mortalidade Infantil

UEP – União Elétrica Portuguesa

“Saindo de Cacilhas e Almada pela margem sul do Tejo encontram-se algumas insignificantes povoações para o Ocidente, encravadas em areais, Porto Brandão, a Trafaria, Caparica e outras ainda menos importantes. Para Leste do pontal de Cacilhas há as povoações de pescadores do Barreiro, Seixal e Arrentela, o país vinhateiro do Lavradio, Vale de Zebro e muitos outros lugares até Alhos Vedros e Aldeia Galega. Nos dias das festas particulares de cada uma das terras o seu aspeto é risonho, as suas galas brilham à luz do Sol; no resto do ano é miserável a aparência das pobres vilas e aldeias, não pagam em graças ao forasteiro o trabalho da jornada.”

Novo Guia do Viajante em Lisboa e seus arredores (1854), Lisboa, J. J. Bordalo, 1 vol in 8º, 381 (6), pág. 156

1. INTRODUÇÃO

OBJETIVOS

Existe a ideia generalizada de que o Barreiro “foi” a Companhia União Fabril (CUF), a grande empresa que iniciou a sua laboração em 1908 e ao seu gerente Alfredo da Silva, a quem se deve todo o desenvolvimento industrial e social do Barreiro. O Barreiro assume, de facto, a partir da instalação da CUF, pela mão de Alfredo da Silva e ao longo dos anos seguintes, várias características de uma “company town”, como a localização periférica; o facto de ser uma pequena vila; o estar o crescimento da vila ligado à empresa; com uma composição social homogénea (maioritariamente operária); ou a segregação física, no espaço urbano, baseada na posição hierárquica na empresa (Matznetter, 2016, p. 23).

A historiografia tem dado particular atenção a esta memória histórica, associando-a, sobremaneira à vida empresarial da CUF, no entanto o período precedente tem interessado, principalmente, a historiadores locais.

Nesta investigação, o nosso objetivo é determinar quais foram as principais alterações e as permanências verificadas no Barreiro e na sua região de inserção geográfica, durante a primeira industrialização moderna portuguesa (1820-1910), através de um estudo à escala local centrado no processo de modernização do Barreiro ao longo do século XIX.

Essa modernização pode ser observada nesta investigação no estudo das mudanças a longo prazo na mobilidade relativa. Na literatura teórica, existem pontos de vista divergentes sobre como os regimes de mobilidade social das sociedades industrializadas mudaram ao longo do tempo. A teoria da modernização argumenta que após a industrialização se registou um incremento permanente na mobilidade relativa nas sociedades industrializadas. Nas economias pré-industrializadas, o trabalho era distribuído com base em laços familiares ou de parentesco; contudo, nos mercados de trabalho industriais, a mão-de-obra passa a ser alocada de acordo com práticas formais de contratação. A racionalidade económica deslocou as práticas de contratação para o universalismo. As novas profissões na produção industrial eram complexas ou envolviam uma grande quantidade de responsabilidades (por exemplo, supervisores de produção

fabril ou operadores de motores), o que tornava necessário que os empregadores seleccionassem trabalhadores com base nas competências, experiência e conhecimentos adquiridos. Do lado da oferta, a mão-de-obra tornou-se mais qualificada, cada vez mais móvel devido a melhores e mais baratos meios de transporte e mais informada sobre as oportunidades de emprego. Assim, como os indivíduos podiam adquirir novas habilidades, experiência e conhecimento, as classes sociais mais baixas conseguiram alcançar posições ocupacionais mais elevadas (Lippényi, Maas e Leeuwen, van, 2013, p. 42). Também observamos essa modernização ao nível económico porque supõe a substituição de distribuidores pouco eficientes, por outros mais eficazes (Barquín, 2000, p. 16). Por fim, a definição do conceito de modernização nesta investigação assume também aspetos filosóficos, já que, implicou para os contemporâneos, alterações significativas das suas vivências e do seu bem-estar.

Nesta linha de inquérito, de carácter monográfico, importa antes de mais, conhecer o impacte da instalação do caminho de ferro, ao nível da economia e sociedade, designadamente no dinamismo industrial (novas indústrias, deslocalização de empresas, etc.), alterações nos aspetos físicos (integração espacial, densidade de ocupação territorial e humana (social), dimensão demográfica, formas de atividade, etc.) e, por fim, nos fatores sociais (tipo e frequência dos fenómenos de interação, estrutura e densidade dos grupos formais, instituições, mentalidades, etc.).

Pretenderemos demonstrar que as mudanças sociais e o processo de desenvolvimento industrial foram iniciados antes da CUF, com a instalação do caminho de ferro, através da criação de infraestruturas que vieram a ser fundamentais no aparecimento de novas indústrias, designadamente a corticeira e, mais tarde, a química. Da mesma forma, pretendemos demonstrar que se verificou uma alteração na estrutura demográfica e na sua distribuição pelos três sectores de atividade, procurando identificar em que momento ocorreu a viragem para uma sociedade industrializada. Ao fim ao cabo, encontrar o ponto de viragem e a derradeira rotura.

As respostas às questões colocadas serão fundamentais para a consolidação da memória e salvaguarda do património industrial sobrevivente, assim como contribuirão para valiosas achegas a futuros estudos, relacionadas com as mudanças verificadas no século XIX e as consequências que delas derivaram para o desenvolvimento económico do concelho e qualidade de vida dos seus habitantes.

A escolha das balizas temporais nesta investigação (1820-1910) não foi simples. As mudanças que queremos identificar inscrevem-se num “tempo médio”, conceito adiantado por José Amado Mendes, em que as mudanças sociais ou demográficas, só no longo prazo são detetáveis (Mendes, 1993, p. 99). O mesmo autor escolheu, recentemente, as mesmas balizas temporais e o conceito deste estudo, para analisar a industrialização no Portugal liberal (Mendes, 2022). Deste modo, interessa-nos conhecer primeiro a sociedade nascida do Liberalismo, no caso particular do Barreiro. A Revolução Liberal de 1820 fornecemo-nos a primeira baliza, para analisarmos essas mudanças. Para o término desta investigação, escolheu-se um outro marco político – a implantação da República – que ocorre dois anos depois do início do funcionamento da indústria química no Barreiro e que correspondeu ao arranque da segunda industrialização local (1908). Conseguimos, desta forma, deixar uma janela aberta ao estudo das novas mudanças que ocorreram no Barreiro em períodos subsequentes. Esses estudos poderão ser realizados assim que os arquivos da Companhia União Fabril forem libertados para livre acesso e sem quaisquer restrições a consulta por parte dos historiadores.

Pretendemos mostrar, em primeiro lugar, que sem uma primeira industrialização no Barreiro, período em que se verificaram mudanças qualitativas e quantitativas, económicas, demográficas e sociais, dificilmente se teria formado esta “Company Town”.

A nossa primeira hipótese de trabalho, baseia-se na premissa de que o caminho de ferro, como Luís Espinha da Silveira e outros afirmaram (Silveira *et al.*, 2011, p. 36), foi realmente um fator no desenvolvimento urbano e populacional local. A esta hipótese, somamos uma outra: a potencialidade do aparecimento de uma população proletária. E, por fim, de como as condições naturais, geográficas e industriais foram determinantes para a instalação da CUF.

A investigação sobre a história dos caminhos de ferro em Portugal é antiga e os resultados relevantes (Alegria, 1987; Gaio, 1956; Pereira, 2012; Pinheiro, 1979, 1988; Torres, 1931) e segundo ela, o desenvolvimento do projeto ferroviário no século XIX em Portugal estava implicitamente ligado ao período político conhecido como a Regeneração.

Entre os autores que abordaram outros aspetos do caminho de ferro em Portugal destacamos Maria Eugénia da Mata, Luís Espinha da Silveira e a sua equipa.

A primeira, ironizando que o caminho de ferro era como “mel para as abelhas” para a indústria e emprego, argumentava que os meios de transporte tiveram um papel determinante na atração de empregos para a costa atlântica (Mata, 2008, p. 173) e em especial a região de Lisboa, onde o Barreiro se inclui (Mata, 2008, p. 178 e p. 182). Na nossa investigação – centrada no Barreiro - tal como a autora apontou, o caminho de ferro pode ter desempenhado um papel importante na localização de clusters industriais, diminuindo a distância dos fornecedores e reduzindo os custos de transporte. Se tais custos fossem altos, eles agiriam como uma força de dispersão das atividades industriais e, se fossem baixos, reforçavam a aglomeração num “centro” enquanto a “periferia” era relegada para a produção primária (Mata, 2008, p. 176).

Os segundos, reconheceram que “a historiografia sobre os caminhos de ferro em Portugal não tem dado especial atenção, nem aos seus efeitos regionais, nem à relação entre este meio de transporte e a evolução da população” (Espinha, Alves, e Lima 2011, p.7). Por esse motivo, estudaram os movimentos de população e o crescimento populacional nas localidades vizinhas a linhas ferroviárias, em particular, Lisboa (Alves e Queiroz, 2013), utilizando um SIG (Sistema de Informação Geográfica), com dados recolhidos a partir de recenseamentos da população desde 1801, à semelhança do que também já se fazia em Espanha (Mojica e Martí-Henneberg, 2011). Espinha da Silveira, concluiu que “os caminhos de ferro ajudaram ao crescimento da população nas áreas com acesso a esta infraestrutura; favoreceram o desenvolvimento dos centros urbanos pré-existentes e o aparecimento de outros; encorajaram as migrações internas para o Sul e o litoral, e em direção às cidades, contribuindo para o seu crescimento; finalmente, terão facilitado a emigração nas terras do interior” (Silveira et al., 2011, p. 37) destacando-se, de uma forma clara, o contributo das migrações para o desenvolvimento da futura área metropolitana de Lisboa, quer a norte, quer a sul do rio Tejo (Silveira et al., 2011, p. 32). O engenheiro Miguel Pais, em 1879, já havia defendido que o caminho de ferro tinha um importante papel, ao Sul do país, em particular no Alentejo, onde eram prioridades a colonização, o aproveitamento das águas para irrigações nos terrenos apropriados e o arroteamento para arborização dos terrenos incultos. Do aproveitamento para a agricultura de extensas porções de terrenos incultos, resultava

a necessidade de grande abundância de estrumes, mas Miguel Pais argumentava que a indústria agrícola não se desenvolveria sem transportes baratos. Na mesma situação se encontrava a indústria mineira privada dos meios necessários para concentrar e enriquecer os produtos da sua extração (Pais, 1879, p. 13).

Mais recentemente, Hugo Pereira abordou o papel do caminho de ferro como criador de novos hábitos e oportunidades, e como a ferrovia revolucionou a noção de tempo e aproximou regiões do país (Pereira, 2010, p. 37).

Contudo o estudo de caso do Barreiro continuou por fazer. De facto, a linha da nossa investigação pretende contribuir para ilustrar, através da análise micro do Barreiro, as mudanças percebidas pelos contemporâneos e os processos de mudança gerados. Tanto Armando da Silva Pais (Pais, 1963, p. 183), num artigo sobre o início do caminho de ferro no Barreiro, como Gilberto Gomes (Gomes, 2001, p. 141) num artigo genérico incluído nas Primeiras Jornadas Arqueológicas e do Património da Corda Ribeirinha Sul, pouco acrescentaram à habitual história “cronológica” ferroviária na vila. Um exemplo flagrante da falta de estudos sobre o Barreiro (e, por oposição, a atenção dada à história da CUF) pode ser ilustrado através do levantamento bibliográfico sobre os caminhos de ferro em Portugal realizado por Daniela Carmona: de um total de 1351 obras, apenas 35 se referem direta ou indiretamente ao Barreiro (Carmona, 2012, p. 56).

Em 2011 foram comemorados os 150 anos dos caminhos de ferro no Barreiro, com a realização de um colóquio internacional organizado pela Câmara Municipal em cooperação com instituições universitárias. Das atas produzidas (Matos e Pinheiro, 2014), a maioria dos artigos estava na sua maioria relacionadas com a preservação e conservação do património edificado e com a memória da cultura ferroviária. Numa época em que a opinião pública local pugnava pela conservação desse património (que ainda hoje não está assegurada), o debate historiográfico local estava centrado na discussão da data de início do caminho de ferro no Barreiro (se seria em 1859, durante uma visita do rei D. Pedro V e comitiva às obras em curso ou em 1861, com a abertura à exploração da linha)². Por último, mais recentemente a Fundação Francisco Manuel dos Santos publicou um trabalho sobre a ferrovia em Portugal, em que se perspetiva o caminho de ferro para o século XXI, sem deixar de lembrar “além de meio de transporte,

² Curiosamente, sobre este último debate novas possibilidades foram abertas recentemente, como a inauguração da linha a poder ter ocorrido em 1858, no percurso até Bombel (Pereira, 2019).

a ferrovia é uma força motriz de inovação e desenvolvimento” (Furtado, 2020, p. 27), afirmação que é, de facto, a linha condutora desta investigação já que, em última análise, visamos colocar o caso do Barreiro no debate internacional historiográfico sobre a industrialização e bem-estar

De facto, os debates historiográficos dos anos ‘60 e ‘80 do século XX (Thompson, 1966) apresentaram duas visões incompatíveis sobre o impacto da Revolução Industrial nos níveis de vida: uma pessimista, ligada a figuras críticas como o marxista E. P. Thompson, interessada numa análise “qualitativa da formação da classe operária”; e outra liberal, otimista que relacionava os níveis salariais e a qualidade de vida com o crescimento económico moderno. A ideia de que a industrialização parecia ser o caminho mais seguro para a prosperidade das nações era também defendida por vários economistas naquela época, como Rostow, Chenery ou Syrquin: para atingir o objetivo do desenvolvimento real e sustentado num país ou região, não haveria alternativa para a industrialização (Álvarez e Brando, 2019, p. 3).

Em termos dos conceitos utilizados nesta investigação, tal como José Amado Mendes defendeu no que respeita à terminologia utilizada pelos contemporâneos do período em estudo, era relevante o facto de o vocábulo “indústria”, nos inícios de Oitocentos, significar toda a atividade (industrial, comercial e agrícola) e que apenas entre os anos de 1830 e cerca de 1850 adquiriu o significado que tem hoje. Do mesmo modo, o termo “artista” ou “artífice” terá evoluído para “operário” e, finalmente, “proletário”, alterações na linguagem que acompanharam as transformações que se operavam no tecido socioeconómico e profissional do país (Mendes, 2022, p. 68).

A aferição do *bem-estar* ou nível de vida a partir do crescimento do PIB ou dos salários nas sociedades industriais, questão que não aprofundaremos, foi questionada por Thompson (1963, p. 215). Este autor lembrou-nos que ao ser efetuado o cálculo do “bem-estar”, não devem ser tidos em conta apenas valores materiais (o que se tem ou obtém), mas igualmente, fatores culturais. Contudo Thompson, à época, estava condicionado ao uso das limitadas ferramentas disponíveis que o pudessem ajudar a calcular esse “bem-estar” e reconheceu-o inclusive, quando afirmou “we have strayed far from averages. And that was our intention. For we cannot make an average of well-being” (Thompson, 1963, p. 231). Por essa razão, os novos estudos económicos

refletem, uma ampla gama de aspetos materiais e não materiais do bem-estar: para além do PIB *per capita*, consideram igualmente os salários reais, a escolaridade, a esperança média de vida, a altura física dos indivíduos, a segurança pessoal, as instituições políticas, a qualidade ambiental, a desigualdade de rendimentos ou a desigualdade de género (van Zanden et al., 2014, p. 19).

As interrogações sobre a contribuição do bem-estar para a avaliação do sucesso ou insucesso da industrialização, colocadas na atualidade aos historiadores, tem uma raiz económica e, em particular, na forma como se avalia esse “bem-estar”. Cada decisão “económica” depende das suas consequências políticas e socioculturais, sendo também resultado de elementos políticos e socioculturais (Wallerstein, 2004, p. 14).

Hoje, os debates historiográficos sobre os benefícios ou malefícios da industrialização alargou-se a novas áreas, como a saúde (Edvinsson e Nilsson, 1999; Guimarães, 2019; Samet e White, 2004; Szreter, 2004), a fertilidade (Sram, 1999; Wanamaker, 2012), a alimentação (Baics, 2015; Gazeley e Horrell, 2013), as alterações da paisagem (Stanne, Panetta e Forist, 1996) e a injustiça ambiental (Guimarães, 2016; Langa, 2017; Pérez-Cebada, 2008; Thiessen, 2019; Wendering, 2016).

Estas questões de uma melhoria do nível de vida, em Portugal, em particular no período em estudo, são de um maior interesse uma vez que o período da Regeneração ficou marcado pela política de promoção dos melhoramentos materiais, sob a orientação desenvolvimentista de Fontes Pereira de Melo, a qual prometia a prosperidade alcançável através da expansão dos mercados e difusão de tecnologias. António Maria Fontes Pereira de Melo (1819-1887) foi o símbolo e a essência de uma época, um projeto, uma ideologia e uma política que ficaria conhecida por *Fontismo*, em homenagem ao seu promotor.

Para David Justino, o *Fontismo*, representa a primeira expressão na sociedade portuguesa de uma modernidade imaginada que teve a pretensão de ir contra os atavismos tradicionais, em confronto com a ideia sempre presente, na sociedade portuguesa, de decadência (Justino, 2016, p. 455). A industrialização que daí adveio não conseguiu colocar Portugal a par com outras nações desenvolvidas no panorama europeu. Tal como David Justino lembra era no combate ao atraso que o Fontismo se podia dar ao luxo de ser cosmopolita, pois o desafio urgente era deixar a nacionalidade portuguesa fortalecer-se e convergir para a um estatuto em concerto com as nações

mais prósperas. Só esse progresso e essas aspirações euro-entusiastas poderiam servir de instrumentos e forças motrizes que impeliriam o país real a abandonar sua característica estrutural mais típica - indiferença cívica, anomia e alienação (Justino, 2016, p. 209).

As visões nacionais e internacionais dos contemporâneos sobre a industrialização e bem-estar, são para nós relevantes, como o testemunho de Charles Dickens (1837), que considerava a industrialização responsável por uma degradação perceptível da condição humana. Num plano teórico, na mesma época, os textos de Marx e de Engels, na linha de outros socialistas, mostravam empiricamente como a industrialização empobrecia a classe trabalhadora (Steckel e Floud, 1997, p. 1); ou de Eça de Queirós, que em *A Cidade e as Serras* (1901) afirma: “a tua Civilização reclama insaciavelmente regalos e pompas, que só obterá, nesta amarga desarmonia social, se o Capital der ao Trabalho, por cada arquejante esforço, uma migalha ratinhada. Irremediável é, pois, que incessantemente a plebe sirva, a plebe pene! A sua esfalfada miséria é a condição do esplendor sereno da Cidade” (Queirós, 1901).

Mas qual foi o impacto desse desenvolvimento material na vila do Barreiro? O viajante que passasse pela localidade, na segunda metade do século XIX, transformada pela ferrovia, podia ainda ter memória da descrição do “Guia do Viajante”, de 1854, com a qual abrimos esta introdução. Vinte anos depois dessa descrição, o jornal “O Século” afirmava:

“A vila do Barreiro, situada a 40 minutos de Lisboa, foi outrora uma povoação pobríssima, tendo por habitantes uns míseros pescadores. Não possuindo outros recursos além da indústria da pesca. A agricultura aqui pouco ou nenhum valor tinha, nem atualmente o tem. A instalação da estação dos caminhos de ferro, é que proporcionou a esta localidade todos os recursos de que atualmente dispõe, tornando-a uma das vilas mais florescentes do sul do Tejo. O caminho de ferro trouxe-nos as fábricas, favoreceu-nos com o comércio, deu-nos vida e prosperidade. Como é que têm, pois, as câmaras municipais do Barreiro aproveitado os benefícios e prosperidades acarretadas pelos caminhos de ferro? Poder-nos-ão dizer que a vila n'outro tempo não possuía calçada, que atualmente estão grande parte das ruas empedradas; que a limpeza não existia, e que hoje se emprega uma verba anual, assaz importante; que a iluminação

consome grande parte da receita, etc., etc. Mas digam-nos a verdade: terá a Câmara Municipal aproveitado todos os recursos proporcionados pelo caminho de ferro?” [O Século, 3.10.1884].

A construção da linha de caminho de ferro e a instalação da estação terminal na vila do Barreiro provocou alterações perceptíveis pelos seus habitantes, como já sucedera noutras partes do globo (Alvarez-Palau *et al.*, 2016; Heinze e Kill, 1988; Herranz-Loncán, 2003; Mendoza, 1982; Schivelbusch, 2014; Tang, 2014).

No que respeita ao “estado da arte”, o Barreiro apresenta diversos particularismos, tanto no início da sua industrialização, como no modo como viveu uma Revolução Industrial (Faria e Mendes, 2010, p. 84). A visão positiva da industrialização, pelo seu impacto económico e empresarial, associada ao crescimento económico, com as suas vantagens para as populações, surgia já, localmente, na primeira monografia sobre a vila, da autoria de José Augusto Pimenta (1886) através da qual descreve as transformações a que tinha assistido:

“Depois da abertura do caminho de ferro do Sul e Sueste, de que o Barreiro é estação *terminus* e principal (...) esta vila tem progredido gigantescamente; o caminho de ferro foi, para esta povoação, o braço vigoroso do atleta que veio rasgar o véu de tristeza e miséria que a envolvia. A falta de trabalho desapareceu com as grandes oficinas e continuas obras do caminho de ferro, em que se empregam assiduamente muitos centenares de braços. Todos os dias se vêm erguer novas edificações, aumentando o número de ruas, as rendas têm duplicado e contudo as casas não sobram, porque a povoação se tem desenvolvido de uma maneira verdadeiramente extraordinária” (Pimenta, 1886, p. 13).

Para José Augusto Pimenta, monografista local do período da Regeneração, pertencente à elite política local e sendo proprietário de vários terrenos e edifícios da vila, este progresso era-lhe caro sobremaneira.

Depois dele, apenas Eugénio Freitas de Mello, em 1897, publicaria uma monografia do concelho do Barreiro, mas fundamentalmente dedicada à agricultura.

Em plena segunda industrialização no Barreiro, Horácio Ferreira Alves, numa abordagem de natureza filológica (da escola de que Leite de Vasconcelos é figura maior

entre outros), publicaria em 1939, a primeira monografia do Barreiro editada no século XX (Alves, 1939), sem fazer qualquer referências à indústria, apesar de o próprio ser proprietário de uma fábrica de cortiça.

Mais tarde, na década de 60 do século XX, Armando da Silva Pais deixou-nos rasgados elogios à industrialização e, em particular, a Alfredo da Silva. Silva Pais foi um monografista histórico local, em particular, da obra do Estado Novo não obstante o seu permanente sentido e preocupação de isenção na sua vasta obra (Pais, 1963, 1966, 1968, 1971). Tal como com José Augusto Pimenta, também Silva Pais pertencia à elite política local (chegou a ser vice-presidente da Câmara Municipal do Barreiro) e estava profundamente ligado ao Estado Novo por convicção política e por laços familiares (o seu irmão era Fernando da Silva Pais, diretor da PIDE/DGS). Acabou por ser Armando da Silva Pais que em quatro volumes publicados entre 1963 e 1971, patrocinados pela Câmara Municipal do Barreiro, nos forneceu a melhor fonte histórica sobre o Barreiro (Pais, 1963, 1966, 1968, 1971), num conjunto monumental que nasceu no “O Barreiro”, a partir de artigos que publicava semanalmente, alguns deles ilustrados por xilogravuras de Manuel dos Santos Cabanas.

Foi Maria Alfreda da Cruz, geógrafa, que apresentou um dos mais completos trabalhos de caracterização da população do Barreiro, num estudo académico sobre a Margem Sul do Tejo³, com dados concretos sobre mobilidade geográfica e crescimento populacional, para o século XX, onde se tornou perceptível como o concelho era dos que mais tinha crescido em termos populacionais no século XX (Cruz, 1973) e como esse crescimento originou um aumento exponencial de bairros de lata e de habitações degradadas. Se Maria Alfreda da Cruz, já apresentava uma análise à mobilidade social nos concelhos ribeirinhos do Sul do Tejo, mais recentemente foram Hélder Adegar Fonseca e Paulo Guimarães que num estudo dedicado à mobilidade social intergeracional em Portugal, entre 1911 e 1957, elegeram o Barreiro como um dos casos de estudo (Fonseca e Guimarães, 2009).

Depois da Revolução de Abril de 1974 e da democracia, o concelho entrou rapidamente, em resultado de um conjunto de fatores nacionais e internacionais, em rápida desindustrialização. Essa descontinuidade com o passado contaminou o discurso

³ A Margem Sul do Tejo ou Outra Banda é delimitada pelos concelhos adjacentes à margem sul do estuário do rio Tejo (daí o nome "Margem Sul"), sendo estes Alcochete, Almada, Barreiro, Moita, Montijo e Seixal.

positivo sobre a industrialização, tendo esta começado a ser questionada. De um lado, os perdedores da área empresarial com a sua visão positiva, protagonizada por antigos técnicos e engenheiros (Faria e Mendes, 2010; Lima *et al.*, 2010; Silva, 2004) e mais recentemente acompanhados por uma historiografia empresarial patrocinada pela Fundação Amélia de Mello; do outro, a negativa, ligada à política local, marcada por historiografia social, herdeira do passado reivindicativo de operários e trabalhadores em prol de melhores salários, condições de trabalho e uma melhor qualidade de vida (Almeida, 1988, 1993, 2010, 2005; Carmona, 2008, 2010; Teixeira, 2009).

Depois das primeiras abordagens contemporâneas à história dos concelhos ribeirinhos da margem sul do Tejo e sem construir pontes entre os concelhos vizinhos ou as relações que outrora existiam, estudos mais recentes vieram demonstrar que existia algum dinamismo económico na região, antes do início da construção do caminho de ferro em 1855, designadamente no importante papel de algumas freguesias vizinhas, como Coina, ou a nível de outras indústrias, como a moagem, a pesca ou o comércio (Carmona, 2005; Custódio, 2002; Motta e Camarão, 2021; Vargas, 2017; Ventura, 2007, 2020).

Com a entrada no novo milénio, a investigação sobre o Barreiro ou como caso de estudo comparado com outras localidades, teve um notável incremento. Na sua maioria concentrados no século XX, e tendo a CUF como cenário de fundo, estes estudos abrangeram temas tão variados como o papel da fábrica como condicionante no crescimento urbanístico do Barreiro (Brandão, 2014; Faria, 2010; Gonçalves, 2013; Henriques, 2015; Valadeiro, 2011; Valente, 2016); a educação e o nascimento das primeiras escolas no Barreiro (Rodrigues, 2010); a agricultura e a cortiça (Camarão, 2012; García-Pereda, 2009, 2017; Painha, 2008, 2016; Silva, 2013); o papel da mulher (Tavares, 2008), e conflitos sociais e ambientais (Almeida, 2009, 2010; Guimarães, 2016, 2018; Guimarães e Freire, 2010; Morais, 2008; Motta, 2011).

OBJETO

Até recentemente, o século XIX foi visto criticamente por muitos historiadores e intelectuais portugueses como um período de letargia e de oportunidades perdidas no contexto de uma Europa em rápido crescimento económico e mudança social (Lains, 1994, 1995; Lains e Silva, 2012; Mónica, 1987, 1992; Reis, 1987; Santos, 1993). A imagem da sociedade portuguesa saída da guerra civil e das convulsões políticas que marcaram a vida nacional na primeira metade daquele século, foi a de uma sociedade liberal bloqueada ou incompleta, em lenta transformação (Pinheiro, 1988, p. 766; Reis, 1987, p. 217).

Nas últimas décadas, têm surgido monografias locais e estudos regionais que nos dão conta das mudanças institucionais e sociais, da circulação de elites políticas, dos comportamentos económicos e que documentam o crescimento económico (Alves, 2012; Fonseca, 1996; Mendes, 1997; Palma e Reis, 2019; Pereira, 2001; Reis, 2018; Stolz, Baten e Reis, 2013). Estas investigações vieram alterar a noção, que Jaime Reis assegurava, de escassearem os estudos monográficos publicados e de serem poucas as tentativas sistemáticas no sentido de quantificar os níveis de produção industrial em Portugal, dos finais do século XIX para o século XX (Reis, 1987, p. 207).

O nosso estudo, centrado no município do Barreiro e na sua região, entronca nesta linha de inquérito e à semelhança de outros estudos historiográficos centrados em vilas e cidades industrializadas da Europa e dos Estados Unidos da América, pretende incluí-lo no debate sobre a industrialização e sociedade (Edvinsson e Nilsson, 1999; Freire, Fonseca e Godinho, 2004; Frey e Song, 1997; Mcmichael e Smith, 1999; Pérez-Cebada, 2008; Sewell, 1988; Zanden, van *et al.*, 2014).

A cidade do Barreiro, o nosso objeto de estudo, desfruta de uma localização privilegiada em frente a Lisboa, banhada pelos rios Tejo e Coina, vias fluviais que marcaram e marcam decisivamente o desenvolvimento da urbe. Sobre o potencial desse mar interior, já Ladislau Batalha no jornal «Acção» do Barreiro, num artigo intitulado "Barreiro / o que é e o que podia e devia ser", lembrava uma visita realizada a Lisboa, pelo príncipe de Gales, mais tarde, o rei Eduardo VII. Num passeio no Tejo, um dos elementos da sua comitiva ao admirar este rio, foi questionado por Ladislau Batalha:

“- Que fariam os ingleses se tivessem um estuário como este?

- Matávamos Londres, mesmo sem querer! (...) Afinal os portugueses têm só construída metade da sua capital. A outra metade está por fazer. E apontava-nos para o outro lado: Barreiro, Seixal, Alfeite, Cacilhas...Tudo aquilo é Lisboa” [Acção, n.º 20, 10 de outubro de 1920, p.2].

Foi essa ligação aos rios que marcou historicamente o Barreiro antes e depois da construção do caminho de ferro.

A análise micro efetuada a este território, circunscreveu-se à paróquia de Santa Cruz, a única freguesia do concelho até meados do século XIX.

As reformas liberais introduziram grandes alterações administrativas no espaço concelhio. Depois de não ter sofrido qualquer alteração territorial desde a sua criação, em 1521, foi no século XIX que foram definitivamente anexados ao Barreiro os extintos concelhos do Lavradio e de Coina (1836). Durante a Regeneração, o Barreiro ganhou uma grande centralidade na margem sul do Tejo. A 24 de dezembro de 1851, era publicado o Decreto que unia ao concelho do Barreiro, os extintos concelhos da Moita e Alhos Vedros. No ano seguinte, pela Portaria de 23 de fevereiro de 1854, a vila era escolhida como o ponto de partida da “estrada da margem do Tejo para Setúbal”, que passaria depois pelo Lavradio, Alhos Vedros, “a 800 metros da Moita” e pelos Olhos de Água, aproveitando em parte uma rede viária já existente [CMB-AMB, CLP, 1854: 44].

Entre 1521 e 1851 [CMB-AMB, CLP, Decreto de 24 de dezembro de 1851], o concelho do Barreiro apresentava uma área cinco vezes inferior à atual. Durante esses quatro séculos, a ocupação dos barreirenses esteve dividida entre a pesca praticada no rio e no oceano Atlântico, na moagem ou na cultura da vinha e no seu comércio com a capital.

A pesca de arrasto, inicialmente realizada no Tejo, e a partir do século XVII, em alto-mar, entre Setúbal e Aveiro, nas embarcações denominadas Muletas, agregava a si outras atividades económicas como a salinicultura (praticada intensivamente nos vizinhos concelhos de Alhos Vedros, Lavradio e Moita) e a construção naval. Era entre os arraiais de pesca que no Antigo Regime se encontrava a elite barreirense e que a industrialização da vila irá forçar à transformação ou extinção. Esta classe era tão importante que o partido político que conquistasse as suas simpatias e para o qual ela se inclinasse, vencia as eleições no Barreiro (Pais, 1963, p. 132). Evidência dessa importância está no facto de os pescadores estarem autorizados a ser arrolados e a

ascender a cargos municipais, mesmo não sabendo ler nem escrever, através de uma prerrogativa Real atribuída em 1787 e confirmada em 1821 [DGLAB-TT, *Chancelaria de D. Maria I*, Livro 30, fl. 211v e 212; AHP, Cx. 16, Mç. 10, doc. 262]. Na entrada do século XIX, a classe piscatória estava bem organizada, numa confraria e podia pagar médico e farmacêutico, que tinha capa própria na procissão desta classe – Senhor dos Passos. Era uma classe extremamente devota às imagens guardadas na sua Igreja (S. Francisco) e de Nossa Senhora do Rosário (que desde o final do século XVIII, tinha Bula Papal para o seu culto). Era através de um quinhão dos seus ganhos que os pescadores sustentavam a assistência “ao corpo e à alma”.

A classe piscatória foi, provavelmente, uma das primeiras “vítimas” da primeira industrialização. Primeiro, com às dificuldades colocadas por vários Governos à pesca intensiva que praticavam com a rede de saco – a “Tartaranha” – responsável, segundo o barão de Vila Cova, de ser um dos “graves males que então enfermavam as nossas pescas”, pondo realce “no uso abusivo das redes varredouras e de arrastar, dos cercos e dos caneiros que destruíam a criação: uma parte dos pescadores desconhecia os seus interesses, matando barbaramente as espécies com redes proibidas, de malha muito miúda no saco, facto que tem diminuído as pescarias, principalmente, no Tejo e no Sado” [BACL, Barão de Vila Cova, 1858, p. 4]. Depois, a partir da segunda metade do século XIX, as novas atividades económicas atraíam os filhos dos pescadores, como a indústria corticeira, os caminhos de ferro ou o tráfego marítimo entre o Barreiro e Lisboa. Por fim, a contaminação do rio pela poluição, teve o seu golpe letal com a instalação fabril da CUF.

Como lembravam os contemporâneos, a pesca na vila terminou “a partir da altura em que das fábricas de produtos químicos [se instalaram no Barreiro], começaram a ser lançados para as águas resíduos ácidos, que a tingiram de amarelo carregado e enxovalharam as areias brancas da praia, matando as espécies que se criavam nesta área da bacia fluvial do Tejo” (Pais, 1963, p. 135).

Este Barreiro “pré-moderno” anterior à Regeneração era, também, caracterizado por diversas proto-indústrias como as moagens, primeiro com moinhos de maré e depois com moinhos de vento, destinados a fornecer a capital e os Fornos d’El Rei, em Vale de Zebro (então, concelho de Alhos Vedros) para a produção do biscoito, a “munição de boca” da Marinha Portuguesa. Foi precisamente nas moagens que o

Barreiro teve a primeira experiência de aplicação de novas tecnologias numa indústria bioenergética, com a construção de um gigantesco moinho de vento, na Ponta do Mexilhoeiro a Noroeste do concelho (Motta e Camarão, 2021) por Venceslau Braamcamp. Foi uma experiência efémera, iniciada em 1819⁴ (Custódio, 1985). Foi precisamente o setor da moagem que primeiro beneficiou da ligação ao rio e, posteriormente, da construção do caminho de ferro, com o facilitar do transporte da matéria-prima, e ditando o fim das “moagens tradicionais”.

Assim, o nosso propósito neste nosso estudo será analisar quais foram os setores económicos que, a partir da segunda metade do século XIX, conheceram, acentuado declínio, os perdedores e quais os outros que, nesse mesmo período histórico, nasceram, cresceram e se desenvolveram, os ganhadores. Quando e como se verificaram esses processos de transformação é, pois, o objeto deste nosso estudo.

⁴ Para a construção deste moinho, vieram de Inglaterra três mestres. Um deles, James Hartley, acabou por se fixar no Barreiro onde casou e teve descendência que chegou aos dias de hoje. É da sua autoria a construção de outro moinho gigante no Barreiro (mas de dimensões inferiores ao do Barão do Sobral) na praia Norte, o atual “moinho do Jim”.

ESPAÇO

Apesar do espaço central do estudo ser a vila do Barreiro, alargámos a análise à noção de área do ponto de vista económico e, particularmente, industrial, à semelhança de outros estudos (Mendes, 1984, p. 5). Assim, apesar do nosso estudo, estar centrado no município do Barreiro, ele alarga a sua análise à sua esfera de influência territorial, económica e social, designadamente, aos concelhos e lugares de Coina, Alhos Vedros, Moita, Seixal, Aldeia Galega e Alcochete e a sua relação com a capital. Para esta análise, foi necessário ter em conta a rede de transportes, inicialmente terrestres e fluviais e, depois, ferroviários, como José Amado Mendes sublinhou: “uma área económica deve ser homogénea e funcionalmente coerente - para o que contribui de forma decisiva o papel dos transportes” (Mendes, 1984, p. 7).

FONTES E MÉTODO

Ao nível local, toda a documentação utilizada encontra-se depositada na Câmara Municipal do Barreiro – Arquivo Municipal. Entre a documentação utilizada, destacamos o seu fundo mais antigo: os livros de registo de impostos municipais (1763-1843), pelo “Livro de Posturas da Vila de Coima” (1780); e livros de Sisas (1818-1820) que permitiram conhecer dados económicos e sociais sobre a vila do Barreiro, no início do século XIX. Foram ainda consultados os cadernos de recenseamento eleitoral (1842-1852), que forneceram dados sobre as elites municipais e rendimentos dos eleitores e ainda os registos de alvarás (1899-1914), com informações sobre a abertura de estabelecimentos industriais; os autos de arrematação sobre géneros de consumo (1889-1902), os quais em conjunto com os registos de atas, permitiram conhecer as principais atividades económicas do concelho taxadas e o seu desenvolvimento ou declínio.

Para colmatar as falhas nas Atas da Câmara Municipal do Barreiro (além da ausência de atas anteriores a 1849, perdeu-se, há muito, o livro de atas respeitante ao período entre 1881 e 1891) foram utilizadas as atas da Junta de paróquia de Santa Cruz (1850-1910) e a documentação do Governo Civil de Lisboa e da Administração do concelho. Por fim, foi utilizado o fundo de Legislação Portuguesa; editais; posturas e regulamentos; disposições das áreas de higiene e limpeza; e o Fundo Casa Reynolds/Sociedade Nacional de Cortiças (1844-1914).

Infelizmente o fundo documental histórico da Câmara Municipal do Barreiro, depositado no seu Arquivo é pobre. Um conjunto de razões levaram a que tal sucedesse.

Um ponto incontornável é o facto de o concelho do Barreiro, apesar de remontar a 1521, ter como livro de atas mais antigo, o volume referente ao ano de 1849. Sobre este assunto não podemos ser assertivos, porque José Augusto Pimenta durante a elaboração da sua Monografia do Barreiro afirmava que “o próprio arquivo da Câmara (...) se encontra exausto de elementos que possam servir de base a qualquer notícia histórica, que auxilie e avigore as poucas instituições que ainda hoje restam, pois que, tudo tem sido saqueado e defraudado lentamente, com prejuízo de muitos e proveito de poucos” (Pimenta, 1886, p. 9). Temos de considerar a possibilidade de, provavelmente, as primeiras atas do município terem ficado guardadas com os Duques de Aveiro, donatários da vila. Os acontecimentos que levaram ao fim desta Casa deverão ter contribuído para o desaparecimento dessa documentação. A partir do momento em

que o concelho do Barreiro passou a fazer parte da administração da Coroa (1789) até ao primeiro livro de atas mais antigo (1849) teremos de considerar a instabilidade política, militar e social como causas para o seu desaparecimento.

O século XX também não foi gentil com o arquivo camarário. A instabilidade política da Primeira República trouxe grandes convulsões sociais e políticas para o Barreiro, as quais tiveram o seu auge na noite de 21 para 22 de maio de 1917, quando o Mercado Municipal e inúmeros estabelecimentos comerciais foram saqueados pela população. Em consequência destes atos, ficou aquartelada uma força do Regimento de Infantaria 11 (de Setúbal) nos Paços do Concelho. Quando essa força militar finalmente se retirou, em agosto de 1918, foi registado pela vereação municipal o roubo de objetos do arquivo municipal, designadamente documentos antigos, roupas e pesos do Padrão Municipal manuelino [CMB-AMB – *Livro de atas da CMB*, de 14.8.1918].

Também Armando Silva Pais (1914-1975), autor de uma exaustiva monografia do Barreiro na década de 1960, reconhecia que quando começou a trabalhar na Câmara Municipal do Barreiro⁵ já o arquivo da edilidade estava delapidado de muita documentação ou peças de valor, como o foral de Coima de 1516 ou o padrão de pesos manuelino, “de tudo o que Pimenta menciona, somente ainda existe no arquivo do atual edifício dos Paços do Concelho, o retrato do engenheiro Miguel Pais, tudo o resto levou sumiço⁶” (Pais, 1963, p. 52). Sabemos, por testemunho oral de antigo funcionário da secretaria da Câmara Municipal do Barreiro que, depois das greves de 1943, muita da documentação da edilidade foi destruída numa fogueira ateadada no pátio interior dos Paços do Concelho. Entre ela esteve toda a documentação relativa à Administração do Concelho (que tinha gabinete no edifício), tendo sobrevivido apenas alguns livros de legislação e rara documentação encadernada⁷. A própria criação de um arquivo municipal, moderno, no Barreiro é já contemporânea do autor destas linhas, que nela participou, tendo verificado “in loco” a dispersão, escassez e estado de conservação da documentação histórica.

Como fontes para esta investigação foram utilizados, também, documentos do fundo do Ministério do Reino - Governo Civil de Lisboa (1834-1910) depositados no

⁵ O seu primeiro emprego foi como auxiliar de escrita na edilidade, contratado em junho de 1933.

⁶ Hoje, já nem este retrato existe, apesar de se conhecerem cópias fotográficas.

⁷ Registo de alvarás, nomeações de posse, resumos de atas e testamentos.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo, que colmataram a falta de documentação camarária antes de 1849. Explorámos os requerimentos apresentados ao Governo pelos municípios, pautas eleitorais e correspondência recebida do concelho do Barreiro.

No Arquivo Distrital de Setúbal, utilizámos o Cartório Notarial do Barreiro e o Registo Predial (1760-1910), para a reconstruir a demografia e a sociedade barreirenses durante o longo século XIX.

O Arquivo Histórico do Instituto de Mobilidade Terrestre (antigo Arquivo do Ministério das Obras Públicas) foi explorado para recolha de documentação relacionada com a criação e desenvolvimento da rede viária e ferroviária no concelho do Barreiro.

O Centro Nacional de Documentação Ferroviária/Fundação Museu Nacional Ferroviário e o Arquivo Técnico da REFER têm à sua guarda importante documentação relacionada com a instalação do caminho de ferro no Barreiro, em particular, projetos de arquitetura e de engenharia e respetivos pareceres, que permitem entender as razões da urgência de uma segunda estação ferroviária no Barreiro, a partir da década de 1860.

No Arquivo Histórico Parlamentar, os processos de recenseamento eleitoral são fontes preciosas, ao fornecerem dados sobre a origem profissional dos eleitores, assim como os seus rendimentos médios, dados que permitiram cruzar informação com os documentos do Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas (pautas eleitorais) e conhecer as alterações na elite municipal.

Foram consultados, igualmente, os arquivos municipais dos concelhos ribeirinhos vizinhos do Barreiro, designadamente, do Seixal, da Moita, de Palmela e Montijo, o que permitiu efetuar uma comparação e cruzamento de dados, designadamente demográficos e fiscais, com o concelho do Barreiro.

Foi utilizado o método monográfico e comparativo como metodologia privilegiada, levando em conta que o historiador não pode recriar o contexto em que se enquadra o seu objeto de estudo, mas que através da confrontação de casos de estudo específicos, alterando as diferentes variáveis de forma a compreender quais os fatores determinantes e quais os traços comuns que caracterizam o processo histórico, pode tentar compreendê-la e analisá-la (Breuilly, 1992, p. 7).

PLANO

De forma a responder às nossas hipóteses de trabalho, de que o caminho de ferro foi realmente um fator de modernização e que sem o aparecimento de um contingente excedentário humano, operário ou industrializado, de origem rural, no último quartel do século XIX não existiriam condições para a instalação da CUF. Tendo em conta as principais alterações verificadas no Barreiro durante o ciclo da primeira industrialização, ao nível da demografia, economia e sociedade, decidimos efetuar o seguinte plano de tese.

Depois do capítulo introdutório, num segundo capítulo, serão caracterizados o Barreiro “antigo” e a sua região, assim como o Tejo, este último entendido, como via de comunicação entre as margens e entre o Norte e Sul de Portugal e Atlântico e por conseguinte, fator de riqueza. Nesse sentido, serão usadas como fontes: os registos paroquiais; o conjunto de informação fiscal (como os livros de lançamento das décimas); e, para uma caracterização inicial do espaço, os estudos e a literatura em geral da época (Araújo, 1865; Lichnowsky, 1990; Mello, 1897; Pimenta, 1886; s.a., 1862) e contemporânea (Carmona, 2005; Mendes, 1978; Pais, 1963, 1966, 1968, 1971; Vargas, 2017; Ventura, 2007).

O território do concelho do Barreiro era espacialmente diferente, antes da Regeneração, daquele que hoje conhecemos. Assim, de forma a compreendermos melhor o espaço onde se desenvolve a nossa investigação, faremos um resumo das alterações administrativas do concelho do Barreiro ao longo do século XIX, através da consulta da legislação produzida durante este período.

Depois, analisaremos o território, sobremaneira no papel desempenhado pelos rios Tejo e Coia desde há séculos, no transporte, comércio e pescas, assim como os seus confinamentos de margem, em particular na atividade salineira e de moagem, em moinhos de maré. Passaremos em revista as principais características dos solos e a sua ocupação pela agricultura, o coberto vegetal, procurando identificar também, as variações do clima e os acidentes climáticos, particularmente sensíveis para a comunidade local, tal como os temporais para os pescadores e as secas e as cheias para os agricultores. Para este efeito socorremo-nos da imprensa da época e dos boletins

meteorológicos produzidos, cruzados com a documentação enviada para as autoridades nacionais.

No terceiro capítulo, denominado “A atividade pré-industrial”, analisaremos a atividade económica do Barreiro, antes de 1855 (data em que se iniciou a construção das estruturas ferroviárias), nem assim como, inquiriremos sobre quais as principais atividades económicas em presença, de modo a avaliarmos, mais adiante, as mudanças ou permanências verificadas no micro caso da vila do Barreiro.

Essa contextualização será iniciada com uma análise da imagem que a região tinha na imprensa e literatura e que nos foi deixada pelos contemporâneos.

Por esse motivo, focar-nos-emos nalgumas localidades que na altura não faziam parte do atual concelho do Barreiro, mas com as quais a vila estava organicamente relacionada, como Coina ou Vale de Zebro. Com esse objetivo, analisaremos o Livro de Posturas da Vila de Coina (1780), como fonte para as principais atividades económicas na zona, numa perspetiva comparativa (Pereira, 1833; Ventura, 2007). De facto, apesar de ter crescido industrialmente a partir da instalação da ferrovia, o atual concelho do Barreiro tinha nele disseminado várias indústrias desde o Antigo Regime. Com suporte na bibliografia e nos registos dos arquivos do Ministério do Reino e Ministério das Obras Públicas, faremos uma descrição dessas indústrias (Mello, 1897; Mendes, 1978; Pais, 1963; Pimenta, 1886), analisando também o comércio e o trabalho. Entre as primeiras indústrias, será feita uma análise às moagens e à transição energética nelas operada: utilização da força das marés; energia eólica; e por fim, o vapor (Custódio, 1985; Pais, 1963; s.a., 1848).

No quarto capítulo, abordaremos o papel das ligações fluviais nos rios Tejo e Coina, com a capital, como condição primordial para o desenvolvimento económico local. Procuraremos analisar: o papel das vias de comunicação no desenvolvimento dos transportes fluviais; a transformação do tipo de embarcações utilizadas para transporte de pessoas e mercadorias; a emergência de empresas de navegação; e a importância da existência de um porto comercial. A esse propósito, abordaremos o papel da criação da ponte-cais do Mexilhoeiro na instalação do caminho de ferro na vila do Barreiro.

No quinto capítulo, intitulado “A estruturação dos caminhos de ferro” pretendemos analisar o processo da opção da instalação do caminho de ferro na vila do Barreiro. Para tal, apreciaremos os debates parlamentares que levaram à decisão política do início da estação *terminus* no Barreiro e o processo de expropriações para a construção das primeiras infraestruturas ferroviárias locais. Focaremos, em especial, o papel desempenhado pelos sócios empresariais da companhia ferroviária na aquisição de terras em nome próprio, com o propósito de obterem ganhos pessoais.

Por fim, examinaremos os dilemas colocados ao Estado e às companhias ferroviárias, sobre a localização da estação terminal ferroviária, no Barreiro, a qual foi construída por razões técnicas, afastada das margens do rio. A construção de uma estação direta, cómoda e limpa ao rio foi, à época, objeto de aceso debate, designadamente com a intervenção do Conselho Geral de Obras Públicas sobre as dificuldades técnicas locais de construção de uma estação *terminus* no Barreiro e que em última análise, levaria à construção de uma nova estação ferro-fluvial em 1884 (Alegria, 1987; Capitão, 1974; CFSS, 1876; Gaio, 1956; Gomes, 2000; Imprensa Nacional, 1869; Larcher, 1860; Pereira, 2010, 2019, 2002; Pinheiro, 1988, 2008; Sardica, 2001; Torres, 1931). Efetivamente, as condições geológicas e geotécnicas de construção de uma estação confinante com o rio, levantava inúmeros problemas técnicos para os conhecimentos de engenharia de então. Este desiderato técnico irá ser solucionado pelo Engenheiro Miguel Pais que irá ser o autor do projeto e da construção da nova estação construída mais tarde, em 1884, na embocadura do rio (Pais, 1884). Na estação primitiva, após a construção da estação da autoria de Miguel Pais, iria servir de oficinas gerais da companhia ferroviária.

Por fim, discutiremos de que modo a primitiva estação poderá ter sido um impedimento ao rápido crescimento económico da vila. Efetivamente, consta-se que comparando com casos similares, a fixação de empresas no Barreiro foi retardada e desbloqueada apenas com a estação inaugurada em 1884.

No sexto capítulo, “A formação de uma vila operária” debruçar-nos-emos sobre as principais mudanças registadas no concelho do Barreiro, durante o nosso período de estudo e de que forma ele se modernizou. Procuraremos responder às perguntas: de que modo se verificou na sociedade barreirense, a formação dos rendimentos e a

distribuição da riqueza? Quem beneficiou com a primeira industrialização no Barreiro? Para podermos responder a estas questões, utilizando uma análise comparativa bibliográfica com outras localidades de Portugal que sofreram igualmente mudanças na segunda metade do século XIX, em resultado da industrialização ou da revolução dos transportes e como apoio documental a esta pesquisa, analisaremos os registos dos Inquéritos Industriais (Arquivo do Ministério da Economia); registos de impostos e relação dos quarenta maiores contribuintes ao longo deste segundo período; e à consulta dos debates parlamentares e da imprensa coeva.

Assim, no primeiro subcapítulo deste capítulo 6, efetuaremos uma análise demográfica à população residente, estudando a evolução da estrutura etária da população, os níveis de natalidade e mortalidade, a nupcialidade e as migrações.

A transformação do território, primordialmente na vila, influenciou e alterou o trabalho e a população. Neste domínio, um novo conjunto de questões de âmbito demográfico se nos colocam: quais alterações que se verificaram nos comportamentos demográficos?

Incluímos nesta análise dados sobre a mobilidade geográfica (migrantes e imigrantes); a evolução da idade média do primeiro casamento; a evolução dos recasamentos de homens e mulheres; a mortalidade (em particular, a infantil) e as suas causas, a partir dos registos paroquiais depositados no Arquivo Distrital de Setúbal, entre 1801 e 1911. Para esse efeito, recorreremos, em primeiro lugar às contagens demográficas e aos censos (posteriores a 1864), aos registos paroquiais. Não obstante, para uma caracterização mais detalhada recorreremos à consulta: das pautas eleitorais; recenseamentos; troca de correspondência no Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas (para o Antigo Regime); e no Ministério do Reino (para o período liberal) para as suas elites.

No segundo subcapítulo, deste Capítulo 6, intitulado “A industrialização no concelho do Barreiro” analisamos, em primeiro lugar, como as primitivas atividades económicas se adaptaram à introdução do caminho de ferro e como se industrializaram, em particular, a atividade moageira. De seguida, analisaremos o desenvolvimento das indústrias associadas ao caminho de ferro, como as metalurgias, a cortiçeira e a

ostreicultura, assim as atividades do setor primário, como a agricultura e, em particular, a cultura do arroz.

No terceiro subcapítulo, do Capítulo 6, intitulado “Uma sociedade industrializada”, analisaremos demograficamente por setores de atividade a população masculina do concelho do Barreiro, de forma a verificar quais as mudanças estruturais que advieram na sociedade, as quais à semelhança da investigação de E.P Thompson para Inglaterra, levaram à criação de uma classe operária na vila do Barreiro (Thompson, 1966). Dessa forma, indagaremos uma das motivações para aquela que foi, no nosso entender, uma das condições para a instalação da Companhia União Fabril na localidade, em 1907, ou seja, a existência de um contingente humano excedentário proletarizável. De igual modo, pretendemos analisar as alterações na estrutura social e na mobilidade social, com vista à perceção de como a mobilidade intergeracional de processou, à semelhança de outros estudos à escala local (Dribe, Helgertz e Putte, van de, 2015; García-Gómez, 2013; García-Gómez e Pérez-Cebada, 2020; Lippényi, Maas e Leeuwen, van, 2013).

Na nossa investigação, optou-se por seguir a classificação de profissões HISCO e os códigos HISCLASS utilizados pelo “International Institute of Social History” nas suas bases de dados históricas, de forma a podermos ter índices de comparabilidade elevados e sustentados, em face de outras regiões e países e podermos acrescentar a base de dados com novos elementos relativos a Portugal (Stolz, Baten e Reis, 2013). Como fontes para esta análise, optou-se pelos registos de casamentos na freguesia de Santa Cruz (freguesia urbana do Barreiro) devido à riqueza de informação disponível entre 1861 e 1910, depositada no Arquivo Distrital de Setúbal e, pela consulta dos cadernos de recenseamento eleitoral da mesma freguesia, entre 1842 e 1911, depositados no Arquivo Histórico Parlamentar, os quais nos permitem aceder a dados nominais da profissão, naturalidade, idade, estado civil, nível de instrução e da décima cobrada.

Procuraremos ainda demonstrar que as mudanças sociais e o processo de desenvolvimento industrial foram iniciados antes da CUF, sobretudo com a instalação do caminho de ferro, através da criação de infraestruturas que vieram a ser fundamentais no aparecimento de novas indústrias, designadamente a corticeira, as

pequenas indústrias ligadas à metalurgia e, mais tarde, a química, a metalúrgica de base e têxtil.

No quarto subcapítulo, deste Capítulo 6, intitulado “A transformação do território: a vila”, efetuaremos uma análise do território, caracterizando com maior pormenor o mais importante centro urbano do concelho, a vila do Barreiro, concentrada junto às margens do Tejo e do Coia. Nesta perspetiva, investigaremos o espaço urbano, utilizando para isso o Arquivo Municipal da Câmara Municipal do Barreiro, através dos seus livros de registo de foros e os registos notariais do Arquivo Distrital de Lisboa (o Barreiro passou a pertencer apenas ao distrito de Setúbal em 1926); passando pela água e o seu abastecimento, a recolha de lixo e os problemas da higiene urbana e habitação; as frequentes fomes e surtos epidémicos; a mitigação da criminalidade; e de como a sociedade local se organizou ao nível da assistência, com sociedades beneficentes, humanitárias e cooperativas de consumo. Colocaremos neste contexto questões tais como: de que forma era efetuada a assistência social e humanitária, aos habitantes do concelho? Qual foi o papel das associações humanitárias criadas, depois da instalação do caminho de ferro? Para esse fim, utilizaremos como fonte o arquivo do Governo Civil de Lisboa, as atas da Câmara Municipal do Barreiro e o arquivo da mais antiga instituição de beneficência do Barreiro, o Asilo de D. Pedro V, fundado em 1855, assim como de outras instituições de assistência locais.

No quinto subcapítulo, do Capítulo 6, “As novas sociabilidades e mentalidades” veremos como coexistia, com uma população em geral, atingida pela pobreza e falta de condições de vida, uma elite local e forasteira que tinha nas sociedades de recreio e numa colónia balnear na praia norte do concelho do Barreiro uma nova fonte de lazer e recreação. Veremos como a sociedade local respondeu aos desafios de fornecer auxílio a uma franja da população local e forasteira que, ao longo da modernização da vila, estava à margem pela pobreza, delinquência ou criminalidade. Analisaremos, assim, o papel das elites locais e, mais tarde, das associações de trabalhadores na criação de instituições humanitárias, cooperativas e de previdência.

O sétimo e último capítulo antes das conclusões finais, versará sobre “A abertura à segunda industrialização (1907-1910). A Companhia União Fabril!”. Representa um epílogo da investigação efetuada, por via de uma análise ao território e às indústrias que ocupavam, então, o espaço vital no qual a Companhia União Fabril se irá desenvolver, a partir da compra dos primeiros terrenos em 1907. Efetuaremos, igualmente, um resumo do desenvolvimento industrial desta companhia nestes primeiros anos, estudo já efetuado por diversos investigadores, ao contrário do período anterior que nos propomos analisar.

As respostas às questões colocadas no domínio historiográfico serão também fundamentais para a consolidação da salvaguarda desse património material e imaterial estudado, assim como, estamos crentes, de valiosas achegas a investigações futuras relacionadas com as mudanças estruturais verificadas no século XIX (económicas, sociais, demográficas, urbanas, antropológicas, ambientais, culturais e políticas) e as consequências para o desenvolvimento económico do concelho e qualidade de vida dos seus cidadãos.

2. O BARREIRO E A SUA REGIÃO ANTES DA REGENERAÇÃO.

De forma a melhor compreendermos as mudanças verificadas num espaço concelhio de pequena dimensão, como era o concelho do Barreiro, teremos de nos focar na análise da sua única paróquia (Santa Cruz).

A diversa bibliografia produzida até hoje, como estudos e literatura da época (Araújo, 1865; Lichnowsky, 1990; Mello, 1897; Pimenta, 1886; s.a., 1862) e contemporânea (Carmona, 2005; Mendes, 1978; Pais, 1963, 1966, 1968, 1971; Vargas, 2017; Ventura, 2007) referem uma mudança estrutural e económica no concelho depois da Regeneração, que coincide com a introdução do caminho de ferro na vila. Se este período ficou marcado pela política de promoção dos melhoramentos materiais, baseado na expansão dos mercados e pela difusão das tecnologias, de que forma essas alterações se verificaram na vila do Barreiro? O que mudou?

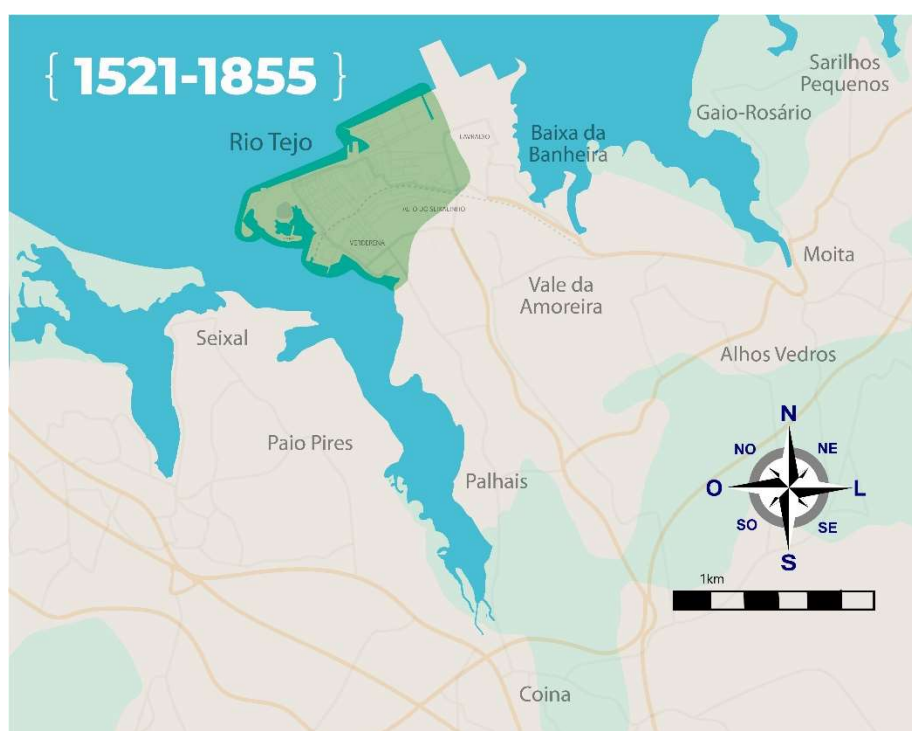
Para tal, precisamos conhecer como era caracterizado este espaço entre finais do século XVIII e o início da segunda metade do século XIX, ao nível administrativo, ambiental e demográfico. Desta forma, mais à frente nesta investigação, poderemos ter elementos para trabalhar e analisar os dados para o concelho do Barreiro entre 1820 e 1910, assim com o compará-los com concelhos vizinhos.

Uma particularidade que desenvolveremos neste capítulo baseia-se na imagem que o concelho tinha nas fontes narrativas da época e se, de facto, correspondiam à realidade. A localidade “pobre e miserável” referida por alguns autores (Mello, 1897; Pimenta, 1886) era uma realidade? A nossa investigação indica que não. Esta narrativa miserabilista manteve-se até ao século XX com a instalação da CUF para justificar a relevância desta empresa no Barreiro. Nesse sentido, de forma a desconstruir uma imagem “fabricada” no final do século XIX apresentamos uma análise à sua atividade pré-industrial e à relevância assumida desde cedo pelos transportes marítimos entre as duas margens do Tejo, com Lisboa.

2.1 O espaço concelhio

Criado por via da Carta de Vila datada de 16 de janeiro de 1521, o concelho do Barreiro nasceu à custa de uma parcela de território, a noroeste, do concelho de Alhos Vedros. Este concelho era um pequeno aglomerado populacional virado para o rio Tejo, em redor da sua Igreja Matriz de Santa Cruz, com 134 vizinhos, segundo a primeira contagem da população portuguesa, realizado em 1532 e com uma área concelhia de 6,7 km², cerca de 1/5 da atual. A área do concelho do Barreiro, segundo a Carta de Vila estava delimitada pela estrada que das marinhas do Lavradio ia ter às casas da Verderena (na toponímia atual, o equivalente à avenida das Nacionalizações, para sul, em direção ao Alto do Seixalinho - Silveiros) e daí até aos moinhos de maré da Verderena de Gaspar Correia (ou seja, do Alto do Seixalinho, descendo pela atual avenida Bocage, até ao seu início na avenida da República, incluindo a área do Polis).

Figura 1 - A área do concelho do Barreiro entre 1521 e 1855.



Fonte: CMB-Espaço Memória. Fonte: CMB, Exposição dos 500 anos da Carta de Vila do Barreiro, 2021.

O século XIX veio introduzir grandes alterações administrativas neste território. Em 1836, os extintos concelhos do Lavradio e Coina foram anexados ao Barreiro. A vila de Coina, um porto comercial de grande importância de ligação entre o Sul de Portugal e Lisboa, caíra em lento declínio a partir do século XVII, apesar de aí ainda ter laborado a Real Fábrica de Vidros Cristalinos, projeto apoiado por D. João V. Mas a destruição dos recursos naturais, em particular, a madeira utilizada para alimentar os fornos de vidro e o inexorável assoreamento do rio Coina – que no final do século XVIII já só era navegável até Coina na maré cheia – veio ditar o seu fim. Por sua vez, a vila do Lavradio administrava os lugares da Telha, Palhais e Santo António da Charneca, zonas agrícolas por excelência (Ventura, 2007, p. 30).

O período conhecido como a Regeneração, com Fontes Pereira de Melo à frente do Ministério das Obras Públicas, trouxe novas alterações no mapa administrativo dos concelhos ribeirinhos, com o Decreto de 24 de dezembro de 1851 que agregou ao concelho do Barreiro, os extintos concelhos da Moita e Alhos Vedros, naquilo que se denominou a “Administração dos concelhos reunidos de Barreiro, Alhos Vedros e Moita”, com a vila do Barreiro como cabeça de concelho⁸.

Registaram-se novas alterações pelo Decreto de 24 de outubro de 1855, oficializando definitivamente a incorporação dos concelhos de Alhos Vedros e da Moita (incluindo os lugares do Lavradio, Coina e Palhais), ao concelho do Barreiro [CMB-AMB, CLP, 24.10.1855, fl. 382]. Esta alteração administrativa terá sido o resultado de três decisões tomadas no ano anterior: a publicação da Portaria de 23 de fevereiro de 1854, que designava o Barreiro como o ponto de partida para a “estrada da margem do Tejo para Setúbal” [CMB-AMB, CLP, 23.2.1854, fl. 44]; a autorização para a construção do cais comercial do Mexilhoeiro, nas margens da vila [CMB-AMB, CLP, 1854, fl. 98]; e a alteração do contrato para a construção do caminho de ferro que devia ligar o Tejo ao Sado, deixando de se iniciar na Aldeia Galega (o atual Montijo), privilegiando o Barreiro [CMB-AMB, CLP, 1854, fl. 564].

O território do concelho do Barreiro manteve alguma estabilidade depois de 28 de agosto de 1861, quando, em resultado dos protestos da população da Moita, esse

⁸ Já em 1844, durante o governo de Costa Cabral, pelo Decreto de 17 de setembro [CMB-AMB, CLP, 17.9.1844, fl. 220] fora efetuada uma primeira tentativa de unir as administrações concelhias com Alhos Vedros. Esta situação foi revertida por decreto de 8 de junho de 1846, assinado por Mouzinho de Albuquerque [CMB-AMB, CLP, 8.6.1846, fl. 70].

concelho foi restaurado, sendo-lhe anexada a freguesia de S. Lourenço de Alhos Vedros, mantendo o Barreiro as freguesias de Palhais e Coina [CMB-AMB, CLP, 26.8.1861, fl. 344].

Esta estabilidade territorial foi apenas ameaçada com o Código Civil de 1867, conhecido também como o “Código de Mártens Ferrão” (Alves *et al*, 2004, p. 4), que previa a extinção do concelho do Barreiro e a criação de um novo concelho, que incluía Alcochete, Aldeia-Galega, Barreiro e Moita, com o último como cabeça de concelho [CMB-AMB, CLP, 1867, fl. 721]. Ao contrário das reformas administrativas anteriores, esta teve grande contestação municipal⁹, o que levou inclusivamente à revolta da “Janeirinha” e à queda do governo a 2 de janeiro de 1868, com a revogação do Decreto a 14 de janeiro, do mesmo ano.

As últimas alterações administrativas municipais deram-se pelo Decreto de 26 de setembro de 1895, que novamente extinguiu o concelho da Moita, juntando-se na mesma sorte o concelho do Seixal, o que demonstrava as áreas de influência ou os territórios em mais estreita relação do Barreiro (se excetuarmos Lisboa). Foi com esta nova alteração que o concelho do Barreiro atingiu aquela que foi a sua maior área administrativa de sempre. Passavam a fazer parte do concelho do Barreiro, as freguesias de Alhos Vedros, da Arrentela, da Aldeia de Paio Pires e Seixal (Pais, 1963, p. 25).

Esta grande dispersão territorial, que nunca foi do agrado inclusive da vereação barreirense, dado existir uma barreira natural – o rio Coina – entre a sede de concelho e as freguesias de Aldeia de Paio Pires e Arrentela, teve o seu fim com o Decreto de 13 de janeiro de 1898, que restaurou o concelho do Seixal e da Moita. Foi através deste Decreto que o lugar da Telha, última ligação de Alhos Vedros ao rio Coina, passou definitivamente para a administração do concelho do Barreiro.

Em termos de distrito, o Barreiro pertenceu ao Distrito de Lisboa de 1835 (Decreto de 18 de julho) até 1926, quando passou a fazer parte do recém-criado distrito de Setúbal, criado pelo Decreto de 12.870 de 22 de dezembro de 1926.

⁹ Os protestos da Câmara Municipal do Barreiro (e de outros municípios) não se fizeram esperar e a encabeçar a Representação do concelho esteve um grupo de trabalhadores, o conjunto mais representativo com 56 operários e 19 ferroviários, num total de 195 signatários, 154 dos quais com informação profissional (Alves *et al*, 2004, p. 37).

2.1.1 O clima

São poucos os estudos que se dedicaram ao estudo do clima e dos seus fenómenos extremos, ao longo do século XIX, na área geográfica onde se situa o concelho do Barreiro (Loureiro, 2009; Silva, 2019; Taborda, Alcoforado e Garcia, 2004).

O clima onde a vila do Barreiro e as restantes localidades vizinhas se inserem é influenciado pelas bacias do rio Tejo e do rio Sado. O clima na Margem Sul, à exceção de Almada (com as características gerais do clima de Lisboa), nas áreas a leste, o Verão é mais seco e precoce e as amplitudes térmicas são em geral maiores e é menor a humidade relativa (Cruz, 1973, p. 21).

Se o clima permitiu o desenvolvimento de determinadas atividades económicas que analisaremos adiante, os impactes de fenómenos climatéricos anormais tiveram inevitavelmente influência sobre as populações e o seu dia a dia, originando, ocasionalmente, períodos de dificuldades.

Às dificuldades das populações ligadas ao rio e ao mar, somavam-se os fenómenos extremos da natureza, alguns raros¹⁰, mas outros mais comuns, como as inundações do Tejo (a maioria delas provocada por temporais), devido à grande proximidade da vila com o rio, afetando por norma, todas as povoações ribeirinhas.

Tal como sucede com o rio Douro, o Tejo é sujeito a enchentes repentinas, originadas, em geral, nos altos maciços da Cordilheira Central. Em Lisboa, a subida das águas e a violência da corrente, devidas às enchentes fluviais, atenuam-se ainda mais devido ao vasto estuário, o que levou Suzanne Daveau a considerar a subida do rio nessas situações “desprezível” (Daveau, 1995, p. 67). De facto, apesar a existência ocasional de fenómenos extremos, uma das grandes vantagens do porto de Lisboa relativamente à foz do Douro, era a que permitia a entrada de barcos em caso de forte tempestade no mar, enquanto na foz do Douro isso se tornava impraticável. Em caso de

¹⁰ Até ao terramoto de Benavente em 1909, apenas se registou na região um terramoto digno de nota, a 11 de novembro de 1858 pelas sete horas da manhã, acompanhado de um grande estrondo subterrâneo, vindo da parte do sul da vila, com a duração de seis segundos. Apesar de não ter havido vítimas apenas algumas casas terem sofrido danos, registou-se o pânico generalizado na vila [ADS, paroquiais – *livro de registo de nascimentos*, 1858].

cheias, Lisboa oferecia uma maior segurança, mesmo durante as maiores cheias do rio (Idem, Ibidem).

Ao longo do XIX registaram-se quatro grandes inundações no Tejo: em fevereiro de 1823, depois de 34 dias de chuvas copiosas; novamente no mês de fevereiro de 1855; em dezembro de 1876, quando se registaram as maiores cheias do Tejo do século XIX, com inúmeros estragos para a agricultura e com o naufrágio de várias embarcações de pesca; e por fim, em 2 de março de 1895, depois de um enorme temporal (Loureiro, 2009, p. 15).

Além destas grandes inundações, durante o século XIX, muitas outras ocorreram e chegaram ao nosso conhecimento, em grande medida, graças ao desenvolvimento da imprensa periódica da capital e à existência de correspondentes locais, que amiúde, relatavam alguns desses episódios. Por exemplo, as de 1862, foram de tal intensidade que levaram a que o Rei, em resposta ao apelo das populações através do Governo Civil, atribuisse um subsídio de 500 mil réis a ser entregue aos pescadores de Almada, do Seixal e do Barreiro [*Diário de Lisboa*, n.º 8, de 10.1.1861, p. 62].

Normalmente, as cheias do Tejo estavam associadas a uma pluviosidade intensa e a temporais. Um dos maiores registou-se a 13 de dezembro de 1864, com a ocorrência de um grande furacão sentido particularmente no distrito de Lisboa e no rio Tejo, chegando até Vendas Novas e Abrantes, provocando grandes estragos e algumas vítimas no Tejo. No Barreiro também se registaram grandes estragos nas embarcações, em prédios, tendo até caído a cruz do frontispício da igreja de Santa Cruz, com destruição de uma grande parte do telhado da mesma igreja e janelas, assim como, em muitas casas de particulares. O saldo final foi de três mortos, todos marítimos. O acontecimento foi de tal intensidade que o pároco o registou na primeira página do livro de óbitos:

“Foram destruídas milhares de árvores, oliveiras, pereiras, pinheiros, etc., caíram por terra por aqui, e por toda a parte onde chegou o furacão, um dos mais espantosos, que se têm visto em Portugal, começou às nove horas da manhã com bastante água, e durou sempre em aumento até perto das onze da manhã, quando começou a declinar. Toda a gente desta vila fugiu das casas para a rua, pedindo misericórdia, na rua não se podia parar por causa da força do vento, era

necessário agarrarem-se às portas para se segurarem: todos julgávamos ser o fim do mundo¹¹ [ADS, Paróquia do Barreiro, *registo de óbitos*, 1846-1865, fl. 2v].

De novo, em 1871, um Inverno rigoroso, provocou novas dificuldades à classe piscatória surgindo pela primeira vez na imprensa da capital, referências a roubos provocados pela fome. Respondia-se com a “miséria honrada”, depois de um temporal de três meses e que no Barreiro “há 40 anos que não há roubos” [*Diário Popular*, 6.1.1871].

O Inverno de 1876 foi caracterizado por novos temporais no Tejo, afetando particularmente as vilas da margem sul [*O Século*, 19.11.1876 e 4.1.1877], como Almada, Barreiro, Moita e Seixal, tendo sido particularmente grave, nos concelhos de Alcácer do Sal, Alcochete, Aldeia-Galega, Azambuja, Sesimbra, Grândola e Vila Franca de Xira [*O Círculo n.º 73*, 1.4.1877]. Em face dos prejuízos, que no concelho do Barreiro se orçaram em 6.336.700 réis [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 27.3.1877, fl. 18], a edilidade efetuou uma listagem com todos os cidadãos, onde indicou os prejuízos apresentados pelos requerentes. Desse valor, a edilidade e o Conselho Municipal, após efetuarem uma visita à propriedade ou bens atingidos e de consultarem o valor pago de décima, por cada um, atribuiu uma percentagem da indemnização que poderia ser coberta pela Comissão de Socorros, criada pelo Rei para o efeito. De facto, apenas foram autorizados subsídios que totalizaram 1/3 da verba total inicial, em concreto, 2.173.400 réis (consultar anexo 1). As principais vítimas foram novamente os pescadores, que impedidos de ir à faina, ou com as suas embarcações naufragadas, tiveram de recorrer à caridade, chegando muitos deles a mendigar [*O Círculo n.º 73*, 14.1.1877]. Estes temporais, que provocaram grandes inundações nos terrenos agrícolas, levaram a que o rei D. Luís visitasse a vila do Barreiro em 16 de janeiro de 1877, tendo entregado ao prior 190 mil réis, para serem distribuídos pelos pobres¹². À caridade real somou-se, no mesmo Inverno, o apoio governamental em géneros, constituídos por 5 sacas de arroz, 840 litros de feijão, 400 quilos de bacalhau, 75 quilos de farinha, 90 quilos de bolacha,

¹¹ Apenas voltaria a registar-se um fenómeno desta magnitude com o ciclone de 1941.

¹² D. Luís tinha partido de manhã de Belém para o Barreiro para testemunhar os danos no litoral na zona sul do Tejo. Após ter visitado Casa Branca, voltou ao Barreiro pelas 15 horas. Quis o rei visitar a vila sem comitiva e assim o fez, deslocando-se pela Rua Nova do Rosário, Igreja do Rosário, Praia Norte e Igreja de Santa Cruz, onde foi finalmente reconhecido por populares e pelo chefe da estação de correios, que informando o padre, tocou o sino a rebate (Pais, 1963, p. 224).

100 litros de arroz e 447 pães [*O Círculo* n.º 73, 21.1.1877]. A ocorrência deste fenómeno natural foi argumento para uma representação dos pescadores do Barreiro ao Ministério da Fazenda para que o pagamento do pescado, à entrada de Lisboa não fosse feita no posto fiscal da Ribeira Nova através de pesagem (demorada e responsável pela perda de qualidade do peixe e a sua venda a um preço mais reduzido) mas por avença, à semelhança do que acontecia com outros géneros [*O Círculo* n.º 73, 17.6.1877].

Dois anos depois, novo temporal se abateu sobre a Barra do Tejo e no distrito de Lisboa. Face às dificuldades que continuavam a sofrer os pescadores “de fora da Barra”¹³, a edilidade solicitou à Rainha, na qualidade de presidente da Comissão de Socorros, através do Administrador de Concelho, um apoio financeiro a estas famílias. Este apoio no valor de 170 mil réis, foi entregue à Câmara Municipal do Barreiro para ser distribuído pelos pescadores [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 2.3.1879, fl. 95v.].

As dificuldades provocadas pelos temporais no mar-alto aos pescadores voltaram a acontecer já no final do século XIX, tendo para isso, o médico municipal, o Dr. José Joaquim Fernandes da Costa, ficado à frente de uma comissão de cidadãos, encarregue de recolher donativos para acudir aos pescadores do Barreiro. Solicitada a participar nesta comissão, a edilidade respondia que subscreveria com a quantia necessária se os donativos particulares não fossem suficientes [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 16.3.1895, fl.10].

Os concelhos ribeirinhos eram também sujeitos a outro fenómeno extremo, provocado pelas ocasionais enchentes das marés vivas. A influência dessas marés já fora testemunhada pelo Juiz de Fora José Ferreira Cidade, em 1791, quando afirmou que os terrenos circunvizinhos à Ermida de Nossa Senhora do Rosário eram um areal árido,

¹³ Quando analisamos a influência do clima no concelho do Barreiro e na sua região, não podemos deixar de lembrar que era fora da Barra de Lisboa, ou seja, já em alto mar, que os pescadores barreirenses praticavam a sua faina, nas Muletas. Os pescadores dos concelhos ribeirinhos do Tejo ao longo dos séculos, em resultado da sobrepesca, tinham sido alvo de diversas leis e posturas contra a pesca no rio. Acusados de depredar os recursos naturais do rio Tejo, um dos primeiros alvos foram as redes de Tartaranha, de malha muito fina e de arrasto, ainda no final do século XVIII. Sendo esta a principal arte praticada pelos pescadores do Barreiro, foram desde essa altura forçados a praticar a pesca no mar-alto, junto à costa. Ficavam nos seus barcos cerca de 5 meses, apoiados para transporte do pescado e de mantimentos pelos barcos da “enviada” que partiam do Barreiro, Seixal, Almada ou Cascais. O estado do mar, nessa zona, é altamente irregular e especialmente perigoso no Outono e Inverno. De facto, quando os documentos oficiais ou a imprensa referiam que os pescadores estavam impedidos de pescar, não se referiam ao Tejo, mas ao Atlântico. Ao longo do século XIX foram vários os Invernos em que os pescadores do Barreiro e regiões vizinhas (em particular, do Seixal, já que também utilizavam a Muleta) estiveram impedidos de pescar no alto mar.

estéril, salgado e alagadiço, não só no Inverno, mas ainda no estio em marés de águas vivas [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Setúbal, Caixa 419, maço, 449, n.º 14], ou ainda por José Augusto Pimenta, quase cem anos depois, ao defender a construção de uma muralha marginal que protegesse as casas dos avanços do rio Tejo, que nas alturas de preia-mar de águas vivas ficava a poucos metros das habitações (Pimenta, 1886, p. 88). Por essa razão, era frequente, os responsáveis pela igreja de Nossa Senhora do Rosário, enviarem requerimentos pedindo a limpeza da rua a Sul da sua Igreja, para que fossem removidos os montes de areia, “formados pelas cheias de muitos Invernos” [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 20.4.1851, fl. 43]. Em 1905, voltaram a registar-se diversas queixas dos pescadores e habitantes das casas junto à praia norte, que viam as suas casas inundadas ou cheias de areia por ocasião dos temporais. Afirmavam eles que “as águas do Tejo, subindo desmedidamente nos últimos anos, estão prestes a invadi-la” [CMB-AMB, *Livro de Atas*, 11.3.1905].

Se o clima invernosso impedia a prática da pesca, verificaram-se inversamente outros fenómenos climatéricos extremos, como a seca em março de 1894, quando além da falta de chuva que se verificou nessa primavera, se somou a geada, originando graves prejuízos, especialmente nas sementeiras de batatas e com as vinhas a queimarem [*O Século*, 25.3.1894].

Também no final do século XIX, a produção da batata, abundante no concelho e exportada para Inglaterra, foi profundamente afetada com a designada “moléstia da batata”, conhecida em Portugal desde a década de 1850 [*O Século*, 5.3.1899].

O clima influenciava também determinadas atividades económicas, como a extração de sal, na freguesia de Santa Cruz, dadas as características do local. Se, por um lado, algumas das salinas se situavam em zonas de sedimentação de areias que o esteiro do Coina arrastava para o Tejo desde a Arrábida (Leal, 1991, p. 5), outras sujeitavam-se aos ventos dominantes que ganham força no rio. De facto, são conhecidos os regimes diários dos ventos que afetam Lisboa e a Margem Sul que confirmaram a grande frequência dos ventos do quadrante norte no Verão, por vezes contínuo e muito forte (Alcoforado, 1987, p. 108) e que muitas vezes provocavam com que as casas ficassem cobertas de areia até ao telhado (Pimenta, 1886, p. 11).

Se estes ventos e areias obstruíam com frequência os solos das marinhas, tornando-as pouco lucrativas, quando não mesmo impraticável a extração do sal, assim

se compreende que a população do Barreiro fosse direcionada para outras atividades, nomeadamente a pesca e pequenas indústrias locais, de entre as quais a moagem e a panificação (Ventura, 2007, p. 59)

Estes fenómenos climatéricos extremos, apesar de raros, tiveram um impacto significativo nas populações locais. As chuvas e ventos destruíam campos de cultivo, como em 1864 e 1876, “derrubando por terra oliveiras, pinheiros seculares e laranjeiras” [*O Círculo* n.º 73, 19.11.1876] ou levaram a que proprietários agrícolas, como António Chatillon, morador no Lavradio, solicitasse ao Governo alguma madeira da Mata da Machada, para auxílio dos seus vizinhos de Barra-a-Barra, vítimas de grandes inundações que ocorreram na localidade, em janeiro de 1877 e que levaram, como vimos, a uma visita inesperada do rei D. Luís ao Barreiro.

A influência do clima na agricultura e na pesca continuou a verificar-se, à semelhança do período anterior à industrialização do concelho, durante todo o século XIX. Tal deveu-se, não só, porque a classe piscatória não desapareceu por completo do concelho (mas passou a contar com menos efetivos), mas também porque a nível agrícola o novo concelho do Barreiro (saído das alterações administrativas de liberais e fontistas) transformara-se, também, num fornecedor de bens de consumo para os mercados de Lisboa.

Por fim, à medida que a vila do Barreiro se industrializou, os registos de fenómenos extremos na vila do Barreiro passaram a englobar, então, quedas de chaminés ou muros em instalações fabris ou fábricas sem telhado devido a fortes ventos.

2.1.2 Os solos

Na entrada no século XIX, tinha praticamente desaparecido toda a charneca primitiva, por via da intervenção humana, no concelho do Barreiro e nos concelhos limítrofes, sobrando apenas algumas “ilhas” de pinhal, com a maior parcela localizada na Mata Real da Machada. Graças à proteção real e à administração das terras efetuada pelo Convento de Nossa Senhora da Luz da Ordem de Cristo (Caetano e Ferreira, 2009, p. 11) eram aí abundantes os pinheiros-mansos, bravos e os sobreiros. Eram ainda comuns nos concelhos ribeirinhos espécies arborícolas como a figueira, a oliveira, o medronheiro e a laranjeira e plantas como o tojo, a esteva e o rosmaninho (Araújo, 1865, p. 18).

Entre a fauna, temos de distinguir a marinha com espécies comuns no rio Tejo como a tainha, o robalo, o sargo, a dourada, o caboz, o linguado, a enguia, a solha e o xarroco (Lima, 1997, p. 12) e a terrestre com gado e caça (Costa, 1712, p. 226).

No que respeita às características geomorfológicas do concelho do Barreiro, incluído naquelas da bacia do Tejo, este é preenchido por camadas, sobretudo, continentais do Miocénico e do Pliocénico que convergem em direção à península de Setúbal (Ribeiro, Lautensach, e Daveau, 1989, p. 158), integrada numa planície alimentada, igualmente, pelos aluviões do Tejo (Pais, 1963, p. 23).

A constituição dos solos caracterizava-se por terrenos arenosos, pertencentes ao grupo quaternário inferior. Estas terras, dispostas em camadas estratificadas, vinham em declive sucessivo até ao Tejo, onde, recebendo os lodos por ele depositados, formavam um sapal. A sílica, que constitui a base do solo utilizado pela agricultura, achava-se cimentada de greses argilosos onde era comum encontrar xistos quartzos marinhos, apresentando por vezes tons alaranjados e cinzentos. Existiam também algumas manchas de terreno de aluviões modernos, mas ricos em detritos orgânicos e que constituíam as melhores terras do concelho sendo, em geral, aproveitadas, sobretudo na parte adjacente à Ribeira de Coína, para as culturas hortícolas e arvense (Mello, 1897, p. 1138).

Foram essas características da margem esquerda do Tejo, pelas terras dos atuais concelhos do Barreiro, Almada, Seixal, Alcochete, Moita e Montijo (aliadas ao facto de

apresentarem mais profundos braços de mar, que permitiram o maior desenvolvimento da salicultura, da pesca e da vitivinicultura), que se constituíram importantes núcleos populacionais, tendo o trânsito com Lisboa, induzido na economia uma mais forte comercialização de produtos entre as duas margens (Capela, Matos e Castro, 2016, p. 63). Entre os bens transacionados com a capital, segundo as Memórias Paroquiais de 1758, o concelho do Barreiro era rico em trigo, cevada, milho, feijão e alguma hortaliza, apenas nas terras aonde não chegavam as marés, pelas margens e a montante do rio Coina, numa zona onde, além da pesca, o vinho era a cultura mais abundante [ADS, *Memórias Paroquiais*, Barreiro, 1758]. Era a exploração vinhateira que maior uso dava às terras dos concelhos ribeirinhos do Tejo (Capela, Matos e Castro, 2016, p. 64). Conforme as descrições coevas, os vinhos eram “de tão boa qualidade, que sempre são os mais procurados dos ingleses”, também tinha algumas frutas, como “os figos e o bastardo, que é o melhor e mais temporão, que vem à Cidade de Lisboa” (Cardoso, 1751, p. 66).

Se as cheias ocasionais do rio Tejo eram prejudiciais aos pescadores e aos habitantes das suas margens, que viam as suas habitações destruídas ou as embarcações naufragadas, eram para os agricultores uma fonte de riqueza. Isto devia-se ao facto de os solos, ao invés de ficarem areados com as cheias, descarregavam nelas o “nateiro” que arrastavam, mais pesado que a água, agindo como estrume, fertilizando a terra, por as vinhas criarem um obstáculo à força da sua corrente, (s.a., 1848, p. 148).

Não sendo um espaço particularmente vocacionado para a produção de cereais pelas características dos solos, a margem esquerda do estuário do Tejo assumiu-se como um grande centro transformador, absorvendo abundantes quantidades de grão proveniente do Ribatejo, do Alentejo, das ilhas e do mar (Ventura, 2007, p. 317) que criou uma rede de rotas comerciais terrestres e por portos marítimos, como Coina (Vargas, 2017, p. 32) ou Aldeia Galega (Ventura, 2007, p. 284). As principais vias marítimas eram constituídas, em primeiro lugar, pelo rio Coina e depois, por vários braços de mar que permitiam a navegação, como Alhos Vedros, a Aldeia Galega e a Moita. Devido às características das margens da margem esquerda do Tejo, com as marés vazantes, algumas zonas das margens ribeirinhas a sul de Lisboa ficavam inalcançáveis por embarcações, já que se formavam bancos de areia ou lodos.

A utilização do coberto vegetal para o fornecimento de lenha e carvão à cidade de Lisboa foi um dos responsáveis por importantes alterações da paisagem, tendo levantado preocupações, em diversos momentos, na Coroa e no Senado da capital. Desde o século XVII que era conhecida a importância da “outra banda”, como fornecedores de lenha à capital. A lenha destinava-se aos fornos domésticos destinados a aquecer a habitação e os alimentos, assim como, os fornos industriais para o fabrico de louça e cal. Desta mesma charneca se obtinha madeira de sobreiro e pinheiro para a construção naval de todo o tipo, desde as pequenas embarcações tradicionais de rio até às naus da Carreira da Índia (Oliveira, 1620, p. 177), algumas das quais foram construídas no estuário do Coima, no lugar da Telha.

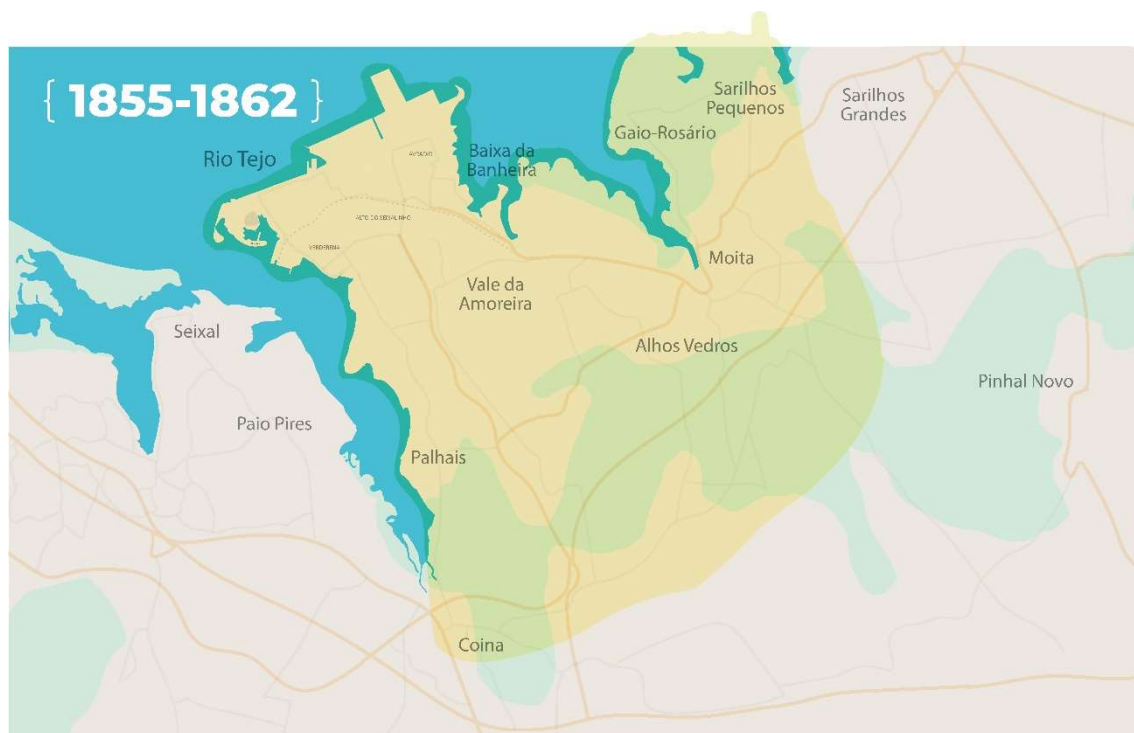
O elevado consumo de lenha em Lisboa teve repercussões nas dificuldades que a fábrica de vidros de Coima sentiu entre 1719 e 1747 para obter combustível, já que os fornos de vidro consumiam enormes quantidades de madeira. Esta questão, originou uma queixa do Senado da Câmara de Lisboa, tendo levado à proibição do seu corte destinado a esta fábrica (Custódio, 2002, p. 148).

Como a maioria dos concelhos a apresentar características arenosas ou barrentas, desenvolveu-se com grande sucesso a cultura da videira. Surgiu, primeiro, junto das localidades e estradas públicas e, depois, penetrando cada vez mais nas terras do interior, com consequências irreversíveis para a floresta aí existente. A investigação de António Gonçalves Ventura para os concelhos da “Outra Banda” (Coima, Barreiro, Lavradio, Alhos Vedros, Moita, Aldeia Galega e Alcochete) já confirmara que a vinha terá sido uma das responsáveis pela delapidação de grandes áreas de floresta, a julgar pelos frequentes arrendamentos de pedaços de charneca para fazer vinha encontrados nos cartórios notariais relativos aos referidos concelhos (Ventura, 2007, p. 84).

Em 1865, constatava-se o estado pouco satisfatório da indústria agrícola local, atribuindo-se tal facto, à falta de capitais e de conhecimentos técnicos, (Araújo, 1865, p. 11). Existiam, então, verdadeiras charnecas de terreno inculto, não por serem baldios camarários, mas por pertencerem a “casas vinculadas ou a proprietários preferiam a vida da capital às explorações agrícolas”, enquanto as áreas cultivadas estavam muito divididas (Araújo, 1865, p. 13). Apesar disso, foram as alterações administrativas efetuadas pelo liberalismo, ao nível da nova área do concelho, para áreas mais férteis de agricultura (Santo António da Charneca, Lavradio, Palhais e Coima passaram a fazer

parte do concelho do Barreiro, a partir de 1836) que possibilitaram a ascensão social de um grupo social, até então ausente das elites municipais: os lavradores e fazendeiros, a maioria com origem por nascimento noutras zonas de Portugal, como as Beiras (na zona de Barra-Cheia foi efetuada uma colonização semelhante à realizada, mais tarde, por José Maria dos Santos, no Pinhal Novo).

Figura 2 - Expansão concelhia do Barreiro entre 1855 e 1862.



Fonte: CMB - Espaço Memória. Fonte: Exposição dos 500 anos da Carta de Vila do Barreiro, 2021.

Esta nova área administrativa do concelho do Barreiro era rica em vinhos desde o século XVIII, como Coina (Cardoso, 1751, p. 673), que nas suas Leis Municipais faziam já referências a um Regimento de Taverneiros (Título 15.º), outro aos Guardas das Vinhas (Título 23.º) e outro ainda Sobre as Vinhas (Título 15.º) [CMB-AMB, *Livro de Posturas da Vila de Coina*, 1780]. Também o Lavradio, no mesmo período, era abundante em vinho e sal [ADS - *Memórias Paroquiais do Lavradio*, 1758], além de hortaliças e alguns cereais e com uma bela praia de areias brancas e águas límpidas, como as da vila do Barreiro (Pais, 1963, p. 371).

Além das cheias e secas, no final do século XIX, a área agrícola do concelho do Barreiro sofreu particularmente com algumas doenças dos vinhedos, o que reduziu

bastante a produção do vinho licoroso Bastardinho, famoso além-fronteiras. O declínio da produção de vinho já tinha algumas décadas. De facto, em 1865, a produção vitivinícola do concelho já era escassa, devido ao “oidium” e “ao mau tratamento dado às vinhas” (Araújo, 1865, p. 8). No final do século XIX, a filoxera provocou novos danos, ao acelerar o desaparecimento de algumas das antigas castas (Mello, 1897, p. 14).

Esta paisagem pontuada por terrenos agrícolas e rodeada por vinhas, manteve-se por todo o século XIX e princípios do século XX.

Seria a instalação das fábricas de indústria química pesada da Companhia União fabril, a partir de 1908, que nas décadas seguintes, em resultado da poluição atmosférica, dos rios e solos, reduziria a um mínimo a produção agrícola do concelho.

3. A ATIVIDADE PRÉ-INDUSTRIAL.

As descrições de atividades económicas anteriores à industrialização da vila do Barreiro são raras na literatura e em documentos históricos. As mais antigas dizem respeito à principal atividade da população da vila: a pesca e à dureza da vida do pescador. Foi Gil Vicente que pelas palavras do “onzeneiro”, no “Auto da Barca do Inferno”, lembrava a vida dura e os hábitos rudes dos marinheiros barreirenses:

“Houlá! Hou! Demo barqueiro! /Sabês vós no que me fundo? /Quero lá tornar ao mundo /e trazer o meu dinheiro/que aqueloutro marinheiro, /porque me vê vir sem nada, /dá-me tanta borregada/como arrais lá do Barreiro”.

Esta violência nos tratamentos era espelhada, de certa forma, na embarcação utilizada pelos pescadores do Barreiro – a Muleta – com a proa armada com uma crista de pontas de ferro, de aspeto bélico e que em algumas situações era utilizada para abalroar outras embarcações de pesca rivais. Um desses confrontos foi registado por Carl Ruders, na sua viagem a Portugal na transição para o século XIX:

“A marinhagem portuguesa de classe baixa costuma, às vezes portar-se com tal brutalidade que muita gente receia, com justo motivo, o seu encontro no Tejo. Há já cerca de um mês, passeando em Pedrouços, um pouco para lá de Belém, vi eu um desses grandes barcos de pesca, chamados de Muletas, navegando à vela para o mar, lançar-se propositadamente sobre um barco mais pequeno e deixá-lo muito danificado. Da Torre de Belém, pelo tubo acústico, bem lhe ordenavam que parasse, mas o barco não se dignava a obedecer-lhe. Dispararam-lhe então uma bala rente à proa, que teve como resultado fazê-lo arriar logo a vela e, provavelmente, o timoneiro foi preso”.

Ruders descrevia igualmente a habilidade destes marinheiros, quando desempenhavam funções de pilotos da Barra, subindo a bordo de navios e permitindo entradas seguras no estuário do Tejo:

“Têm estes barcos a proa e os dois bordos resguardados por grandes chapas redondas, de forma que, sem perigo do impulso das vagas, podem aproximar-se dos maiores navios. A falta dessa preocupação hábil expunha-os logo a avarias. A agilidade dos pilotos é extraordinária. No mesmo rápido momento, o homem tem de se agarrar ao cabo que lhe lançam de bordo e de saltar no tombadilho; a

mais pequena demora ou humilhação bastam para expô-lo ao perigo de se despedaçar contra o costado do navio¹⁴” (Ruders, 1981, 229).

Este mérito era reconhecido pela Marinha portuguesa, que já durante a terceira invasão napoleónica, aceitara o pedido dos pescadores do Barreiro para conservarem os seus empregos na entrada e saída de navios de Guerra da Barra de Lisboa, em vez de efetuarem outros serviços de linha¹⁵ [AHM – Divisões. *Campanhas da Guerra Peninsular (1807 - 1814)*, Cx. 163, 6.11.1810].

Esta população ligada ao mar, estava concentrada junto da praia norte da vila, em habitações com telhados de palha, paralelas ao rio Tejo. Foi a memória desta população que mais prevaleceu no imaginário barreirense.

A região do atual concelho do Barreiro (constituída pelas antigas paróquias de Santa Cruz, Santa Margarida do Lavradio, Telha, Palhais e Coina) e as localidades vizinhas, conhecidas pela “Outra Banda¹⁶ tinham evidências de uma protoindustrialização relevante.

O atual concelho do Barreiro engloba duas antigas localidades - Coina e Palhais/Vale de Zebro – que até meados do século XIX, estiveram administrativamente desligadas do Barreiro e tinham pequenos portos marítimos, com um peso mercantil elevado na primeira, já que a vila de Coina, desde a Idade Média que se afirmara como um excelente porto de ligação entre as rotas terrestres do Sul do país e Lisboa; e militar na segunda, com Vale do Zebro, desde o período das “Descobertas”, uma propriedade da Coroa onde estavam instalados os fornos para cozer os biscoitos usados como “munição de boca” nas naus e caravelas.

A vila de Coina, conheceu ainda um notável desenvolvimento industrial quando, em 1714, aí foi instalada a Real Fábrica de Vidros Cristalinos de Coina, que acompanhou o declínio comercial da vila, encerrando em 1747. O consumo de madeira como combustível nestas indústrias e o fornecimento de lenha para Lisboa, provocou uma

¹⁴ Esta coragem demonstrada pelos pilotos da Barra criou fortes relações de amizade com as tripulações das embarcações que entravam no Tejo. Um curioso exemplo ocorreu em 29 de junho de 1818, quando o capitão e o piloto do Brigue “Herculis”, proveniente da ilha da Sicília, foram padrinhos da filha de José Cordeiro (um dos pilotos mais experientes), com o nome de Cecília [ADS-Arquivos Paroquiais do Barreiro].

¹⁵ A resposta manuscrita de D. Miguel Pereira Forjaz, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Guerra, à margem do documento diz: “que se tenha com estes homens toda a contemplação”.

¹⁶ Por “Outra Banda” são entendidos os concelhos de Coina, do Barreiro, do Lavradio, de Alhos Vedros, da Moita, de Aldeia Galega e Alcochete (Ventura, 2007).

acentuada deflorestação no concelho de Coina. Esta desflorestação levou o Juiz do Povo de Lisboa e a Casa dos Vinte e Quatro a denunciar o abate de “árvores com prejuízo do bem público” devido ao consumo que a indústria vidreira fazia da lenha, tendo obtido posteriormente a proibição da utilização da lenha da Mata Real da Machada e de Coina para a indústria vidreira (Custódio, 2002). Para fazer face à escassez de lenha, a fábrica de vidro fez as primeiras experiências em Portugal com a utilização de carvão de pedra em 1735 (Macedo, 1982, p. 70). Os elevados custos de transporte de carvão e os problemas financeiros da fábrica de vidro acabaram por ditar a sua transferência para a Marinha Grande em 1747, pelo seu último administrador, John Beare¹⁷. Para mais, a construção de dois moinhos de maré (do Olival, na margem direita e do Zeimoto, na margem esquerda) em frente da vila de Coina, associado ao movimento natural das areias a jusante e a montante, com a maré cheia, provocaram uma diminuição do canal de navegação. A partir do século XVIII, o assoreamento do rio Coina e a falta de condições do porto, levaram inclusivamente a que os almocreves de Setúbal alterassem a rota de transporte das suas mercadorias para o novo cais da Moita [ADS – *Cartório Notarial da Moita*, 22.4.1721] e pela Aldeia Galega.

O terramoto de 1755 afetou, também, negativamente as zonas de Coina e Palhais. Em Coina, os armazéns junto do rio, as casas senhoriais, a igreja matriz de S. Salvador do Mundo e parte do seu edificado ficaram arruinados. Também nos fornos do biscoito de Vale de Zebro, em Palhais, o terramoto destruiu a zona dos fornos e armazéns. Apesar da reconstrução de parte das instalações, o fabrico do biscoito de embarque passou a ser intermitente, em parte devido à construção de novas instalações em Lisboa e à compra de bolacha ao estrangeiro, contudo Vale de Zebro continuou a deter alguma importância estratégica e militar.

Em resultado da política pombalina de expansão industrial, surgiu na zona um novo tipo de indústria: a tecelagem e a estamparia de algodão, para alimentar o mercado da capital e para exportação (Pedreira, 1991, p. 540). Na região, foi com a fábrica de tecidos e estamparia de algodão estabelecida por Magalhães e Larché, em

¹⁷ John Beare, de naturalidade irlandesa, foi o último administrador privado da Fábrica de Vidros de Coina (1741-1747). Em 1747, John Beare encerrou e transferiu a fábrica de Coina para junto do Pinhal de Leiria, na Marinha Grande (Correia, 1998, p. 17).

Azeitão, por volta de 1775¹⁸ que se iniciou a proliferação destas indústrias. Em 1793, surgiu a fábrica de chita e de estamparia de Alhos Vedros, localizada na Quinta de S. Pedro e outras duas fábricas de estamparia em Coina. A primeira, de Christiano Marolf, terá funcionado de 1781 [AHOP-SGE, *Real Fábrica das Sedas*, liv. 387, f. 358] a 1841 (Custódio, 2002, p. 79) e a Fábrica de Estamparias de João Henrique Hanewinkel¹⁹, terá laborado entre 1783 e 1789 localizada nos terrenos onde estivera a Fábrica de Vidros Cristalinos (Pereira, 2019, p. 80), através de alvará de 24 de outubro de 1783 e privilegiado por via do Decreto de 28 de janeiro do ano seguinte [AHOP-SGE, *Relação das fábricas em 1788*, Junta do Comércio, Cx. 12]. A fábrica de Kanewinkel terá sido trespassada (ou encerrado) no princípio da década de 1790, já que em 1792, o seu proprietário conseguia alvará e iniciava a laboração em Leiria (sítio da Nogueira) de uma fábrica de “branquearia, estampagem e tecelagem”, com a denominação *Maya Hanewinkel & C.ª* [AHOP-SGE, *Correspondência recebida*, Junta do Comércio, Cx. 12, 28.10.1792]. Para área da antiga fábrica de vidros de Coina, passou a funcionar, no final do século XVIII, uma fábrica de zuartes, propriedade da família Pouchet, que terá laborado até aos primeiros anos do século XIX.

Em 1810, Nicolau Jorge Querk (ou Querque) comerciante irlandês ligado à exportação de lãs, residente em Lisboa, obtinha autorização para a abertura de uma fábrica de estamparia e tinturaria nos “Areeiros de Coina²⁰” por seis anos. Apesar de a fábrica “ter aumentado as felicidades dos habitantes de Coina e das localidades vizinhas, empregando todos os anos no lavadouro e laboração de lãs”, surgiram queixas que as águas da lavagem das lãs que seguiam por uma vala, construída pelo proprietário, prejudicavam a qualidade da água dos habitantes e dos animais que dela queriam beber [ADS, *Cartório Notarial do Barreiro*, Livro 7/38, fl. 2-5 de 20.10.1813]. Contra a possibilidade do canal que conduzia a água limpa para dentro da lavadeira de lãs brancas ser encerrado, Nicolau Querk respondeu com a promessa de renovar o contrato por

¹⁸ Que passou para a gestão de Raimundo Pinto de Carvalho, em 30 de janeiro de 1784 [AHOP-SGE, *Relação das fábricas em 1788*, Junta do Comércio 12].

¹⁹ João Henrique Hanewinkel também estava ligado ao tráfico de escravos com Pernambuco no Brasil, segundo uma relação de 1798 (Melo 2021, 189) e comprovado por uma execução de sentença contra o capitão do navio negreiro “Paquete do Pará” [DGLAB-TT, Juízo da Índia e da Mina, *Cartório de Cláudio da Costa Pereira*, 1808].

²⁰ “Areeiros” ou zonas arenosas, correspondiam à zona junto da Ribeira de Coina denominada ainda hoje de Quinta da Areia.

mais seis anos, pagando adiantado os impostos correspondentes a esses anos, promessa suficiente para o Senado municipal aceitar o arrendamento [ADS, *Cartório Notarial do Barreiro*, Livro 7/38, fl. 4v. de 20.10.1813].

Segundo Jorge Miguel Pedreira, as fábricas de Azeitão e Coina eram as duas maiores fábricas, no primeiro quartel do século XIX, com mais de uma centena de operários (1991, p. 544). As fábricas de chitas de Coina deverão ter funcionado, pelo menos, entre 1788²¹ e 1843²², mas à exceção das localizadas na antiga fábrica de vidros de Coina, das restantes não se lhes conhece a implantação.

O desenvolvimento da indústria da lã e da estampania, na região, acabou por afetar as localidades vizinhas. A vila do Barreiro acabaria por ser integrada neste desenvolvimento, como ponto de ligação entre as localidades a Sul e a capital, apoiando-se na sua vocação marítima. De facto, em 1812, Nicolau Jorge Querk (com fábrica em Coina), obteve autorização da Câmara do Barreiro para construir, num terreno baldio na “Recosta”, um armazém para depósito de lãs [CMB-AMB, *Livro de Registo de Foros*, 25.6.1812, fl. 22]. Este negociante pretendia, assim, obter uma posição privilegiada no fornecimento de lãs à indústria de estampania instalada em Alhos Vedros, Coina ou Azeitão. Apesar de desconhecermos a localização destes armazéns de lãs, poderão ser os dois armazéns que ainda hoje existem junto do moinho de maré Pequeno, que dispunha de um pequeno porto. Ali perto, na quinta Braamcamp, no extremo poente da vila, junto do rio e do embarcadouro do Mexilhoeiro, o barão do Sobral efetuava experiências na produção de seda (iniciadas em 1813, a partir do conhecimento que obteve na Fábrica de Lanifícios de Portalegre, que administrou em 1788 e 1799) e prosseguidas pelo proprietário seguinte (Abraham Wheelhouse), em 1846 [Revista *Universal Lisbonense*, 1846, p. 32]. Na produção de seda na quinta Braamcamp, Wheelhouse estava a ter o apoio de António José Lafaia, descendente de uma família de cristãos-novos ligados à produção deste tecido desde o século XVII²³.

²¹ “Faleceu João António, solteiro, fabricante de chitas da fábrica desta vila, da idade de 19 ou 20 anos pouco, mais ou menos, morreu afogado indo nadar junto ao cais e fábrica desta mesma vila” [ADS, Registos de óbito, 24.8.1788].

²² “Faleceu Manuel da Silva, casado com Maria Justina, caseiro da Fábrica das Chitas, moço solteiro” [ADS, Registos de óbito, 25.5.1843].

²³ Confirmado pela presença de António José Lafaia como testemunha de vários casamentos no Barreiro, entre 17.8.1840 e 7.6.1844 [ADS- Registos de casamentos da paróquia de Santa Cruz – Barreiro, lv. 14].

Não muito longe da fábrica de chitas da Quinta de S. Pedro, em Alhos Vedros, na vila da Moita e na localidade do Rosário, existiam também pequenas indústrias. Segundo a relação das fábricas de 1788, o concelho da Moita teria duas fábricas edificadas no ano de 1786: uma de “atanados, sola e mais curtumes” e outra de “marroquins”²⁴, ambas pertencentes a José Vicente Soares. Estas fábricas localizavam-se no esteiro, junto ao porto da Moita, aproximadamente na confluência da atual Travessa do Conde de Ferreira e da Avenida Marginal. Na localidade do Rosário (ou Rosarinho), desde 1790, estava edificada outra fábrica de marroquinos, propriedade de Leonardo dos Santos Pinto (Pereira, 2019, p. 80).

Ao longo da primeira metade do século XIX, a maioria destas fábricas acabou por encerrar, sendo os motivos, ou o óbito do seu proprietário ou por ter deslocalizado a sua fábrica [AHOP-SGE, *Correspondência recebida com mapas de fábricas*, 6.11.1845, MR 2D 2R -12, fl. 158]. Mas enquanto a indústria da tecelagem e tinturaria declinou, uma outra atividade económica floresceu em toda a Margem Sul: a moagem. As margens ribeirinhas do Coina e Tejo, defronte de Lisboa, tinham características que permitiam a construção de grandes bacias de retenção, ideais para a construção das caldeiras dos moinhos de maré. Apesar de ser necessário um grande investimento inicial na construção de um moinho de maré (edifício, mecanismos e dique), a produção de farinha não estava dependente de fenómenos meteorológicos, mas unicamente da constante das marés.

Na primitiva área do concelho do Barreiro, funcionavam cinco moinhos de maré. O mais antigo era o moinho da Verderena (no século XVII fora construído, junto a este, outro moinho com caldeira para Este).

²⁴ manufaturas de curtimento de couros, para produção de sola - cabedais grossos - e de peles finas - cabra, bode destinadas a aplicações mais delicadas.

Figura 3 - Pormenor de bilhete-postal ilustrado do Barreiro com uma vista dos moinhos de maré da Verderena (1940).



Fonte: CMB-Espaço Memória. Fundo Bilhetes postais ilustrados. Cota: BPI/Cx.1/56 (coleção Laurinda Grave dos Santos)

Construído a partir de uma sesmaria atribuída a Gaspar Correia, em 1484, este moinho marcou o termo do concelho, na Carta de Vila do Barreiro de 1521. O segundo, o Moinho de maré do Cabo da Lenha, mais tarde conhecido somente por Moinho do Cabo, deverá ter sido construído na transição do século XV para o XVI. Está documentada a sua laboração já em 1534 como sendo um moinho de quatro engenhos e terá sido ampliado para oito engenhos em data incerta da segunda metade do século XVIII. Pertenceu ao Marquês de Minas que foi igualmente proprietário do Moinho Pequeno e do Moinho do Mexilhoeiro. O terceiro, o Moinho de São Roque do Barreiro, ou Moinho Pequeno, por ter apenas três engenhos, está documentado desde 1652 e sofreu ao longo da sua existência várias transformações relativamente ao volume arquitetónico inicial. Em quarto lugar, o Moinho Grande, também conhecido como moinho da Serração²⁵ ou, mais tarde, do Burnay²⁶. Em 1652 pertencia a D. Manuel da Cunha, fidalgo da Casa de El-rei e depois aos Viscondes da Lançada e funcionava com

²⁵ Em 1892 Luís de Albuquerque d'Orey, Engenheiro dos Caminhos de ferro, adaptou-o a serração de madeiras, que laborou com o nome Companhia da Fábrica da Serração, de Orey Antunes & C.^a

²⁶ O moinho sofreu um incêndio em 1909 e foi abandonado. Nos anos 20 do século passado a firma Henry Burnay & C.^a, com sede em Lisboa, instalou nele uma fábrica de moer e de misturar diversos produtos de origem animal e vegetal, para fabrico de rações animais.

sete moendas. Por fim, o Moinho do Braamcamp ou do Mexilhoeiro, construído de início com sete moendas, no início do século XVIII, foi severamente danificado pelo terramoto de 1755. Recuperado por Vasco Lourenço Veloso, comerciante da capital e que foi, igualmente, responsável pela consolidação da sua área de quinta através do cravamento de estacas.

Entre 1750 e 1760 ocorreram profundas modificações naquilo que se convencionou chamar método da moagem económica. Em primeiro lugar, o consumo da farinha de trigo expandiu-se, caracterizando o novo padrão de consumo de pão. Este fenómeno gerou do ponto de vista técnico o aumento de moendas ligadas ao trigo em detrimento de outros cereais. Por outro lado, fez desenvolver o fabrico de mós apropriadas, cujo centro principal situou-se em Ferté-Sous-Jouarre, na França, através da generalização da limpeza e lavagem do grão, antes de chegar à moenga e a peneiração da farinha após a moagem, para completa separação das sêmolos (Custódio, 1985, p. 9).

A introdução destes novos mecanismos de limpeza (cilindros inclinados ou separadores tararas) e peneiração (peneiros de moinhos ou sassores) obrigaram à alteração das dimensões dos edifícios em comprimento, largura e altura. O aumento de produção exigiu, ainda, maiores áreas de arrecadação dos sacos de farinha ou do trigo e em alguns casos ampliação da capacidade das caldeiras. No Barreiro, esse aumento de produção refletiu-se, por exemplo, na ampliação do moinho do Cabo, na ampliação da caldeira do moinho Pequeno e na venda a Geraldo Venceslau Braamcamp, o Barão do Sobral, do moinho do Mexilhoeiro ampliado para 10 moendas, tornando-se no maior moinho de maré da bacia do Tejo.

A par da moagem através das marés, o Barreiro registou na primeira metade do século XIX um incremento na construção de moinhos eólicos, para suprir as crescentes necessidades de farinha na capital. Este crescimento deveu-se ao facto de os moinhos de maré estarem condicionados ao espaço geográfico e a questões técnico científicas relacionadas com a utilização de energia maremotora, que limitavam a sua ampliação. Não era fácil definir espaços apropriados a empreendimentos de grandes dimensões, como são os moinhos de maré, com as suas caldeiras. Na bacia do Tejo, os moinhos eólicos construídos situavam-se em zonas baixas, junto às praias, estrategicamente colocados nas linhas de penetração do vento. Beneficiando da força motriz dos ventos

marítimos, instalaram-se na orla fluvial do Barreiro, da Recosta ao Lavradio, onze moinhos eólicos. Na praia Norte do Barreiro, edificaram-se três moinhos de vento: o de José Luís da Costa (1800), o do Barão do Sobral (1816) e o Moinho do Jim (1826); na Recosta o Moinho da Recosta (c. 1840); em Alburrica, os Moinhos Gigante, Nascente e o Poente (1852); e no Lavradio os Moinhos do Wanzeller, de Maria Joaquim Costa, de Maria Carvalho e do Rompana (c. 1850).

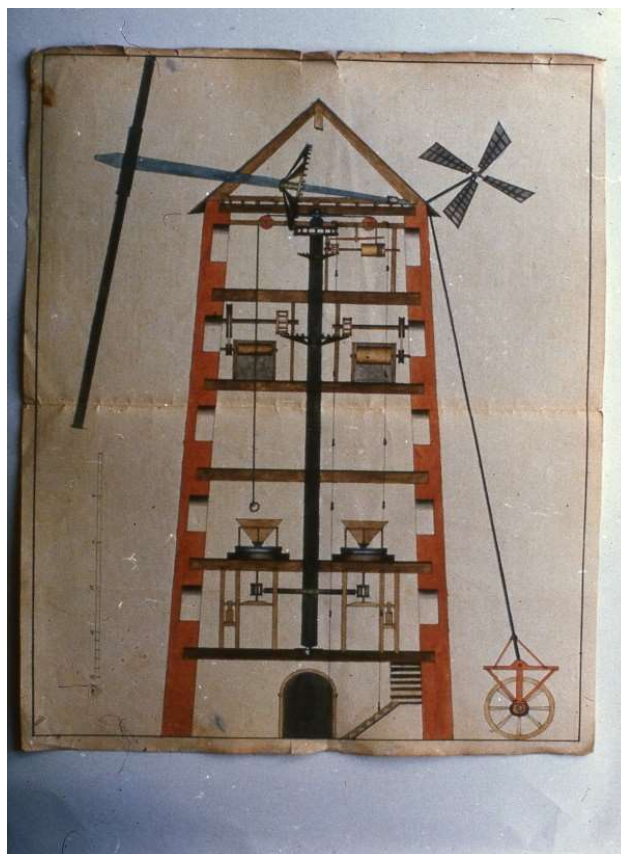
A proliferação e diversificação dos novos sistemas de moagem eólicos foram estimulados por uma oportuna conjuntura demográfica – o aumento da população gerou um aumento de consumo de farinha; e económica – uma solução mais barata, quer no que respeita à montagem, quer à manutenção; e de mentalidade – princípios de ordem higiénico-alimentar.

Também no Alentejo a partir da segunda metade do século XIX a indústria de moagens conheceu uma notável expansão, acompanhando a procura e a criação de novas e mais rápidas vias de comunicação, designadamente, o caminho de ferro. Hélder Fonseca identifica três fases na evolução da atividade moageira, com a qual concordamos. Uma primeira, entre os anos 1840-70, em que se verificou o arranque com um padrão de localização das empresas relativamente disperso e relacionado com as mais importantes áreas de produção das matérias-primas (trigo, milho, centeio), desde o interior norte até aos principais centros urbanos do Sul, embora as mais importantes unidades fabris tenham sido instaladas nas zonas industriais de Lisboa e Porto. Estas unidades moageiras já eram acionadas por máquinas a vapor, embora fossem empresas de pequena dimensão que produziam para uma fatia do mercado local ou regional, onde tiveram de competir com a pequena indústria dos moinhos de vento e maré ou com as azenhas e, nos grandes centros, com concorrência das farinhas exportadas. Depois, numa segunda fase, entre 1870 e 1890, verificou-se um surto industrial no litoral, em particular à volta de Lisboa e Porto, em detrimento da indústria que tinha nascido no interior do país, que entrou em declínio. Este surto foi acompanhado de alguma modernização tecnológica, nomeadamente a introdução da moagem por cilindros metálicos, o sistema austro-húngaro (pelo qual a moenda se tornou numa operação complexa de trituração e peneiração, com seleção de produtos e rentabilidade no aproveitamento da matéria-prima). Por fim, num terceiro período,

entre 1890 e 1914, a indústria das moagens ajustou-se aos condicionamentos provocadas, pela legislação protecionista de 1899 (Fonseca, 1992, p. 41).

No entanto ainda antes do desenvolvimento moageiro no Alentejo, a vila do Barreiro, fruto da sua localização defronte da capital e junto de vias fluviais e aproveitando o vento Norte que sopra de feição na sua orla ribeirinha, foi palco de um dos primeiros surtos de protoindustrialização, em Portugal, com a instalação do moinho de vento gigante do Barão do Sobral²⁷, o qual incorporava técnicas oriundas da Revolução Industrial Inglesa. Este projeto estava em linha com a filosofia empresarial de Geraldo Venceslau Braamcamp e, depois, do seu filho Hermano José Braamcamp de Almeida Castelo-Branco (16.9.1775 - 2.2.1846) um dos impulsionadores e diretores da Sociedade Promotora da Indústria Nacional, fundada em maio de 1822, com o objetivo de promover o desenvolvimento económico do país, por via do incremento do ensino e pela atualização e renovação tecnológica (Matos, 1996, p. 398).

Figura 4 - Planta em corte do interior do moinho de vento do Barão do Sobral, no Mexilhoeiro.



Fonte: DGLAB-TT, *Cartório da Junta do Comércio*, Maço 70.

²⁷ Geraldo Venceslau Braamcamp de Almeida Castelo-Branco, 1º barão do Sobral

Concordamos com a sugestão de Jaime Ferreira que aponta a sua construção para os anos 1817-18, um período de carência e carestia de pão, ou seja, propício à realização de empreendimentos deste tipo (Ferreira, 1999, p. 90).

Esta unidade moageira apresentava um edifício de cinco andares, construído em tijolo e cal segundo a técnica portuguesa, mas obedecendo a novos preceitos de engenharia e integrando novos materiais de construção. Em primeiro lugar, os alicerces foram cuidadosamente reforçados com oito varões de ferro, que salvaguardavam, o edifício dos terramotos, desde o solo até ao freixal do teto. Cada um dos andares tinha um reforço de viga de ferro e as pontas destas vigas eram unidas entre si, pela parte exterior, com uma rosca e sua a porca, que fixava uma chapa de ferro quadrado. Esta, por sua vez, segurava grande parte da parede exterior.

O moinho de vento foi construído em terrenos que o barão tinha a poente da vila do Barreiro, junto do moinho de maré de 10 moendas, propriedade esta que ganhou o seu nome: “quinta Braamcamp”. O local fora escolhido pelas facilidades de embarque e desembarque de trigos e farinhas, tendo-se construído um cais que dava diretamente acesso a um armazém para receber os géneros (Ferreira, 1999, p. 90).

Era uma construção de características modernas segundo técnicas de engenharia providas da experiência inglesa, dos primeiros anos da Revolução Industrial. De facto, o Barão do Sobral custeou a vinda para o Barreiro de dois mestres, auxiliados por três oficiais ingleses, que além de edificarem a estrutura, transmitiram os seus conhecimentos aos locais²⁸ [DGLAB-TT, *Chancelaria de D. João VI*, Lv. 33, pg. 228v^o]. O mecanismo motor era de um novo tipo, não utilizando velas de pano, nem aplicando o método holandês. O velame era construído pelo processo de persianas articuladas e reguláveis conforme a incidência do vento.

Este moinho de vento do barão do Sobral é um inequívoco testemunho da existência da moagem económica em Portugal, que importara em cerca de cento e cinquenta contos de réis. Uma novidade estava na organização interna, com o trigo a subir por um guindaste até ao último andar e aí, mediante um processo vertical semimecânico, era conduzido ao plano térreo, já transformado em farinha e sêmeas.

²⁸ Um desses mestres, James Hartley, fixou-se no Barreiro. Construiu também ele um moinho gigante de três andares, em 1826.

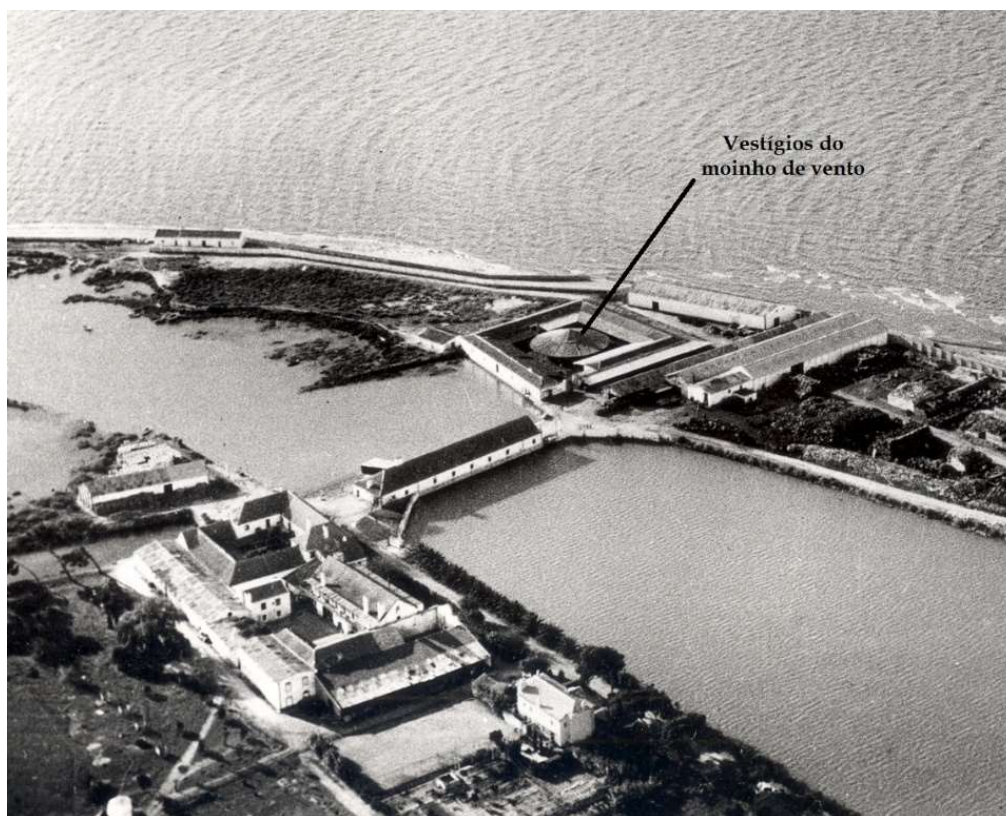
Nos pisos superiores, o trigo era limpo dos corpos estranhos. Depois era moído em quatro moendas e finalmente peneirado e distribuído de acordo com duas classes de produtos. Terminada a produção, a farinha descia pelo guindaste e era levada até ao cais para ser embarcada.

O arquiteto da Junta do Comércio, que inspecionou o moinho²⁹, atribuiu-lhe uma capacidade de laboração suficiente para abastecer Lisboa. No entanto o seu funcionamento afetou a atividade dos moleiros da região que moíam para o “Assento de Alcântara”, para onde o barão do Sobral passara igualmente a moer. O barão fizera na altura uma proposta à Junta Provisória do Governo Supremo do Reino, onde se prontificava a “levar de menos a quinta parte da Maquia” que habitualmente era cobrada. Acabou, assim, por ter quase toda a produção das farinhas necessárias ao Assento. Em resposta, os moleiros, sentindo-se ameaçados, queixaram-se à Junta do Comércio que recomendou, como Pilatos, que o “Assento” resolvesse o assunto [DBLAB/TT, Junta do Comércio, n.º 148, f. 144 de 22.3.1821].

Deste engenho atualmente não existem testemunhos edificados e uma das prováveis causas para o seu desaparecimento, poucos anos após a sua construção, poderá ter sido a incapacidade do nosso país em fornecer, em caso de avaria, os eixos e rodas de ferro fundidos “com tal exatidão e perfeição que evitam todo o roçado” [DGLAB-TT, *Chancelaria de D. João VI*, Lv. 33, fl. 228vº] e que constituíam o mecanismo. Outra das prováveis razões terá sido um conflito com um dos mestres ingleses, James Hartley, que em 1826 pediu licença para construir um moinho de vento gigante de três andares (de tecnologia semelhante ao do Barão do Sobral) a escassos metros da quinta Braamcamp. Contra este pedido lutou o Barão do Sobral, argumentando que o terreno era logradouro indispensável ao seu “formidável estabelecimento” e que os naturais “precisam mais de pão do que moendas, ainda que de nova invenção sejam, das quais naquele sítio já abundam em demasia” [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 486, n.º 13]. Certo é que poucos anos depois a estrutura do moinho gigante da quinta Braamcamp estava reduzida ao piso térreo, que funcionava como armazém (ver imagem seguinte).

²⁹ “Parecer do Architecto da Real Junta do Comércio, Fábricas e Navegação destes Reinos, de 18 de março de 1820, sobre o Moinho de Vento do barão do Sobral”, AHMOP, Junta do Comércio, 9.

Figura 5 - Vista aérea da Quinta Braamcamp, onde junto do moinho de maré, se observa rodeado de armazéns os vestígios do Moinho Gigante do Barão do Sobral, reduzido ao seu piso térreo (1932).



Fonte: CMB- Espaço Memória – espólio Casa Reynolds-Sociedade Nacional de Cortiças.

No caso do Barreiro, estas transformações no campo das técnicas de moagem, a construção de novos moinhos, bem como de unidades a jusante da moagem (bolacharia) e ainda, a articulação destes novos acontecimentos com a estrutura técnico-produtiva anterior pode apresentar-se como um modelo de industrialização induzida a partir do centro-Lisboa. A construção do moinho gigante do Barão do Sobral era já uma rutura significativa na paisagem rural, admitindo-se que a moagem teve um papel pivô no processo de transformação do Barreiro, podendo talvez considerar-se como o primeiro surto industrial.

Por via do regime liberal os moinhos de maré, após terem pertencido durante gerações à nobreza da corte lisboeta, passam a ser cobiçados por negociantes da praça

de Lisboa. Entre eles destacou-se Abraham Wheelhouse³⁰, cidadão inglês. Nascido em 1783, em Douglas, na Ilha de Man (filho de Francis Wheelhouse e Ann Barker), morreu em Lisboa, em 9 de março de 1855. Do seu casamento com Elisabeth Emília Oom, em Lisboa a 3 de abril de 1819, nasceram George Abraham Oom Wheelhouse, um dos diretores da Companhia das Lezírias e herdeiro da Quinta Braamcamp, onde também efetuava experiências agrícolas (Pereda, 2018, p. 186), tendo arrendado, em 1882, a quinta à família Reynolds; Georgina Henriqueta, que casou em 1849 com José Joaquim Almeida Lima, que através do dote obtém todos os pinhais e terras de Fernão Ferro e a Quinta da Palmeira, no Seixal (foi pai de Jorge Abraham Wheelhouse Almeida Lima, conhecido fotógrafo amador); e Sarah Ann, que casou com George Williams Robinson, proprietário de fábricas de cortiça, em Portalegre. Abraham Wheelhouse, adquiriu em 1834, o Convento de S. Francisco da Cidade (hoje Museu Nacional de Arte Contemporânea do Chiado), tendo este antigo espaço religioso sido transformado numa fábrica de bolachas, com fornos e celeiros para a farinha.

A partir da década de 1820, Abraham Wheelhouse adquiriu e explorou um vasto conjunto de propriedades na margem sul do Tejo, como o moinho do Alfeite e outro no Seixal [ADL, CNL, *Escrituras*, Cx. 12-A, Lv. 622 - 1826]; a quinta da Palmeira e o seu moinho, no Seixal [ADL, CNL, *Escrituras*, Cx. 53, Lv. 231, 10.2.1836]; o moinho de maré Grande, no Barreiro [ADL, CNL, *Escrituras*, Cx. 5-B, Lv. 208, 4.11.1829]; e a Quinta Braamcamp, também no Barreiro, com o seu moinho de maré [ADL, CNL, *Escrituras*, Cx. 5-B, Lv. 236, 12.6.1837]. Apesar de Wheelhouse se dedicar a várias atividades económicas, como a criação de bicho-da-seda e amoreiras na Quinta Braamcamp [Revista Universal Lisbonense, 1846, n.º 32, p. 373]; o transporte de carvão de Palmela [ADL, CNL, *Escrituras*, Cx. 5-A, Lv. 229, 2.11.1834] e lenha para Lisboa [ADL, CNL, *Escrituras*, Cx. 5-B, Lv. 227, 2.11.1834] pelo porto de Coina, as moagens eram um negócio com certeza lucrativo. A escala das suas operações pode ser ilustrada com os

³⁰ A família era originária da Ilha de Man. Nessa ilha, a família estava ligada a um moinho desde 1780 quando Deeemster Thomas Moore se ofereceu para construir um moinho movido a água na sua propriedade e, em seguida, alugou-o a Abraham De La Pryme (comerciante) e a Francis Wheelhouse (relojoeiro) ambos de Sheffield. O edifício com cerca de 10 metros de comprimento e 8 metros de largura, com três andares, construído um pouco a jusante da Abadia de Rushen, em Silverburn, provavelmente abrigava seis estruturas com um total de 288 fusos. Abraham (1758-1825) e seu irmão gémeo Francis Wheelhouse (1758-1803) mudaram-se para a ilha, onde Abraham se casou com Elizabeth Wheelhouse (filha de Francis) em 1783. O moinho encerrou em 1794. Fonte: http://www.isle-of-man.com/manxnotebook/history/ind_arch/cotton.htm.

pedidos de empréstimo de sacos vazios para transportar a sua farinha. A 6 de dezembro de 1826 solicitou a António Francisco, marítimo, morador em Palhais, termo do Lavradio, 600 sacos [ADL, CNL, *Escrituras*, Cx. 12-A, Lv. 624, 6.12.1826]; e a Inácio Joaquim Pinheiro, moleiro, também de Palhais, em 27 de janeiro de 1827, de sessenta moios de sacos para transportar farinha [ADL, CNL, *Escrituras*, Cx. 12-A, Lv. 624, 27.1.1827]. O grande volume de mercadorias transportadas por este negociante entre as margens do Tejo, levou a que optasse por adquirir dois armazéns no Cais de Aldeia Galega, em 12 de março de 1832, à viúva do capitão-mor Manuel Rodrigues Cordeiro, de Alhos Vedros, numa altura em que aquele porto tinha um grande dinamismo em virtude do declínio do porto de Coia (Ventura, 2007, p. 285).

Wheelhouse juntara-se a Arnaldo Wanzeller que vivia no Barreiro desde, pelo menos, o ano de 1790. Este último, comerciante da praça de Lisboa, de origem flamenga, residia na sua quinta na Telha (paróquia de Santa Margarida, que apenas em 1836 passou a fazer parte do concelho do Barreiro). Os dois dedicavam-se ao transporte de cereal do sul de Portugal para Lisboa e à transformação de parte dele, em farinha, nos moinhos da Margem Sul.

O interesse na moagem, quer na tecnologia, quer no aumento do número de engenhos, estava diretamente ligado ao desenvolvimento de atividades comerciais entre as duas margens com base nos cereais e nas farinhas, com destino a Lisboa. A fixação de negociantes da praça de Lisboa com negócios nessa área e o incremento das ligações marítimas entre as duas margens, levaram eventualmente à necessidade de construção de infraestruturas rodoviárias e portuárias de apoio a esse tráfego (como veremos com a ponte-cais do Mexilhoeiro) e por sua vez, à decisão de instalar a linha férrea no Barreiro.

4. O DESENVOLVIMENTO DAS LIGAÇÕES FLUVIAIS COM A CAPITAL

As ligações fluviais entre o Barreiro e Lisboa (e outras localidades ribeirinhas do Tejo e do rio Coina) eram remotas (Pais, 1963, p. 141). Efetuadas por embarcações à vela, de pequena ou média tonelagem, que acostavam ao largo ou na antiga praia Norte e Poente do concelho para carregar ou descarregar passageiros e mercadorias.

Recordamos o papel que a povoação de Coina teve no comércio entre o Sul e a capital, desde o final da Idade Média até ao século XVIII. Como nos lembrou Jorge Macedo, os meios de comunicação constituem um elemento importante para a definição do mercado e a sua relação com outros, desempenhando um papel importante as condições geográficas do país, as técnicas de transporte e a natureza das vias de comunicação, para se compreender a movimentação económica portuguesa, na sua dimensão correspondente (Macedo, 1982, p. 131). Para o Barreiro e a sua região, o rio Tejo e seus afluentes desempenharam um papel económico relevante nas localidades ribeirinhas, promovendo atividades económicas e o seu comércio, como a pesca, a produção de sal, a lenha, o escoamento de produtos agrícolas e na moagem com moinhos de maré, utilizando para isso, embarcações à vela de pequena e média dimensão.

Ao longo do século XVIII e até à primeira metade do século XIX, a população do concelho do Barreiro, assim como a dos concelhos vizinhos, teve um crescimento lento mas consistente, à exceção de Alhos Vedros e de Coina, que paulatinamente, foram perdendo população (Ventura, 2007, p. 68). O declínio populacional em alguns concelhos ribeirinhos e o aumento noutros esteve relacionado com o sucesso das suas rotas comerciais terrestres e marítimas, com o sul de Portugal e a capital, como o comércio que era praticado pelos almocreves alentejanos que procuravam pescado em troca do cereal e pão (Ventura, 2007, p. 321).

A vila do Barreiro parece não ter beneficiado da rota comercial do porto de Coina, contudo ao longo dos séculos, as praias e os cais de madeira foram sempre locais utilizados para a acostagem de embarcações de pesca ou para escoamento da produção local. A mais antiga referência a um cais acostável na vila do Barreiro, remonta a 1571, na passagem do cardeal Alexandrino (futuro Papa Pio V) pela localidade. O percurso da viagem do cardeal apresenta-nos, em primeiro lugar, as antigas rotas do interior sul de

Portugal até ao litoral. Entrou no nosso país pelo Alentejo, como era costume e de Elvas passou a Vila Viçosa e seguidamente a Estremoz, Évora, Montemor-o-Novo, Palmela e por fim, chegou ao Barreiro. Depois de ter pernoitado na casa do alcaide, no dia seguinte, “cresceu a maré e pudemos embarcar. Apareceram de repente muitos barcos de pesca e vários outros, afora cinco bateis. Embarcaram os cavalos por uma ponte de madeira que há aqui, não sem a dificuldade e o perigo de se estropiarem e pela passagem pagou-se meio escudo de cada um” (Pimenta, 1886, p. 7). Esta ponte em madeira fora também utilizada dezanove anos antes por D. João III ao acompanhar a sua nora, a princesa D. Joana. A atual localização desta primitiva ponte é desconhecida, mas seria provavelmente na praia norte da vila³¹, porque a residência do Alcaide localizava-se defronte deste local, num local com uma cota mais elevada³². Esta ponte utilizada nos primeiros anos do jovem concelho do Barreiro teria um uso regular, destinada a passageiros e mercadorias, denunciado pela cobrança de portagem de meio escudo que cada passageiro teve de pagar, apesar de se tratar de uma comitiva papal.

O Barreiro e os seus habitantes, nunca deixaram de estar economicamente voltados para o rio e para Lisboa. Até ao início da segunda metade do século XIX, o Barreiro esteve afastado das principais redes comerciais, que ligavam a margem sul do Tejo e a capital (Alegria, 1987, p. 141; Pereira, 2011, p. 11). Esse papel foi desempenhado por Coina primeiro e, depois pela Moita e Aldeia Galega (Cruz, 1973, p. 248; Pais, 1963, p. 141; Ventura, 2020, p. 23). De facto, pelo levantamento efetuado nos registos de casamento, das profissões dos noivos e dos pais dos nubentes no concelho do Barreiro, entre 1739 e 1769, não foi identificado nenhum almocreve, homem de negócios ou comerciante, natural do Barreiro. As transações comerciais estavam, aparentemente, a cargo de almocreves de localidades vizinhas como Coina, Azeitão, Sesimbra e de Lisboa.

A vila beneficiou da sua situação geográfica ao estar defronte de uma das grandes capitais europeias, com cerca de 200 mil habitantes em meados de Oitocentos. Por esse motivo, no princípio do século XIX, era habitual a utilização de embarcações de pesca, de “barcos dos moinhos” (embarcações à vela que transportavam cereal e farinha, de e para Lisboa) ou de barcos de menor dimensão utilizados pelos

³¹ Onde em 1933, quando foi aterrada a praia e construída a muralha marginal da vila, foi construído um pequeno cais de mercadorias.

³² Correspondendo aos atuais números de polícia 82-88, da rua Almirante Reis.

“barqueiros”, para o transporte pontual de passageiros entre as duas margens, para além do transporte de mercadorias. O comércio do Barreiro com a capital era constituído essencialmente pelo escoamento dos produtos produzidos ou explorados localmente como o peixe, a farinha, o sal, a madeira (de sobro), a palha e o vinho. Os vendedores do Barreiro, em especial os de peixe, tinham inclusivamente um lugar reservado no mercado do Campo das Cebolas onde podiam vender o seu pescado. No transporte pelo Tejo, comerciantes e marítimos utilizavam embarcações para transporte de mercadorias e de passageiros, de diversos calados, como as fragatas, varinos, faluas, botes de fragata, cangueiros, botes, barcos de água acima, canoas e catraios. Algumas embarcações eram especializadas como os “barcos dos moios” que eram usados no transporte de sal e areia, os “barcos do tojo” e a muleta, que servia no transporte de palha.

Figura 6 - Barco Muleta a descarregar palha em Lisboa.



Fonte: Museu da Aguarela Roque Gameiro, Minde. Título: Descarga no Tejo – Costumes do século XVIII. Autor: Roque Gameiro, baseado em ilustração inglesa do início do século XIX. Não datado.

O volume de mercadorias e passageiros transportados no Barreiro, até à segunda metade do século XIX, era muito inferior às transacionadas nos portos de Aldeia Galega

e Moita, com o primeiro, a ser o ponto de passagem do Correio e Mala-Posta e escoamento das palhas e de carne e o segundo, a comercializar a carne e o azeite (Ventura, 2007, p. 45).

Nas ligações de passageiros e mercadorias entre as duas margens do rio destacavam-se os barcos da Carreira. Apesar de não se conhecer as posturas do Barreiro para este tipo de transporte, graças ao livro das leis municipais da Vila de Coina de 1780 [CMB-AMB, *Livro de Posturas da Vila de Coina*, 5.11.1780], podemos conhecer todas as regras que os proprietários das embarcações deveriam cumprir naquela localidade, designadamente os custos da viagem, contidos na lista de serviços de transporte e preços nos barcos da Carreira entre a Vila de Coina e Lisboa [Fonte citada, 1780].

“De cada pessoa desta Vila e Termo...20 réis...e de Fora.....50 réis
De cada boi, besta muar ou cavalgar 120 réis... e da cada jumento.....100 réis
De cada carneiro, cabra, porco ou outro animal de igual grandeza indo morto.....50 réis...e indo vivo.....50 réis
De cada pipa vazia.....50 réis... e indo cheia.....250 réis
De cada barril vazio.....20 réis....e indo cheio.....50 réis
De cada barrica até 13 almudes vazia.....20 réis....e indo cheia.....120 réis
E de barril de água vazio.....5 réis.....e indo cheio.....20 réis
De cada canastra, cesto, ou cabaz vazio.....nada
e de cada canastra cheia.....20 réis
De cada cabaz cheio.....10 réis....e de cada cesto cheio.....20 réis
De cada saco cheio.....20 réis....e de cada odre cheio.....50 réis
De cada embrulho, feixe, caixote, arca, baús grandes.....40 réis
E de todo o referido de pequeno volume.....20 réis”

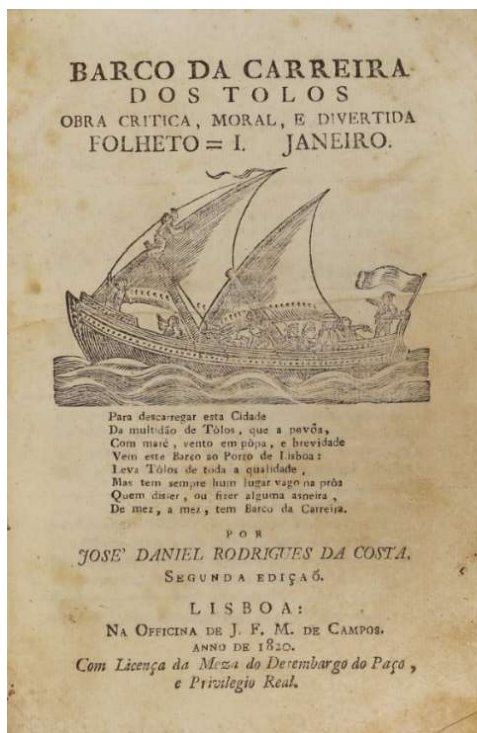
Os preços do transporte entre as duas margens variavam extraordinariamente de acordo com o tipo de carga e passageiros, penalizando aqueles que não fossem residentes ou “vizinhos” do concelho. O gado miúdo pagaria pela viagem o mesmo que os não-residentes (50 réis) mas os bois e jumentos pagavam seis e cinco vezes mais respetivamente. O transporte de sacos, cestos, canastras, odres eram cobradas por unidade pelo mesmo preço dos passageiros residentes, se fossem cheias. Embrulhos, feixes, caixotes, arcas e baús grandes pagavam o dobro (40 réis). Em suma, a cobrança

de serviços era feita de acordo com o peso e volume e não pelo valor da mercadoria transportada. Daí a diferença entre objetos transportados vazios e cheios: o transporte de uma pipa vazia custava 50 réis, e cinco vezes mais se estivesse cheia. No conjunto, percebe-se que os barcos da Carreira transportavam passageiros e vendedores de praça com suas mercadorias, enquanto os grandes volumes seguiam em embarcações especializadas em função da natureza da mercadoria.

O horário da Carreira estava regulamentado também. As partidas dos barcos da Carreira que não poderiam partir antes do preamar e de Lisboa antes da baixa-mar [CMB-AMB, *Livro de Posturas da Vila de Coina*, 5.11.1780, Título 1º, art.º 2]. Os arrais das embarcações da Carreira eram obrigados a enviar um dos seus companheiros pelas ruas da vila tocando um búzio para noticiarem o horário da sua partida, ou seja, meia hora antes de partirem, sendo de dia e uma hora, sendo de noite.

Sabemos que no início do século XIX o preço do transporte de passageiros da vila do Barreiro para o cais de Ver-o-Peso (em Lisboa) era o mesmo do de Coina (20 réis), mas os passageiros tinham de embarcar na praia em pequenos batéis e depois efetuar o transbordo para o barco da Carreira [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 1162, n.º 46, de 2.8.1802]. O transporte de mercadorias fazia-se geralmente com os barcos que pertenciam aos moinhos de maré. Sabemos que cobravam a mesma quantia que os barcos da Carreira, carregando e descarregando passageiros, animais e mercadorias nos cais dos moinhos. Sem a presença de militares e fiscais permanentes, como sucedia na Moita, o Barreiro terá sido beneficiado com o desvio de cargas de outros portos mais controlados, fugindo aos impostos municipais e à tributação do Estado (Ventura, 2007, p. 296). Este movimento ficou atestado com a queixa dos marítimos barreirenses ao governo em 1802. Alegavam eles que não lhes era possível transportar animais por não haver um cais [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 1162, n.º 46, de 2.8.1802].

Figura 7 - Frontispício da segunda edição do periódico "Barco da Carreira dos Tolos"



Fonte: Coleção Particular. Título: "Barco da Carreira dos Tolos" (1820), por José Daniel Rodrigues da Costa Lisboa: na Oficina de J.F.M. de Campos, Lisboa.

Em 1801, a Câmara Municipal do Barreiro, a pedido dos arrais dos barcos de Carreira, José da Costa e António Cordeiro, aumentou a tarifa dos passageiros para cinquenta réis para os habitantes do concelho e oitenta réis para os de fora [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 1162, n.º 46]. A edilidade fundamentava a sua decisão por aquela quantia também ser cobrada em Aldeia Galega e na Moita e por os donos dos barcos da Carreira terem rendimentos diminutos que não lhes permitiam manter os custos dos consertos dos aprestos e “por ter subido a carestia extraordinariamente” [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 1162, n.º 46]. No entanto pela mesma deliberação, foi estabelecida pela primeira vez uma hierarquia no transporte fluvial entre o Barreiro e Lisboa. Outras embarcações, para além das de José da Costa e António Cordeiro, podiam continuar a transportar passageiros e mercadorias, mas dos cinquenta réis cobrados, trinta réis, tinham de ser entregues aos últimos. A reação dos marítimos não se fez esperar e foi interposta uma

reclamação ao governo e ao Tribunal da Relação. A resposta da Procuradoria da Coroa, a 10 de março de 1804, veio dar razão aos moradores da vila apenas no que respeitava aos novos valores cobrados, considerando o aumento das taxas excessivo e arbitrário e afirmando que a decisão tomada pela edilidade não tinha ouvido todos os interessados. Referia igualmente que Moita e Aldeia Galega tinham taxas superiores porque os arrais daquela localidade tinham custeado a construção de cais nessas vilas [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, fonte citada].

Tratou-se de uma tentativa, por parte da edilidade e de alguns marítimos, de criar um monopólio na Carreira para Lisboa. Temendo que a situação se voltasse a repetir em 1810, os proprietários de embarcações e arrais de barcos de Carreira solicitavam que a deliberação de março de 1804 tomasse força de Lei. Contudo a demora na resposta e a instabilidade política jogaram a favor da edilidade, que em sessão camarária de 10 de outubro de 1812, atribuía ao mesmo António Cordeiro o exclusivo da Carreira para Lisboa. Esta decisão era suportada no facto de não existir no Barreiro uma Carreira fixa, com um horário estabelecido e serem os batéis, faluas e botes incapazes de fazer esse serviço em condições dignas para os passageiros. Pela mesma deliberação, se uma qualquer outra embarcação fizesse esse transporte de Carreira teria de entregar essas receitas a António Cordeiro sob pena de multa no valor de seis mil réis e trinta dias de cadeia [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 1525-3, n.º 18]. Para deliberação contribuiu bastante a construção do primeiro cais em pedra no Barreiro, pelo Barão do Sobral, Geraldo Venceslau Braamcamp na sua quinta, junto do moinho de maré, provavelmente em 1810, o denominado “Cais do Rosário”³³ (Pais, 1963, p. 141). A partir deste cais de pedra, em rampa, podiam acostar, na maré cheia barcos de mercadorias e de passageiros, sendo o valor da passagem para residentes da vila do Barreiro era de 40 réis e de outro concelho em 80 réis; o transporte de um boi ou uma besta teria um custo de 240 réis; por um jumento 120 réis; por um saco de seis alqueires, 20 réis; por uma canastra 40 réis; por um cabaz pequeno um vintém [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 1525 -3, nº 8].

³³ Por este cais se passaram a receber os trigos e embarcar as farinhas do moinho de maré de 10 moendas, o maior do estuário do Tejo. O nome de “cais do Rosário” advém do facto de ter passado a ser ali que a imagem de Nossa Senhora do Rosário do Barreiro, guardada na Igreja de S. Domingos em Lisboa, chegava ao Barreiro para ser colocada durante os dias da festividade na Igreja com o seu nome.

O falecimento de António Cordeiro a 6 de fevereiro de 1815 [ADS – Registos paroquiais, óbitos (1811-1824)] veio criar uma disputa entre os marítimos do Barreiro na obtenção daquele exclusivo. A 21 de abril de 1815, foi entregue um requerimento por João da Cruz e Joaquim António, em nome do “Povo” do Barreiro, solicitando o fim dos privilégios que tivera o primeiro. Requeriam que três pequenas embarcações suas pudessem fazer este transporte, que segundo eles, enquanto fora efetuado por António Cordeiro falhara diversas vezes nas suas obrigações. Em contrapartida, e dado que esta Carreira não tinha impostos cobrados pelo município, os requerentes comprometiam-se a entregar anualmente à edilidade vinte mil réis [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 916, doc. 1]. Contudo este pedido ia contra a opinião da maioria da população marítima e usos locais. Aparentemente, as decisões da classe marítima eram tomadas na praia, em assembleia de todos os marítimos. Assim, durante a visita do corregedor da comarca de Setúbal, ao Barreiro, em 5 de junho de 1815, a praia tornou-se um palco de tumultos e discussões entre os familiares dos requerentes do pedido de fevereiro desse ano e quem não concordava com a entrega desse exclusivo. Por essa razão, a 8 de junho de 1815, Luís António da Assunção, intitulando-se dono e proprietário de um barco da Carreira do Barreiro para Lisboa e em representação de 71 membros do Povo e Nobreza que tinham votado contra a proposta de João da Cruz, declarava que o seu barco era o único que podia cumprir o trajeto de ida e volta do Barreiro a Lisboa. Segundo ele, João da Cruz e Joaquim António não eram arrais, mas simples pescadores e que tinham pequenos barcos, impróprios para o transporte de animais e de grandes volumes. Por fim, defendia a opinião de muitos outros marítimos que o transporte de passageiros e mercadorias devia estar a livre a todos [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 1525-3, n.º 18].

A concessão em regime exclusivo no transporte fluvial entre o Barreiro e Lisboa atraiu a elite local. Entre 1815 e 1822, o transporte regular fluvial por um barco da Carreira a partir do Barreiro foi entregue, em regime de exclusividade, a António Marques da Muda³⁴ - um membro da elite local. Este homem, que ascendeu

³⁴ António Marques da Muda nasceu em 1770 na Arrentela, Seixal. A sua alcunha da Muda” (que se estendeu a outros membros da família) parece estar ligado ao seu negócio de transporte fluvial entre o

socialmente, surge em 1814 registado na lista de vereadores como pescador [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 1673, n.º 83, 1814] e mais tarde, em 1842 como proprietário [AHP, *recenseamento eleitoral do concelho do Barreiro*, 1842], residia então no Barreiro. Vivia na Quinta Grande, propriedade de veraneio do Conde de Lumiares, que se situava junto do rio Coina, defronte da vila do Seixal. Esta decisão também não foi ao encontro da opinião dos marítimos barreirenses. O documento continha 134 assinaturas dos seus representantes [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 1525-3, n.º 18, de 12.6.1822]. Aí denunciavam a atuação irregular do dono do barco da Carreira, também o vereador mais velho da edilidade e por ter do seu lado a Nobreza e o Clero, usava da sua influência para adiar a ida do Corregedor de Setúbal à vila. Cabia ao corregedor confirmar as queixas dos marítimos tomadas em assembleia, realizada provavelmente na praia. Segundo eles, o tempo jogava a favor de António Marques da Muda, pois “vai comprando votos a seu favor” de pessoas que “não existem na povoação e outros estão prontos a assinarem a rogo” [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 1525-3, n.º 18, de 12.6.1822]. No espaço de um mês, o Procurador da Coroa, José António Cândido de Brito deferiu favoravelmente as pretensões dos marítimos [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 1525-3, n.º 18, de 24 de julho de 1822].

Os interesses capitalistas viriam a afirmar-se com a entrada da navegação a vapor nos estuários do Tejo e do Sado. Foi sob o governo setembrista do Barão de Sabrosa e com Júlio Gomes da Silva Sanches na Secretaria dos Negócios do Reino, que se iniciou uma nova era com a navegação fluvial e de cabotagem. Em novembro de 1837, a recém-formada Companhia de Navegação do Tejo e Sado por Barcos Movidos por Vapor obteve do governo a concessão, em regime de monopólio, da navegação a vapor “entre os diferentes portos destes dois rios” durante 15 anos pela [CMB-AMB, CLP, Carta de Lei de 24.11.1837]. A companhia ficava obrigada a estabelecer 12 carreiras no Tejo e no Sado e poderia ainda estabelecer outras novas em regime de privilégio. Além disso, o governo isentou a companhia de direitos de importação os equipamentos e materiais

Barreiro e o Seixal, onde continuaram a operar também as pequenas embarcações à vela até à década de 1950. António Muda casou-se em 1797 com Francisca Teresa, filha de Custódio Dias Correia e dará origem a várias linhagens de elementos da elite barreirense como Graciano Marques, João Dias Correia e Rafael Idézio Maria Pimenta e João Dias Correia Pimenta.

dos barcos a importar. Também não pagaria outros impostos sobre o carvão e ficava com licença para construir os cais que considerasse necessários à sua custa. Poderia então passar a cobrar 10 réis por volume ou passageiro. Os preços foram tabelados pelo governo.

Com este contrato, nenhuma localidade do atual concelho do Barreiro ficou servida pelos barcos a vapor. Contudo meio ano mais tarde, o contrato foi reformado, permitindo à Companhia estender o privilégio por mais 25 anos e prorrogar a execução de encargos anteriores até 1840, como a construção dos vários cais de acostagens, que passavam a ficar concessionadas pelo Estado. Também os preços eram aumentados em mais de 50 por cento, as carreiras fluviais alteradas e a companhia deixava agora de servir a ligação entre Lisboa, Aldeia Galega e a Moita. Em contrapartida, ficava obrigada a estabelecer uma carreira de Lisboa para Vale de Zebro, com escala no Barreiro e Seixal, pelo menos uma vez por dia [CMB–AMB, CLP, Carta Lei de 28 de junho de 1839, parágrafo 6º; Carta de Lei sobre a Reforma do Contracto com a empresa de navegação do Tejo e Sado por barcos movidos por vapor].

O principal objetivo da ligação fluvial a Vale de Zebro estava relacionado com o papel deste cais na ligação a Setúbal por terra e, depois por mar com Alcácer do Sal, podendo fazer-se todo o trajeto em cerca de oito horas. Para isso, os passageiros que pretendessem dirigir-se a Alcácer, deviam embarcar às sete e meia da manhã em Lisboa, no vapor para Vale de Zebro e daí, encaminhavam-se para Setúbal através de um serviço independente de diligências. Chegados a Setúbal, no porto encontravam um barco a vapor da mesma companhia que os conduziria para Alcácer à uma da tarde. Em sentido inverso, os passageiros partiam de Alcácer do Sal às seis da manhã; chegados a Setúbal e tendo feito a jornada até Vale de Zebro, encontravam aí um barco às cinco horas da tarde, com destino a Lisboa [*Diário do Governo*, n.º 183, de 5.8.1839, pg. 1172]. Em 1842, o príncipe polaco Felix Lichnowsky efetuou este percurso, chegando a Vale de Zebro no dia 5 de julho. Numa visita que incluía uma visita a Setúbal e Azeitão, ao chegar à enseada onde se localizava Vale de Zebro, ficou impressionado com a “estreita ponte de muitos centenaes de passos de comprimento que conduz ao ancoradouro, por cima de terrenos encharcados”(Lichnowsky, 2005, p. 147).

Figura 8 - O complexo da Marinha de Vale de Zebro em 1843, com o asilo de Inválidos e, ao lado, a ponte da companhia de barcos a vapor.



Fonte: Arquivo da Direção Geral do Território, mapa CA 157. *Planta de Vale-de-Zebro*, Joaquim José Falcão, 1843.

Este novo contrato foi estabelecido com a Empresa de Navegação do Tejo e Sado por barcos movidos a vapor (vulgarmente designada por Companhia de Vapores do Tejo) e estipulava igualmente que esta empresa não era obrigada a efetuar qualquer construção (como cais de acostagem) em vários locais, designadamente no Barreiro [CMB–AMB, CLP, Lei de 28 de junho de 1839]. Pela mesma lei, foram tabelados os preços das carreiras dos barcos a vapor que navegavam no Tejo e Sado:

Tabela 1 - Preços de viagens da Companhia de Navegação do Tejo e do sado, em barcos a vapor (1839)

Carreiras	À proa	À popa
Entre Lisboa e Alhandra	160 réis	320 réis
Dita e Vila Franca	160 réis	320 réis
Dita e Vila Nova da Rainha	240 réis	480 réis
Dita e Vale de Zebro	120 réis	240 réis
Dita e Barreiro ou Seixal	50 réis	100 réis
Dita e Belém	60 réis	120 réis
Dita e Paço de Arcos	120 réis	240 réis
Dita e Trafaria	80 réis	160 réis
Dita e Porto Brandão	60 réis	120 réis
Dita e Cacilhas, Fonte da Pipa, ou porto próximo	40 réis	80 réis
Entre Setúbal e Alcácer	360 réis	720 réis

Fonte: *Colecção de Leis e outros documentos oficiais*. Lisboa. Imprensa Nacional. Lei de 28 de junho de 1839.

A inclusão dos portos de Vale de Zebro, Seixal e Barreiro para o transporte de passageiros nos barcos a vapor, fez com que a Companhia deixasse de efetuar a ligação à Moita e à Aldeia Galega, locais onde já existia um elevado tráfego de mercadorias (Ventura, 2007, p. 45).

A viagem para o Barreiro era das mais baratas, mas a viagem numa embarcação à vela continuava a ser inferior em 30 réis. Para além disso, os lugares à proa (mais baratos) eram normalmente destinados às mercadorias (ou classes inferiores) e, no caso de a embarcação estar carregada, a empresa poderia obrigar os passageiros a adquirir um bilhete pelo dobro do preço.

Os barcos utilizados pela Companhia de Vapores eram movidos a rodas de pás (duplas, uma a estibordo e outra a bombordo) e, segundo ordens expressas do Governo, deviam efetuar o percurso entre Lisboa e o Barreiro em 20 minutos, nunca devendo exceder os 30 minutos [AHMOP-MES, *Companhia de Vapores do Tejo*. DGCI-RCI, 1-S, Sociedades Anónimas Portuguesas. 1847-1868]. Contudo esta disposição não era cumprida, nem o poderia ser, devido à velocidade média destas embarcações. De facto, estas embarcações, além de dependerem bastante das condições climatéricas, navegavam a uma média de 8 milhas por hora perfazendo o trajeto em cerca de 40 minutos, de qualquer das formas, um tempo mais rápido do que as embarcações à vela, que podiam demorar uma hora na viagem.

A Companhia de Vapores utilizou sete barcos de rodas, movidos a vapor, durante a sua existência (1837-1870): O Conde de Palmela, D. Pedro, Viriato, O Tejo, Almansor, Camões e o Sertório.

A partir de 1853, a ligação para o Barreiro e Seixal passou a ser feita unicamente pelo “Camões” e pelo “Sertório”.

Figura 9 - Barco de rodas movido a vapor da ligação Barreiro - Lisboa (segunda metade do século XIX).



Fonte: Arquivo Fotográfico de Lisboa. Autor José Chaves Cruz, s.d., dim: 9x12cm; negativo de gelatina e prata em vidro (PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/CRU/000168)

O primeiro navio a fazer a ligação para Vale de Zebro foi o “Conde de Palmela”, um barco de casco de madeira (comprado já usado em 1839), que pela sua idade e pouca força (20 cavalos vapor) podia vencer as fracas correntes do rio Coina.

A carreira Lisboa - Vale de Zebro era, segundo a Companhia de Vapores, uma fonte de prejuízo. Em carta enviada ao governo de D. Maria II a 28 de novembro de 1849, a Empresa queixava-se da obrigatoriedade de ter de cumprir esta carreira (como já vimos, pela lei de 28 de junho de 1839) e argumentava a necessidade do aumento dos preços das viagens. Em 1853, um novo contrato entre o Estado e a Companhia de

Vapores eliminou a carreira para Vale do Zebro, mantendo a ligação para o Barreiro e Seixal. De facto, estas carreiras eram encaradas de fundamental importância para que algumas zonas da margem sul do Tejo mantivessem o seu papel de estância de veraneio das classes médias, como era o caso de Almada e do Barreiro (Pinheiro, 2006, p. 80).

Alegando dificuldades financeiras, a companhia exigia mais privilégios. Pretendia isenção dos impostos pagos com o consumo de carvão, madeira fornecida gratuitamente pelo Estado para construir os cais que necessitava, redução do número de viagens diárias em várias carreiras (o Barreiro ficaria apenas com uma carreira diária). Em contrapartida, obrigava-se a suportar metade do custo do bilhete dos praças do exército e a transportar gratuitamente as malas de correio e os expressos do governo. Em questão estava também o desejo de deixar de servir Cacilhas. De acordo com uma exposição enviada pelos moradores de Almada em 11 de setembro de 1851, a companhia tinha anteriormente comprado as 17 faluas que aí operavam para as destruir depois, acabando com a concorrência movida pela vela. Depois disso, começou a diminuir o serviço diário, até duas viagens de manhã e três de tarde. Segundo as 165 pessoas que assinaram a representação, o cais estava arruinado e a companhia nunca construiu a ponte a que estava obrigada. A navegação ficou assim reduzida a pequenos botes e lanchas “conduzidos por catraeiros inexperientes (Sá, 1851, p. 195). Os dados apresentados sobre o movimento anual de passageiros indicavam uma estagnação ou retração significativa entre 1846 e 1849 em várias carreiras. Mas a ligação entre o Seixal e Barreiro tinha passado de 57,6 mil para 60,1 mil passageiros. Em termos contabilísticos, em 1850, a companhia tinha gastado a totalidade do capital (100 contos) na aquisição de 6 barcos a vapor, em barcos à vela (os chamados “cacilheiros”) e na construção de pontes (12 contos), empregava 50 a 60 pessoas e tinha estabelecido oficinas de serralharia no Seixal (Sá, 1851, p. 196).

A regularidade das carreiras entre as localidades ribeirinhas do Tejo acabou por levar à necessidade de construção de infraestruturas de acostagem próprias para estes navios com algum porte. De facto, nos locais onde não existisse ponto de acostagem a entrada e saída do barco era feita por uma pequena embarcação que ligava à margem. Os óbvios inconvenientes deste processo levaram à necessidade da construção de um cais na vila do Barreiro, o mais perto possível da embocadura do rio Coina com o Tejo, assim como do Seixal. O local escolhido acabou por ser o mesmo onde os barcos de

rodas já paravam ao largo para recolher ou largar passageiros e mercadorias: o bico ou Ponta do Mexilhoeiro, a Noroeste da vila³⁵.

Esta obra teria de partir da iniciativa da Câmara Municipal do Barreiro ou de particulares porque através da Lei de 28 de junho de 1839, a Companhia de Vapores estava isenta de construir qualquer cais de acostagem no Barreiro. A solução encontrada foi um compromisso entre aquelas duas hipóteses. Em sessão de Câmara Municipal de 7 de novembro de 1852, foi apresentada uma proposta pelo presidente da Câmara, João António Gomes que reconhecia a vantagem da construção de uma ponte de embarque e desembarque dos passageiros e volumes que partiam do Barreiro para Lisboa nos barcos a vapor. Considerava ele que uma “a obra de tanta utilidade se não poderá levar a efeito sem a concorrência de pessoas conspícuas e dos grandes proprietários deste lado do Tejo” e, por isso, propunha a eleição de uma comissão com sete elementos para que patrocinassem a referida obra. Nesse sentido, foram escolhidos os mais abastados e ilustres residentes da vila, como o Conselheiro Joaquim António de Aguiar, o Comendador Joaquim José Araújo e os proprietários George Abraham Wheelhouse, Nicola Covacich, José Pedro da Costa, António Joaquim Raimundo e Domingos Quintino de Andrade, servindo de presidente o primeiro, e de secretário o último [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 7.11.1852]. Ao lado destes notáveis, esteve também a Irmandade do Rosário, que em sessão de 13 de fevereiro de 1854, deliberou entregar a quantia de 10 mil réis à Comissão encarregada da construção da ponte, considerando que “se oferece para uma obra de tanta utilidade não só para esta Irmandade, como igualmente por bem dos habitantes da dita vila” (Valegas e Leal, 1994, p. 42).

Os cidadãos escolhidos para fazer parte desta comissão residiam no Barreiro e eram na maioria comerciantes e conhecidos pelo seu estilo de vida e posses: o conselheiro Aguiar vivia entre as suas propriedades no Lavradio (onde faleceu) e a Paiva, junto da Verderena; o comendador Araújo vivia entre a Quinta Grande, na atual freguesia da Verderena e o antigo convento da Verderena, já então transformado em habitação particular; George Wheelhouse era o proprietário da quinta e moinho de maré Braamcamp, fronteiras ao caminho que levava à ponte-cais do Mexilhoeiro; Nicola

³⁵ A 29 de Janeiro de 1854, registava-se o abuso praticado por dois barcos pertencentes à praia de Santos em Lisboa, que teriam tirado areia continuamente do porto do Mexilhoeiro, arruinando o embarque e desembarque naquele sítio. [CMB-AMB, *Livro de Atas da Câmara Municipal do Barreiro (1854-1861)*, fl.54]

Covacich era proprietário de uma grande cordoaria, fundada em 1835, junto do rio Tejo, na estrada que ligava o Barreiro ao Lavradio; José Pedro da Costa, era proprietário de moinhos de maré e moinhos de vento no concelho; António José Raimundo era construtor naval; e, finalmente, Domingos Quintino de Andrade era proprietário e oficial da Direção Geral dos Próprios Nacionais, no Ministério da Fazenda.

A edilidade barreirense procurava reforçar a centralidade administrativa criada pelo Decreto de 24 de dezembro de 1851, que agregou ao território do concelho do Barreiro os extintos concelhos da Moita e Alhos Vedros, ao que se somava a Portaria de 23 de fevereiro de 1854 que elegia o Barreiro como o ponto de partida da “estrada da margem do Tejo para Setúbal”, que passava depois pelo Lavradio, Alhos Vedros, “a 800 metros da Moita” e pelos Olhos de Água [CMB-AMB, CLP, 1854: p. 44], aproveitando em parte uma rede viária já existente. A criação desta via terrestre veio dar maior importância ao papel da construção da ponte-cais do Mexilhoeiro no tráfego de pessoas e mercadorias.

A 6 de janeiro de 1854, a vereação reuniu-se com o Conselho Municipal para a discussão da “construção e conservação da ponte que se projeta fazer no sítio do Mexilhoeiro, nos limites desta vila, para cujo fim já a câmara havia nomeado uma comissão”. Ora, apesar dos notáveis terem reunido 135 mil réis, valor muito superior ao necessário para construir a ponte, decidiram criar um imposto municipal, cobrado sobre os passageiros, gados e volumes de forma a assegurar a sua conservação. As despesas de conservação eram estimadas em 75 mil réis anuais, muito embora a sua construção viesse a ser adjudicada por 50 mil réis (v. infra). Assim, a vereação propunha nesta altura a cobrança de 10 réis por passageiro, 40 réis por cada cavalgadura e 10 réis por cada arroba de volumes [CMB-AMB, *Livro de atas CMB*, de 6.1.1854, Lv. 1, fl.237v.⁹]. Estes valores seriam aumentados três meses depois.

Ainda durante a sua construção, a Câmara Municipal do Barreiro foi autorizada pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria a cobrar portagem [CMB – AMB, CLP, 18.4.1854]. O decreto tabelava os seguintes valores a serem cobrados na ponte:

“Pelo embarque ou desembarque de cada passageiro.....	20 réis
De cada cavalgadura.....	40 réis
De cada boi ou vaca.....	40 réis

De cada cabeça de gado miúdo, tanto lanígero como cabelo, até seis por cabeça.....5 réis
 E em maior número, por cabeça.....2 ½ réis
 De mercadorias, volumes, ou quaisquer objetos, excedendo ao peso de uma arroba.....10 réis”

No dia 7 de maio de 1854, no sítio do Mexilhoeiro, a vereação municipal levou a efeito a arrematação da obra de construção da ponte. O lanço mais baixo efetuado por Luís dos Santos, carpinteiro, foi de 55 mil réis por cada cem palmos de comprimento³⁶. Com apenas 40 mil réis orçamentados, a câmara recusou a oferta. Contudo já no edifício da câmara, a vereação reconsiderou e aceitou a arrematação por 50 mil réis. A ponte deveria ter em toda a sua extensão: “100 palmos de comprimento, doze palmos de largo, à exceção da cabeça da ponte que deve ter o diâmetro de 30 palmos. Deveria ter também três ordens de estacas com três encaixes, sendo um a cada lado e outro por dentro, com as suas competentes asnas” [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 7.5.1854].

A 3 de agosto do mesmo ano, e apesar da ponte se encontrar ainda num estado “provisório”, a edilidade mandava afixar editais informando a população de que a ponte do Mexilhoeiro devia ser utilizada no embarque e desembarque de passageiros nos dias 14, 15, 16 e 17 de agosto, durante a festas em honra de Nossa Senhora do Rosário, sujeitando-se os viajantes a pagar os direitos de portagem estabelecidos no decreto atrás citado. Era também o presidente de câmara incumbido de encontrar alguém que permanecesse esses quatro dias no local para cobrar o devido imposto, devendo a quantia reunida ser entregue à comissão encarregada da sua construção, para ser aplicada na conclusão da obra [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, Lv. 2, 3.8.1854].

A ponte para o serviço de vapores ficou concluída em outubro de 1854, tendo sido nomeado guarda da ponte Luís Marques de Campos, a quem cabia a obrigação de cobrar os direitos de portagem [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 15.10.1854, Lv. 2, fl. 6]. No início da ponte construiu-se também uma casa destinada à fiscalização de mercadorias e à cobrança dos respetivos impostos devidos ao Estado, antes de serem descarregadas em Lisboa. Em outubro do mesmo ano foi arrematada a obra de

³⁶ O “palmo” corresponde a 22 centímetros.

construção de um estrado de madeira, com o objetivo de facilitar o percurso dos passageiros pela areia. Posto em praça pública a obra, o menor lanço foi oferecido por João Teodoro Bravo, carpinteiro pelo preço de 50 réis por cada palmo de comprido.

Em 1855, foi decidido pela edilidade construir um barracão de madeira perto da ponte-cais. No início do século XX, foi reconstruído em pedra. Esta casa - pintada a óleo de verde, com o teto de branco e o telhado forrado de lona e alcatroado - destinava-se a proporcionar abrigo para o guarda da ponte, passageiros e mercadorias que aguardavam o vapor.

Figura 10 - Pormenor da primeira ponte-cais do Mexilhoeiro a Noroeste da antiga vila.



Fonte: Carta da Ponte do Mexilhoeiro, 1867, da autoria de César Augusto da Costa. In Direção Geral do Território, cartografia, Extr 10Ep10.

O movimento de pessoas e de bens na carreira de vapores parecia ser insuficiente para garantir receitas suficientes para a conservação da ponte-cais. A 4 de fevereiro de 1860, a Câmara Municipal intercede junto da Companhia de Vapores do Tejo para que reforce as ligações à Ponte do Mexilhoeiro, por estarem em risco os dividendos que permitiriam a sua conservação. Poucos meses depois, na altura em que se renegociava o contrato entre o Estado e a Companhia de Vapores, a edilidade solicitava à Câmara dos Deputados e ao Ministério das Obras Públicas para que fossem tomadas medidas no sentido de passar a existir duas carreiras diárias em troca do

pagamento de um subsídio anual entregue pelo Estado à Companhia [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 21.7.1860, Lv.2, fl. 180; AHMOP-MES. *Companhia de Vapores do Tejo*. DGCI-RCI, Sociedades Anónimas Portuguesas -1847-1868].

A tributação de pessoas e de mercadorias, justificada pela necessidade de conservar a ponte do Mexilhoeiro, e sancionada pelo governo, foi depois entregue à iniciativa privada. O presidente José Luís da Costa justificou essa decisão pela dificuldade de o município pagar a diversos fornecedores os materiais para a ponte e pela incerteza nas receitas. Assim, a 29 de outubro de 1863, a Câmara abdicava da gestão da ponte-cais e colocava em praça pública o rendimento da Ponte do Mexilhoeiro, com as seguintes condições:

“1º - será o arrematante obrigado a ter a porta aberta do barracão, uma hora antes do embarque em qualquer carreira;

2º - será obrigado a ter a ponte, barracão e escadas de embarque sempre limpas, de forma que não possa merecer censura ou qualquer prejuízo dos passageiros que transitam naquele local;

3º - será obrigado a limpar o candeeiro da cabeça da ponte e a acendê-lo todas as vezes que estejam as noites escuras ou por ordem da câmara, sendo o azeite fornecido por conta dos rendimentos da mesma ponte;

4º - será mais obrigado a dar parte à Câmara de qualquer arrombamento que a dita ponte tiver, para ser imediatamente reparado, a fim de não ser destruída. E quando o assim não faça será responsável pelo prejuízo a que der causa pela falta de não comunicar à câmara;

5º - o arrematante terá sempre o cuidado de bem tratar os passageiros;

6º - será obrigado a fazer pagamentos mensais, não podendo haver desculpa alguma na falta dos ditos pagamentos, para o qual prestará fiados idóneo;

7º - com as carreiras anunciadas no aviso da Companhia de Vapores com data de 24 de setembro do corrente ano e a começar no 1º de novembro, as carreiras serão feitas às horas abaixo designadas:

Carreiras do Barreiro e Seixal aos dias de semana

De Lisboa para o Barreiro

Às 10.30 horas da manhã

Às 5.00 horas da tarde

Do Seixal e Barreiro para Lisboa

Às 6.30 horas da manhã

Às 12.30 horas (1)

Carreiras do Barreiro e Seixal aos Domingos e dias feriados

Às 2.30 horas da tarde (extraordinariamente)

Às 6.30 da manhã

Às 5.00 horas da tarde (para Cacilhas)

Às 4.30 da tarde (extra.)

(1) Esta carreira é tão somente às segundas, quartas e sábados.”

Fonte: CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 29.10.1863, Lv. 3, fl. 87v.^o

O novo contrato de concessão dos rendimentos da ponte foi celebrado a 9 de outubro de 1864 com Agostinho Costa por 380 mil réis. Contudo um vendaval no dia 13 de dezembro desse ano, partiu e arruinou a ponte-cais. As cadeiras que aí estavam, tal como o farol (um candeeiro a petróleo), desapareceram nas águas [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 1.1.1865, Lv. 3, fl. 128v.^o].

A acostagem de embarcações ficou suspensa durante cerca de um mês. A reparação foi efetuada por Francisco Teodoro Bravo e João Esteves, mestres de carpintaria. Para a reparação, o orçamento considerava 50 pinheiros com 12 metros de comprido e 40 centímetros de grossura; 38 pinheiros com 8 metros de comprido e 27 centímetros de grossura; e 100 varas que sirvam para travessas [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 1.1.1865, Lv. 3, fl. 129]. Contudo a reparação não foi concluída por falta de verbas da edilidade para a compra dos materiais orçamentados. Por essa razão, a 22 de outubro de 1865, o novo arrematante do rendimento da ponte-cais, Francisco Teodoro Bravo, comunicava à Câmara que “desde o dia 9, não passa pessoa alguma pela ponte, devido a uma deliberação da Administração do Concelho, por causa de uma alegada falta de segurança da ponte”. Em resposta, a vereação deliberou efetuar o reforço da estacaria em cruz [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 22.10.1865, Lv. 3, fl. 150].

Apesar das dificuldades financeiras do município, a ponte-cais do Mexilhoeiro continuava a ter grande importância para o concelho. Tal ficou atestado com a atribuição de um pelouro à sua fiscalização, associado à iluminação pública. José da Costa ficaria com esta responsabilidade [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 21.1.1866, Lv. 4, fl. 9v.^o] de 1866 até 1869.

O destino da ponte-cais do Mexilhoeiro ficaria decidido pelos acordos entre o governo e as companhias. A 24 de novembro de 1867, o contracto entre o Estado e a Companhia de Vapores do Tejo era cancelado. Seriam agora dois barcos a vapor

(também de rodas) da Companhia de Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, que a partir de 11 de fevereiro de 1868, fariam a ligação com Lisboa. A Companhia dos Vapores ficava impedida de acostar no cais dos caminhos de ferro. Seriam os vapores D. Carlos Fernando e D. Afonso que fariam a carreira fluvial, pagando os passageiros preços mais baixos: 50 réis à proa e 80 réis à ré [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, Lv. 4, fl. 128 v.º].

As receitas provenientes do tráfego do caminho de ferro do Sul e Sueste eram uma das principais fontes de rendimento da Companhia de Vapores do Tejo. Com o fim dos antigos privilégios, a ligação ao Mexilhoeiro passou a ser cada vez mais esporádica. Em 1870, a Companhia de Vapores a única que ainda acostava na Ponte do Mexilhoeiro com regularidade, faliu.

A Câmara decide então vender a ponte-cais, justificando a sua decisão com o fim dos rendimentos que dela se retiravam devido à “extinção da Companhia de Vapores do Tejo e pela substituição da ponte do caminho de ferro” [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 26.10.1870, Lv. 4, fl. 188]. As madeiras foram vendidas, mas o local continuou a ter alguma utilização, principalmente para mercadorias e passageiros em barcos à vela. Algumas carreiras de vapor, como a de Frederico Guilherme Burnay, Lda., continuaram a utilizar o local entre 1867 e 1896 [DGLAB-TT, *Notariais de Lisboa*, C.IV, Lv. º 299]. Com a falta de uma ponte para acostagem, os barcos da companhia de Frederico Burnay eram obrigados a acostar de proa na praia, colocando depois uma passadeira para a descida dos passageiros, ou usar uma lancha para deixar passageiros e mercadorias em terra.

A ponte do Mexilhoeiro, apesar de não ser um porto fluvial para embarcações de grande tonelagem, permitiu a ligação permanente da região com Lisboa por barcos a vapor e pretendeu facilitar o comércio face a outras alternativas, como o cais do Rosário (de difícil acesso e em propriedade particular). Nessa medida, teve um papel importante na decisão da instalação do caminho de ferro no Barreiro em 1855. Nesta iniciativa destacou-se um dos financiadores da ponte, Joaquim António de Aguiar, o mesmo que a edilidade considerou o responsável pela mudança do término ferroviário de Aldeia Galega para a vila do Barreiro.

5. A ESTRUTURAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO NO BARREIRO (1854-1861)

Magda Pinheiro refere que os caminhos de ferro não foram em Portugal, tal como no resto da Europa, responsáveis pelo desenvolvimento industrial (Pinheiro, 1979, p. 266). No caso do Barreiro, a instalação do caminho de ferro teve por detrás razões económicas (transporte de bens e matérias-primas para Lisboa) e foi, de facto, um motor para o crescimento industrial, primeiro das moagens, cortiça e, mais tarde, da indústria química com a Companhia União Fabril.

A estabilidade política e militar no nosso país, alcançada na viragem da segunda metade desse século, permitiu que estivessem reunidas as condições para o aparecimento de diversos projetos ligados aos transportes, em particular, de mercadorias. Prova disso foi o facto de, nas décadas de 1830 e 1840, terem chegado propostas aos Governos de Sá da Bandeira projetos de transportes a vapor (como vimos atrás com as ligações fluviais no Tejo e Sado por barcos a vapor) e de Costa Cabral já ter idealizado a ligação ferroviária de Lisboa a Espanha, mas faltava a paz (Pereira, 2010, p. 3). A Regeneração aliou ao desejo de fomento cabralista, um espírito conciliador entre as diversas correntes políticas, tendo o progresso como alvo a atingir (Pereira, 2018, p. 203).

A construção dos caminhos de ferro em Portugal na segunda metade do século XIX esteve indissociavelmente ligada à dependência económica externa (Pinheiro, 1979, p. 14), que se refletia na dificuldade de constituição e financiamento de empresas, como uma tentativa de ultrapassar o atraso económico português (Barreto, 2014, p. 74; Fernandes, 2017, p. 1).

A sociedade portuguesa na viragem da segunda metade do século XIX acreditava plenamente, que através da construção ferroviária, Portugal se iria aproximar dos seus congéneres europeus. Dos caminhos de ferro esperava-se tudo: desenvolveria a agricultura e a indústria, acabaria com o contrabando, aumentaria e redistribuiria a população nacional, estancaria a emigração, mataria o défice, alargaria o raio de ação da lei, enfim, “com o caminho de ferro prendem todos os melhoramentos do país, até a própria instrução pública; prende tudo, porque sem comunicações não há civilização” (Pereira, 2010, p. 4).

Para a nossa investigação procurámos trazer novos elementos para o estudo do caminho de ferro no Barreiro e na sua região. A recolha documental foi efetuada no Arquivo Histórico do Instituto de Mobilidade Terrestre (antigo Arquivo do Ministério das Obras Públicas) para documentação relacionada com a criação e desenvolvimento da rede viária e ferroviária no concelho do Barreiro; no Centro Nacional de Documentação Ferroviária/Fundação Museu Nacional Ferroviário e o Arquivo Técnico da REFER que têm à sua guarda importante documentação relacionada com a instalação do caminho de ferro no Barreiro, e em particular, projetos de arquitetura e de engenharia e respetivos pareceres, que permitem entender as razões da urgência de uma segunda estação ferroviária no Barreiro a partir da década de 1860. Foi fundamental a abordagem a outras fontes menos utilizadas como os registos notariais, designadamente, as escrituras de compra e venda de propriedades, que permitiram, pela primeira vez, revelar a utilização de informação privilegiada pelos sócios da primeira companhia ferroviária, na aquisição de terrenos em nome pessoal, no Barreiro e ao longo daquele que seria o percurso da linha férrea.

5.1 A decisão

Desde 1840 que se discutia a construção de uma linha férrea que cruzasse o Alentejo (Pereira, 2012, p. 467). Mas só em 1854 o marquês de Ficalho³⁷, Par do Reino, sugeriu a sua construção, tendo conferenciado para tal com o engenheiro Flanagan. Sendo este um empreendimento que necessitava de avultadas verbas, associou-se a ele Eugénio de Almeida, outro Par e um capitalista com grandes interesses no Alentejo a partir do início da década de 1850 (Fonseca e Reis, 1987, p. 888), tal como Ficalho a quem a única estrada que então existia não satisfazia (Pereira, 2012, p. 467).

A rede ferroviária portuguesa não foi concebida para ultrapassar estrangulamentos de uma rede de estradas renovada no fim do Antigo Regime, antes pretendeu ultrapassar a sua inexistência. Esperava-se que estimulasse a atividade económica pelo fornecimento de meios eficazes para o escoamento dos produtos, unificando um país que podia ser caracterizado por ter meios e vias de transportes arcaicos, e onde 30 a 40% do território continental não tinha acesso fácil a vias fluviais navegáveis (Pereira, 2012, p. 2).

Para a elite política portuguesa, o caminho de ferro era considerado, precisamente, a salvação dessa dependência externa. Esta unanimidade era constatada, inclusivamente, nos discursos parlamentares da oposição ao governo de Fontes, como o deputado António Cunha Sottomaior: “Não queremos caminhos de ferro! Quem é o temerário que se levanta ahi, e diga – não quero caminhos de ferro!” (Pereira, 2008, p. 5).

Foi antes do “boom de 1859-1866”, quando nasce a rede dos caminhos de ferro do Estado (Pinheiro, 1979, p. 276), que foi criada a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo (CNCFST). Conhecida por “Companhia Brasileira”, resultara da concessão feita em 6 de dezembro de 1854, aos capitalistas, Tomás da Costa Ramos, João Pedro da Costa Coimbra, Francisco da Silva Melo Soares de Freitas, José Gonçalves Franco³⁸ e António Gomes Brandão, para a construção e exploração da linha entre

³⁷ António José de Melo Breyner Teles da Silva.

³⁸ E não Jorge Gonçalves Franco conforme é referido em alguma bibliografia (M. de A. Pinheiro 1979; H. S. Pereira 2008; 2012a)

Barreiro e Vendas Novas, com um ramal para Setúbal [CMB-AMB, CLP, 6.12.1854: p. 828].

Hugo Pereira refere que a criação desta Companhia foi fértil em irregularidades, em especial o alegado conluio no concurso entre alguns dos candidatos para manter em alta a subvenção a receber (Pereira, 2010, p. 90). Daqui resultou a adjudicação da obra à CNCFST, na altura, uma decisão considerada um atropelo da legalidade, um novo desfalque no fundo de amortização para este caminho de ferro, acrescentando-se ao contrato, sem aprovação parlamentar, a construção de um ramal até Setúbal (Idem, *Ibidem*). Novas acusações de irregularidades voltaram a suceder quando mais tarde, em 1860, o Estado adquiriu esta linha privada sem que nada o parecesse exigir. A compra teria resultado de manobras de bastidores, de que o rei fora vítima. José Salamanca, a Companhia do Sul e o Duque de Saldanha teriam sido os beneficiários, dividindo os lucros entre si. Tudo começara com a ameaça de José Salamanca de querer comprar a linha do Sul por 900 contos. O Duque de Saldanha dissera-o ao rei, que temendo o monopólio dos transportes por parte da Companhia Real, impelira o Governo a comprá-la (Pinheiro, 1979, p. 276). Por sua vez, a Companhia de Sueste, concessionada em 1860 a um grupo de capitalistas ingleses que eram já concessionários da linha de Leste, deveriam construir o prolongamento da linha do Sul. Este grupo liderado por Hardy Hislop (representante de capitais ingleses) entregou a obra aos empreiteiros Shaw & Waring Brothers³⁹. Como esta Companhia não dispunha de capitais para terminar a construção, nem para comprar a linha de Sul ao Estado como os sucessivos contratos determinavam, foi-lhe rescindido o contrato em 23 de maio de 1866, passando as duas empresas a denominar-se Companhia de Caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Se o caminho de ferro provocou alterações na vila e na sua região, temos de analisar qual ou quais foram os momentos-chave, que originaram essas mudanças e esse primeiro momento foi a Regeneração. Sustentado num clima político, social e militar apaziguado, o governo fontista estava empenhado em criar uma rede de transportes no país, através do caminho de ferro. Se o trajeto da primeira linha fazia sentido que acompanhasse o Tejo até ao Carregado e depois, para áreas já não navegáveis pelo rio, a ligação a Espanha e à Europa tornou-se o segundo objetivo. Partindo da premissa que

³⁹ A empresa foi fundada por Charles Waring, William Waring e Henry Waring em 1841, em York, Inglaterra, como uma empresa de engenharia civil que se especializou nos caminhos de ferro.

o caminho de ferro fosse o mais em linha reta (em planta) e em patamar (em perfil longitudinal) possível o traçado para Espanha teria de ser pelo Sul de Portugal, atravessando o Alentejo. A estação inicial teria, assim, de estar o mais próxima possível da capital. Um problema, no entanto se colocava: não havia uma ponte entre as duas margens. Nesse sentido, o Governo sediaria a estação num dos maiores portos marítimos da margem sul – Aldeia Galega – e apoiaria o tráfego de passageiros e mercadorias nas várias embarcações do Tejo e na Companhia de Vapores.

A vila do Barreiro estava à margem destas decisões nas vésperas daquele que seria o seu momento-chave: a decisão política de instalar a linha no Barreiro, ao invés de Aldeia Galega. No início da década de 50 do século XIX, as preocupações da edilidade centravam-se na conservação do “Poço dos 16” (único local de abastecimento de água potável para a população da vila) ou na distribuição dos guardas das vinhas do concelho (Rossio, Silveiros, Seixalinho e Recosta) que ocupavam a maioria da área do concelho até às traseiras dos quintais das casas da rua de Palhais.

Eram poucos os cidadãos do concelho do Barreiro que conheciam, no Verão de 1854, o debate parlamentar que decorria na Câmara dos Deputados e de como as decisões aí tomadas alterariam o seu futuro. Discutia-se a construção de uma nova linha de caminho de ferro, que indo para sul e passando pela província do Alentejo, entroncasse com as linhas espanholas em Badajoz. A linha férrea seguiria o trajeto terrestre da mala-posta (ou serviço de correios) e teria o seu início na Aldeia-Galega (atual Montijo)(Pereira, 2012, p. 178).

O Barreiro surge, pela primeira vez, como possibilidade de ponto de partida da linha de caminho de ferro no parecer do Conselho de Obras Públicas e Minas, datado de 19 de julho de 1854. Nesse parecer, o Conselho de Obras Públicas e Minas “suportando-se na defesa do interesse público patente”, defendia que “tanto sob o ponto de vista das melhores condições para a construção de obras de arte, como económicas, seria muito mais conveniente ao país que o traçado do novo caminho de ferro partisse do Barreiro, seguindo pelo vale ao norte de Palmela e tocando num ponto do Sado antes de chegar a Vendas Novas”. Deste modo, “se atravessaria um país fértil e povoado, ligar-se-ia o Tejo com o Sado, dar-se-ia um melhor desembarque aos passageiros que fossem de Lisboa, encurtando-lhe ao mesmo tempo, a viagem do Tejo, e se economizaria finalmente, em parte, as estradas do Barreiro a Setúbal, a Alcácer e a Aldeia Galega”

[*Diário do Governo*, n.º 172, de 25.07.1854, p. 950]. Apesar de o Conselho Geral de Obras Públicas apontar ainda algumas falhas ao projeto, Fontes Pereira de Melo não o levou em conta e assinou um contrato provisório com os Pares do Reino, Marquês de Ficalho e José Maria Eugénio de Almeida, em 24 de julho de 1854. No mesmo dia, apresentou-o aos deputados. Apesar das críticas a alguns direitos chorudos obtidos pelos concessionários, o parlamento aprovou o contrato.

O projeto ferroviário Aldeia-Galega a Vendas Novas não sofreu assim alterações significativas, tendo as Cortes encerrado no dia 4 de agosto, para serem reabertas apenas em janeiro do ano seguinte. A 7 de Agosto era aprovada a Carta de Lei confirmando o contrato para a construção deste caminho de ferro [AHP-DCD, 17.8.1854: p. 192], em tempo recorde para negócios desta natureza (Alegria, 1990, p. 260).

Durante os debates parlamentares, o início do percurso (Aldeia-Galega) nunca foi posto em causa, tendo o nome do Barreiro sido referido apenas uma única vez, no debate do dia 2 de agosto de 1854, em sessão noturna, quando o deputado Cunha Sottomayor questionou o conhecimento do ministro das Obras Públicas e o seu Conselho sobre as características do terreno a atravessar pelo caminho de ferro:

“O ilustre relator da comissão disse – há o paul das Rilvas – o Sr. ministro disse – há o paul da Marateca. Eu imagino que podia errar, quando tantos outros acertaram. Não tenho obrigação de estar mais adiantado do que os meus colegas. Eu dizia – o caminho de ferro partirá do Barreiro, correrá pelo vale norte de Palmela, etc. – nesta linha não há nem paul de Rilvas, nem subida da Atalaia, nem o paul da Marateca. E admira-me que o Sr. ministro das Obras Públicas ignore, que partindo o caminho do Barreiro e correndo pelo vale norte de Palmela, podia ir entre uma espécie de istmo, que há entre o paul de Rilvas e Marateca (...)” [AHP - DCD, 2.8.1854: p. 56].

O deputado da oposição, o cartista António Cunha Sottomayor, já noutras situações, crítico em assuntos relacionados com o caminho de ferro (em particular, os contratos com as companhias privadas), tal como outros, nunca deixara, de apoiar a construção de vias-férreas em Portugal (Pereira, 2008, p. 6).

Mesmo com as Cortes encerradas e a classe política de férias, em menos de duas semanas tudo mudou a favor do Barreiro. A 26 de agosto, por meio do decreto, foi aprovado um contrato adicional modificando a ligação até Vendas Novas, do Montijo

para o Barreiro e prevendo a construção de um ramal para Setúbal [AHP-DCD, 29.8.1854: p. 202]. A edilidade de Aldeia-Galega já tinha sido “avisada” da mudança de planos e a 24 de agosto reunira-se de emergência:

“Achando-se presentes diversos cidadãos deste concelho que a Câmara mandara convidar para esta sessão para com eles discutir os meios que se devem empregar para que a linha férrea que as Câmaras Legislativas decretaram que se estabelecessem entre esta Vila e Vendas Novas, não mudem de direção, como extra oficialmente consta à câmara que o Governo pretende fazer (...) e afinal a assembleia reunida concordou em que se representasse ao Governo a conveniência de que a diretriz da via-férrea comece nesta vila, empregando para isso todos os esforços que sejam possíveis, rodeando-se para isso das pessoas em que reconhecem capacidades e inteligência” [CMM-AM, *Livro de atas*, 24.8.1854].

As diligências foram infrutíferas e, apesar de diversas representações e súplicas apresentadas, o ramal de caminho de ferro do Montijo ao Pinhal Novo, apenas seria inaugurado em 1906, por iniciativa e com fundos da própria edilidade.

Um fator que prevalecia sobre os argumentos técnicos no desenho das linhas férreas era a influência política dos caciques locais. Provavelmente o melhor exemplo foi o desvio na linha do Norte para Aveiro. O percurso não foi recomendado por nenhum dos engenheiros que pesquisaram a linha, mas a influência do deputado local, José Estevão, um dos parlamentares mais influentes dos anos 1850-60, convenceu o Governo a aceitá-lo. Outro exemplo, também conhecido e importante para a nossa investigação, foi a alteração do ponto de partida da linha do sul para o Barreiro, por conveniência de construção e por alegada influência do antigo primeiro-ministro, Joaquim António de Aguiar, Par do Reino, que detinha uma residência de veraneio no Lavradio⁴⁰ e uma importante influência política (Pais, 1963, p. 184; Pereira, 2020, p. 73). Fazendo parte do partido Regenerador, no poder, usou da sua influência política junto do governo e dos dois principais acionistas da companhia de caminhos de ferro ao Sul do Tejo, os também Pares do Reino, marquês de Ficalho e José Maria Eugénio de Almeida, para modificar o início da linha do Sul. Esta alegada influência foi considerada, localmente

⁴⁰ Quinta de S. Marcos, no Alto da Paiva, onde faleceu a 26 de maio de 1874 [ADS – Paroquiais, Livro 20.º de Óbitos da Freguesia de Santa Margarida do Lavradio].

pelos barreirenses, como estando certa. Os seus conterrâneos sempre a reconheceram, ao afirmarem que foi “ao grande estadista Joaquim António de Aguiar, que tanto se interessa pelo bem-estar d’esta terra, que o Barreiro deve, inquestionavelmente, o extraordinário benefício de ser a estação “términus” do caminho de ferro do sul e sueste” (Pimenta, 1886, p. 75). Em reconhecimento dessa influência, a Câmara Municipal do Barreiro atribuiu, em 29 de novembro de 1885, à principal rua do Barreiro de então – rua de Palhais – o nome rua Conselheiro Joaquim Augusto de Aguiar, nome que ainda hoje apresenta.

5.2 As expropriações

Em 24 de julho de 1854, o governo português assinou um contrato com uma sociedade de empresários, para construir e explorar uma ligação ferroviária entre a localidade de Vendas Novas e um porto na Margem Sul do Tejo, o qual seria ligado a Lisboa por carreiras fluviais; o Estado iria apoiar este projeto pela atribuição de um subsídio de 7.880 réis por quilómetro construído, além de assegurar um fornecimento gratuito de madeiras e isentar a Companhia de todos os impostos, incluindo os sobre as máquinas, materiais importados e exploração [CMB-AMB, CLP, 16.6.1853]. Para este fim, foi formada a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, à qual foi atribuída, em 6 de dezembro de 1854, a concessão para a construção deste troço [CMB-AMB, CLP, 6.12.1854]. Os estatutos da Companhia foram publicados a 6 de fevereiro do ano seguinte [CMB-AMB, CLP, 6.2.1855].

Depois do grupo de “brasileiros” - Tomás da Costa Ramos, Francisco da Silva Melo Soares de Freitas, José Gonçalves Franco e João Pedro da Costa Coimbra arrebataram a concessão e constituir a CNCFST, surgiram acusações de conluio entre concorrentes de que o cidadão Fontes tinha conhecimento, mas o ministro Fontes não e que por isso foram relevadas (Pereira, 2012, p. 468). Os pormenores da combinação entre os concorrentes, só foi conhecida publicamente cinco meses depois da adjudicação, a 3 de junho 1855 [*Jornal do Comércio*, n.º 461, de 2.5.1855]. Só então ficámos a saber que foi efetuada uma reunião no próprio dia do concurso, com todos os proponentes originais do concurso para a construção da linha do Barreiro a Vendas Novas e Setúbal, decidindo entre eles que “desejando ficar interessados na empresa e evitar por isso a exclusão a que se sujeitariam, licitando-se separada e individualmente” [*Jornal do Comércio*, fonte citada], passavam a associar-se numa companhia denominada Companhia dos Caminhos de ferro ao Sul do Tejo. Nesta companhia o Marquês de Nisa, Paulino Tomás da Costa e André Raynaud, teriam o número de ações, correspondentes a um terço do capital da companhia; o outro terço do capital e ações correspondentes pertenceria a Tomás da Costa Ramos, João Pedro da Costa Coimbra, Francisco da Silva Mello Soares de Freitas, José Gonçalves Franco e António Gomes Brandão; e o outro terço e respetivas ações para José Marcellin e Carlos Carré des Troisvilles. O marquês de Nisa ficava, neste acordo, presidente da Direção, mas era para tal obrigado a ter pelo menos duzentas e

cinquenta ações, no valor de cem mil réis cada uma, ou as que corresponderem ao valor nominal de vinte e cinco contos de réis. Por fim, Terence Flanagan⁴¹, renunciava à licitação que propusera fazer e era nomeado o engenheiro chefe da companhia, mediante a retribuição de oito mil libras esterlinas, pagas por partes iguais ao número de quilómetros. Sabemos, no entanto da presença de De Lenne, no Barreiro, alguns meses depois de Flanagan ter sido dispensado pela Companhia, pelo que recebeu uma indemnização de cinco mil libras esterlinas, em letras, a três, seis, nove e doze meses [*Jornal do Comércio*, fonte citada].

Definido em linhas gerais o traçado da via-férrea, um ponto fundamental a considerar nos custos envolvidos na sua construção seria encontrar o caminho que tivesse o menor número de obstáculos, que não obrigasse a grandes deslocações de massas de terra, ou à construção de obras de arte para ultrapassar os obstáculos naturais ou outros. Neste sentido, após escolhido pelo Governo o ponto de partida do caminho de ferro na vila do Barreiro, foi necessário identificar os melhores terrenos para a implantação da gare e da linha férrea. Para isso, foi formada uma equipa de engenheiros, constituída por De Lenne, engenheiro chefe, de origem belga⁴² e pelo engenheiro Bartolomeu Aquiles Dejante⁴³, de origem portuguesa, mas formado na

⁴¹ Terence Woulfe Flanagan, engenheiro irlandês, que se encontrava ao serviço da companhia do caminho de ferro de Lisboa a Santarém, tinha sido encarregue pelo marquês de Ficalho, em 1854, de elaborar o primeiro estudo do projeto ferroviário de Vendas Novas a Aldeia galega. No entanto o valor proposto para a obra excedia as capacidades financeiras do marquês, que decidiu então associar-se a Eugénio de Almeida (Pereira, 2018).

⁴² Hugo Pereira (2018, p. 176) coloca a sua naturalidade na França. De origem belga, no espaço de quatro anos tinha sido incumbido da construção de uma parte do caminho de ferro do Luxemburgo, fizera igualmente os estudos do canal de junção do Sena com o Reno, bem como as plantas do caminho de ferro do Lovaine ao Sambre [*Jornal do Comércio*, 25 de abril e 2 de maio de 1855].

⁴³ A família Dejante, de origem francesa, veio para Portugal em 1815. Parte da família instalou-se em Estremoz. Os Dejante foram responsáveis pela exploração e divulgação dos mármore daquela região [*A Pedra*, n.º 87, outubro de 2003, pág. 47] e, mais tarde, em Lisboa, exercem, com patrocínio real, a arte da marcenaria. Bartolomeu Aquiles Dejante, filho de Luís Dejante e sobrinho de Pedro Bartolomeu Dejante, obtivera o diploma de engenheiro civil mecânico pela Escola Especial das Minas e das Artes e Manufaturas na Bélgica. Em 1860, participou nos estudos da marginal do Douro e, em 1864, trabalhou na fiscalização dos Caminhos de ferro do Leste e Norte. Em 1868, é o autor do Balneário Dodecágono, construído sobre a estrutura termal romana, nas Caldas das Taipas. Em 1870, trabalhava nas Obras Públicas do Distrito de Lisboa, sendo o autor do primeiro projeto da Avenida Central de Lisboa, a atual avenida da Liberdade. Faleceu em agosto de 1872 (Bastos, 2009). No entanto Celina Bastos nada refere da participação de Bartolomeu Aquiles Dejante na linha do Sul. A experiência no Barreiro e a “febre do carril” levaram inclusivamente a que Bartolomeu Aquiles Dejante, a 3 de fevereiro de 1859, assinasse um contrato com o Ministério das Obras Públicas para a construção de um caminho de ferro americano de 1,44 m de bitola (a cavalo ou a vapor) entre Alenquer e o cais na vala do Carregado (junto ao Tejo), com possibilidade de o prolongar até Aldeia Galega de Merceana e/ou Alcoentre, dadas as vantagens que aquele acordo

Bélgica [*Jornal do Comércio*, 25.4.1855]. Em 30 de abril de 1855, os dois engenheiros partiram de Lisboa para o Barreiro, para levantarem o traçado da linha até Vendas Novas e Setúbal.

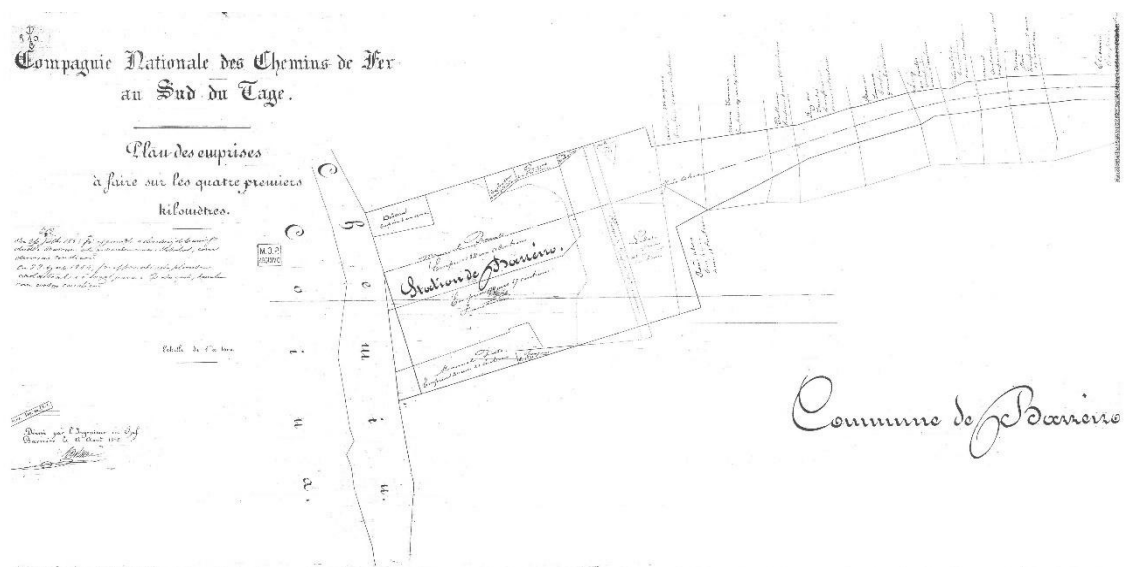
Depois deste primeiro levantamento, os sócios e os engenheiros, embarcam para o Reino Unido para comprar o primeiro material e efetuar as primeiras contratações de pessoal especializado. No dia 26 de junho de 1855, chegavam a Lisboa no vapor inglês “Queen”, carris de ferro, madeira e 20 cavalos destinados à Companhia Nacional dos Caminhos de ferro do Barreiro às Vendas Novas e 10 passageiros: António Gomes Brandão, Tomás da Costa Ramos, diretores da Companhia, Luís José Dejanete, José Mesquita da Rosa, empregados na mesma Companhia, o engenheiro inglês J. Gregory, com quatro pessoas de família e o engenheiro francês C. Margeon [*Diário do Governo*, n.º 151, de 29.06.1855, p. 824].

Entretanto o projeto de traçado da linha e da estação ferroviária de autoria dos engenheiros foi submetida pela companhia ferroviária, pouco tempo depois, à apreciação do governo. Em julho de 1855, a Repartição Técnica da Direção-Geral das Obras Públicas, no seu parecer, fazia alguns reparos sobre a localização da estação ferroviária, defendendo que deveriam ser efetuados novos estudos. Segundo eles, a estação ferroviária deveria “construir-se num ponto que fique próximo da povoação, aonde os barcos se achem ao abrigo dos vendavais e em que seja fácil o embarque e desembarque das mercadorias” [CMB-AMB; CLP, 26.7.1855].

Não encontrámos no arquivo do Arquivo Histórico do Instituto de Mobilidade Terrestre e no Arquivo Técnico da REFER, uma nova proposta de localização da estação e de traçado da linha, mas conhecemos o plano de compra de terrenos para a estação do Barreiro e o desenho com os quatro primeiros quilómetros de linha férrea [AHIMT, 12.8.1855]. O desenho do engenheiro-chefe De Lenne apresenta a estação paralela ao caminho que saía do Barreiro para sul, junto ao rio Coina, as parcelas de terreno a adquirir, indicando as suas dimensões em ares e centiares e, finalmente, os nomes dos proprietários (ver figura seguinte).

comportava. O Estado não concedia nenhum subsídio, apenas ajudando a expropriar as terras necessárias. O resgate tornava-se possível decorridos quinze anos, mediante um pagamento. O seu horário dependia do caminho de ferro até ao Carregado (Pereira, 2008).

Figura 11 - Planta cadastral dos terrenos a expropriar para a construção das linhas e gare do Barreiro (1855).



Fonte: Arquivo Histórico do Instituto Mobilidade Terrestre, Plantas e desenhos (1850-1914).

Este traçado da linha “dentro da foz do rio Coina”, defendido no parecer do Conselho de Obras Públicas e Minas, foi aprovado pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, a 22 de agosto de 1855 [CMB-AMB, CLP, 22.8.1855].

A partir das indicações dadas nesta planta, fomos analisar as escrituras dos terrenos visados, que se encontram depositadas no Primeiro Cartório Notarial do Barreiro. Estes documentos apresentam, para além dos nomes dos compradores, dos vendedores dos terrenos e o valor de venda – elementos comuns a todas as escrituras – uma singularidade, excecional na época, que nos permitiu conhecer o custo do metro quadrado destes terrenos adquiridos entre agosto e novembro de 1855: a escritura indicava a área dos terrenos em “braças quadradas”.

Para a aquisição das terras afetas à linha, às estações e outras estruturas, a Companhia previa no Contrato de 1854, firmado com o Marquês do Ficalho e José Maria Eugénio de Almeida, o recurso à legislação vigente sobre expropriações por utilidade pública (artigo 8.º) que fora, igualmente, utilizado pela empresa do caminho de ferro do Leste [CMB-AMB, CLP, 17.8.1854: p. 248].

A partir dos elementos contidos nas escrituras (ver anexo 2) e com o cruzamento de outras fontes, como os censos eleitorais, foi possível conhecer não só a ocupação dos

vendedores como também a evolução das suas fortunas aferida pelos rendimentos fiscais declarados entre 1842 e 1870. Teriam sido eles os primeiros a ganhar com a instalação do caminho de ferro? Uma primeira análise sobre o valor do metro quadrado e a dimensão da área dos terrenos adquiridos pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, não indica uma relação próxima entre o valor pago aos proprietários de terrenos e a área adquirida. Isto, por si, não nos surpreendeu. Seria provável que os terrenos fossem avaliados em função da fertilidade do solo, da localização e das mais-valias dos terrenos, como a existência de vinha, pomares, etc. Procurava-se, tal como na vizinha Espanha, instalar as estações longe dos centros urbanos, onde o valor das terras fosse mais baixo (Díaz e Viñas, 2020, p. 86). Esta nossa hipótese baseava-se no valor de venda de outras propriedades no período anterior a 1850, onde os terrenos junto da principal via rodoviária - estrada de S. Francisco (atual rua Dr. Miguel Bombarda) – eram mais valiosos (Guardas das Palmeiras e das Searas), do que aqueles junto da praia do Coina (Recosta). A partir de 1854, a propriedade fundiária valorizou-se no Barreiro em novas áreas: o local da nova estação ferroviária. Assim, nas vinte e quatro escrituras de venda efetuadas em área do concelho do Barreiro, importa destacar que:

1. O preço do metro quadrado de terreno pago pela companhia não foi igual em nenhuma das escrituras, verificando-se uma variação desde os 40 réis nos terrenos junto à praia da Recosta, onde ficaria a estação, até aos impressionantes 1665 réis, a pouco menos de um quilómetro (onde seria instalado o apeadeiro do Barreiro-A já no século XX). Essa diferença nos valores verifica-se inclusivamente no único proprietário que vendeu dois terrenos à Companhia – João dos Santos Costa;
2. Quem vende mais área recebeu menos por metro quadrado (ver anexo 3);

Se considerarmos também a origem social e a ocupação dos vendedores das propriedades, os resultados são mais esclarecedores para avaliar o impacto direto das operações de “expropriação por utilidade pública”. A Tabela 2 agrega as ocupações registadas dos proprietários seguindo de perto o esquema HISCO-HISCLASS (Mandemakers *et al.*, 2013).

Tabela 2 - Distribuição da área e valor das propriedades adquiridas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo de acordo com a classe social dos vendedores

Classe	Expropriados	Expropriados %	Área (m2)	Área %	Valor total (Réis)	Preço m2
1	13	54	10293	52	1718,500	167
4	3	13	4641	23	342,000	74
7	1	4	384	2	104,000	271
8	4	17	2758	14	398,000	144
s.d	3	13	1820	9	479,200	263
Total	24	100	19896	100	3041,700	153

Legenda: Classe 1 (proprietários e vereadores); classe 4 (pequena burguesia e padre); classe 7 (trabalhadores qualificados); classe 8 (marítimos); s.d. (sem dados).

Fontes: Arquivo Histórico Parlamentar, recenseamentos eleitorais 1842-1867; Arquivo Distrital de Setúbal, Cartório Notarial do Barreiro, 1.º ofício (Livro de notas 1855-08-18/1856-02-11); Arquivo Distrital de Setúbal, Registo paroquiais de casamentos da freguesia de Santa Cruz (1850-1879); Arquivo Municipal do Barreiro, livros de atas da Câmara Municipal do Barreiro, 1849-1869

As propriedades expropriadas entre agosto de 1855 e outubro de 1860, num total de 26, tinham em média 842,4 m². As áreas variavam entre os 166 m² e os 3793 m². O preço médio pago aos proprietários foi de 227,3 réis/m² tendo o valor do m² variado entre os 40 réis e os 1665 réis (ver anexo 3).

No total, 54% da terra foi vendida pela classe 1 (proprietários e indivíduos da vereação municipal)⁴⁴ e 13% pela pequena burguesia (um padre, um despachante e um almocreve). Os marítimos, por seu turno, detinham cerca de 17% do total da área vendida e os trabalhadores qualificados (artesãos) apenas 4%. Ou seja, os "expropriados" foram maioritariamente as 16 famílias do topo! Foram elas que receberam 56% do valor desembolsado pela empresa. Eles detinham 11,6% dos cerca de 20 mil m² adquiridos. E os valores pagos a este grupo foram, em média, mais elevados, que aos restantes. Ou seja, “os debaixo”, aqueles que detinham menos de

⁴⁴ Fontes: Arquivo Histórico Parlamentar, recenseamentos eleitorais 1842-1867; Arquivo Distrital de Setúbal, Cartório Notarial do Barreiro, 1.º ofício (Livro de notas 1855-08-18/1856-02-11); Arquivo Distrital de Setúbal, Registo paroquiais de casamentos da freguesia de Santa Cruz (1850-1879); Arquivo Municipal do Barreiro, livros de atas da Câmara Municipal do Barreiro, 1849-1869.

38% da área total, tiveram de vender a terra por um preço inferior, excetuando-se aqui o caso de um construtor naval que recebeu acima valores da média pelo seu terreno.

Estes dados sugerem que estaríamos perante operações fundiárias especulativas associadas à construção do caminho de ferro, no entanto não existiu uma intensificação de aquisições de terras nas vésperas das expropriações. Antes destas operações, a última escritura de venda de terrenos no Barreiro, no Cartório Notarial, datava de 1852. Tal não se deve ter verificado, provavelmente, porque estava definido o Montijo como local destinado para o arranque da linha e a decisão final era conhecida apenas por um grupo restrito de pessoas. O engenheiro-chefe belga De Lenne parte para o terreno apenas em maio de 1855. Mas a observação da disparidade na avaliação das terras, levam-nos a acreditar na influência negativa que representou o estatuto social. No entanto a partir do Verão desse ano verificou-se uma intensa aquisição de terras nos quais os vendedores eram predominantemente marítimos e os compradores proprietários, comerciantes e capitalistas.

As aquisições de terrenos intensificaram-se a partir de 1855 e prolongaram-se para as zonas do Lavradio, Alhos Vedros, Moita, Penteado e Pinhal Novo. Mas enquanto decorrem estas aquisições pela companhia ferroviária, alguns dos sócios portugueses da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro a Sul do Tejo, designadamente, António Gomes Brandão, Francisco da Silva Melo de Freitas e José Gonçalves Franco, adquiriram no concelho um número considerável de propriedades, antevendo com certeza a sua valorização (consultar anexo 4).

A exploração das oportunidades económicas geradas pela ferrovia foi uma marca dos investimentos capitalistas neste período. Como mostraram Hélder Adegar Fonseca e Jaime Réis, o investimento na terra, longe de ser uma “tara tradicionalista”, justificava-se por ser economicamente muito vantajoso. Com a melhoria das infraestruturas de transporte terrestre e portuárias, a diminuição de custos alimentava as expectativas favoráveis para a expansão do sector agrícola, que se traduziu numa com a inevitável subida dos preços, crescente procura e valorização da terra e lançou uma nova era de arroteamentos. A terra era também um investimento seguro, nas palavras de Eugénio de Almeida, “mais seguro e livre de riscos que (...) (os) negócios do Governo (...) e (...) transações de letras” ou que as aplicações industriais, “tão difíceis e arriscadas” (Fonseca e Reis, 1987, p. 890).

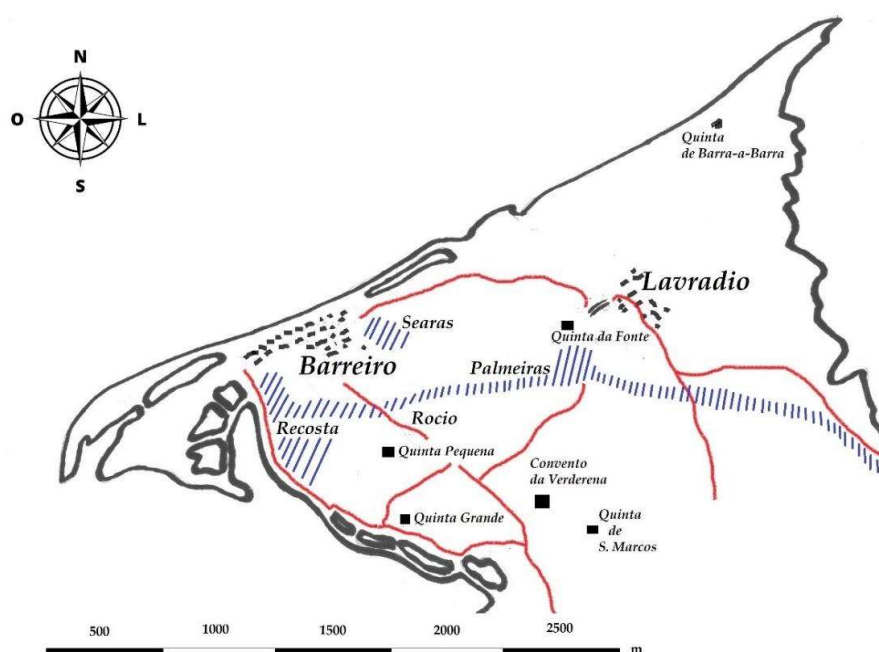
Eugénio de Almeida, que se mantinha a par das notícias internacionais de carácter económico e financeiro, não desconhecia o que se passava na Inglaterra, em França, nos Estados Unidos da América com a construção de inúmeras linhas ferroviárias. Também aí as terras obtidas pelas companhias ferroviárias através do governo federal e mais tarde, vendidas como excedentes a colonos, tinham originado excelentes dividendos aos seus sócios (Sakolsky, 1932, p. 282). Em Portugal, as terras não foram entregues gratuitamente às companhias férreas, mas podia utilizar-se a “expropriação por interesse público” desde que aprovada pelo governo. Nas Constituições de 1822 e 1826 era consagrado que a propriedade era um direito sagrado e inviolável. Mas se por alguma razão ou necessidade pública e urgente fosse preciso que o indivíduo fosse privado do direito de propriedade, seria primeiramente indemnizado. A expropriação era assim entendida como uma medida necessária, mas excecional, apenas exigida em nome do Bem Público. As garantias do expropriado eram proporcionais ao carácter excecional desta expropriação.

A legislação de referência era a Lei de 23 de julho de 1850. Segundo ela, a expropriação por utilidade pública declarava-se por Lei ou Decreto após consulta ao Conselho de Estado. Neste caso, a sua Secção Administrativa remetia as plantas ao Administrador do Concelho através do Governador Civil, o qual procedia à publicação dos editais contendo os nomes dos proprietários das terras a expropriar [CMB-AMB, CLP, 23.7.1850: p. 463]. Com a criação em 1852 do Ministério de Obras Públicas, Comércio e Indústria, passou a ser através da sua Repartição Técnica (após ter passado pelo Conselho das Obras Públicas e Minas), que seria dada autorização para expropriações por utilidade pública destinadas à construção de vias de comunicação. As expropriações destinadas à execução de linhas ferroviárias estavam abrangidas pelos artigos 3.º e 4.º da Carta de Lei de 16 de junho de 1853 (que designava de utilidade pública as propriedades na diretriz da linha do Norte) e pelas disposições do artigo 8.º da lei de 7 de agosto de 1854 (contrato de construção da linha férrea de Aldeia-Galega a Vendas Novas).

Eugénio de Almeida e os sócios da CNCFST não eram investidores ingénuos, como se pensava dos muitos investidores que na Grã-Bretanha tinham participado, 10 anos antes, na “Railway Mania” (Campbell e John D.Turner, 2012, p. 4). No caso português, o retorno do seu investimento inicial estava preparado desde o princípio

para ser obtido através da especulação e da obtenção de mais-valias com as terras valorizadas com o caminho de ferro. A prova disso está, no facto, destes capitalistas terem adquirido propriedades em nome próprio, enquanto adquiriam terras para a Companhia ferroviária (ver anexos documentais 2 e 4). Este objetivo estava em linha com alguns dos recentes dados britânicos que também afastam a ingenuidade nestes investimentos (Campbell e Turner, 2012, p. 4).

Figura 12 - Mapa da península do Barreiro, representando os terrenos adquiridos pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo e pelos sócios da mesma Companhia, em nome particular.



Legenda: a vermelho, principais vias de comunicação terrestres; a azul, terrenos comprados entre 1855 e 1860. Fonte: Arquivo Distrital de Setúbal, Cartório Notarial do Barreiro.

Entre os primeiros compradores estava o sócio capitalista António Gomes Brandão⁴⁵, natural da freguesia de Cucujães, concelho de Oliveira de Azeméis (19.4.1807-26.9.1878) e agraciado por D. Luís, com o título de Visconde de Carregoso. Destacou-se como um dos maiores compradores de terras, em nome individual, no concelho do Barreiro e, em particular, na Guarda da Recosta (local de construção da

⁴⁵ Apesar do apelido em comum António Gomes Brandão, natural da Vila da Feira, não era parente do engenheiro Francisco Maria Sousa Brandão, nomeado em 1856 pelo Governo para fiscalizar a construção da linha do qual o primeiro era sócio.

gare). As suas primeiras compras datam de outubro de 1855, ainda durante as aquisições em nome da CNCFST: 5 propriedades no total. Só dois anos depois voltaria a comprar mais terrenos na Recosta: a 18 de março, 5 de maio, 7 de julho, 24 de novembro e 7 de dezembro de 1857 [ADS, CNB, 1857]. Dois anos depois, o seu nome voltou a surgir nas escrituras, ao efetuar pequenos acertos em domínios úteis nas suas propriedades no Barreiro e para efetuar a sua última compra a 18 de julho de 1860 [ADS, CNB, 1860]. Durante este período, António Gomes Brandão viveu numa casa virada para o rio encostada ao edifício da Câmara Municipal, no centro da vila⁴⁶. A sua fortuna permitiu-lhe adquirir inúmeros terrenos em redor da vila do Barreiro, desde a nascente (largo das Obras), a Sul (Campo de S. Francisco) e a Oeste (Recosta). Neste último caso, eram terrenos confinantes a norte e sul da gare e junto da estrada, paralela ao rio Coina. No total, António Gomes Brandão adquiriu dez propriedades, tendo gastado 1.525\$600 réis⁴⁷.

Também Francisco da Silva Melo Soares de Freitas, outros dos sócios, foi comprador de propriedades na área do Barreiro. Agraciado com o título de Visconde do Barreiro, Soares de Freitas nasceu em Aveiro em 1811. Ainda no primeiro ano na Universidade de Coimbra, em 1827, foi obrigado a deixar o país e emigrar para o Brasil por motivos políticos. Fixou-se em Campo de Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro, com escritório de advogado, onde começou a acumular fortuna, que mais aumentou quando casou, em 1882, com D. Ana Joaquina Pereira de Melo, filha de José Cardoso Pereira Lobo, um abastado proprietário. Com o apaziguamento da “Regeneração” volta a Portugal com a sua família. Faleceu no palácio da Junqueira, de que era proprietário a 30 de junho de 1877 (Pais, 1963, p. 208).

Francisco da Silva Melo Soares de Freitas surgia registado como almoxarife e procurador da direção da CNCFST. Depois de 1856 também comprou terras em nome próprio nas zonas do Lavradio e de Alhos Vedros, seguindo o plano cadastral da linha

⁴⁶ A provável casa de António Gomes Brandão no Barreiro, nesse período, tem numa das portas inscrita a data de “1858”.

⁴⁷ António Gomes Brandão teve como seu procurador no Barreiro, António Maria da Bandeira, natural de Lisboa, veio viver para o Barreiro em 1837 e era referido nos primeiros recenseamentos eleitorais como proprietário ou tendeiro. Exercia à data as funções de vereador (com as áreas da contabilidade) da Câmara Municipal do Barreiro. Exerceu as funções de presidente, durante dois mandatos, entre 1866 e 1868.

férrea. Em 1856, quando já vivia na Quinta Grande⁴⁸, no Barreiro [ADS, CNB, 29.4.1856], adquiriu a sua primeira propriedade, um quarteirão de vinha na Recosta, confrontando a sul com a estação e poente com a praia [ADS, CNB, 9.2.1856]. Seguiram-se duas parcelas de terreno a norte e sul da gare, no ano seguinte, adquiridas em copropriedade com António Gomes Brandão [ADS, CNB, 29.1.1857]. Por meio de escrituras datadas de 27 de maio e 26 de julho de 1858, adquiriu a Quinta da Fonte⁴⁹, no Lavradio, perto de onde ficaria instalado o apeadeiro daquela localidade, aos condes de São Paio (Pais 1963, p. 393). Este sócio da Companhia foi aquele, que em nome individual, fez o maior investimento de capital nestas operações: em dois anos despendeu cerca de 8 contos e 600 mil réis.

Outro dos sócios que deixou o seu nome na toponímia local foi João Pedro da Costa Coimbra. Este conhecido negociante da praça de Lisboa era já proprietário, em Lisboa, do Palácio dos Sousa-Meneses, junto à estação de Santa Apolónia⁵⁰. A 18 de novembro de 1855 adquiriu uma grande propriedade zona da Recosta (a norte da futura gare), constituída por vinha, por 186 mil réis ao marítimo Laureano José Caxola, que já tinha sido um dos expropriados para a construção da gare. No local, o negociante iria construir uma casa apalaçada para habitação própria constituída por 4 frentes, lojas, primeiro andar e águas-furtadas, que ficaria conhecida como o “palácio do Coimbra”⁵¹.

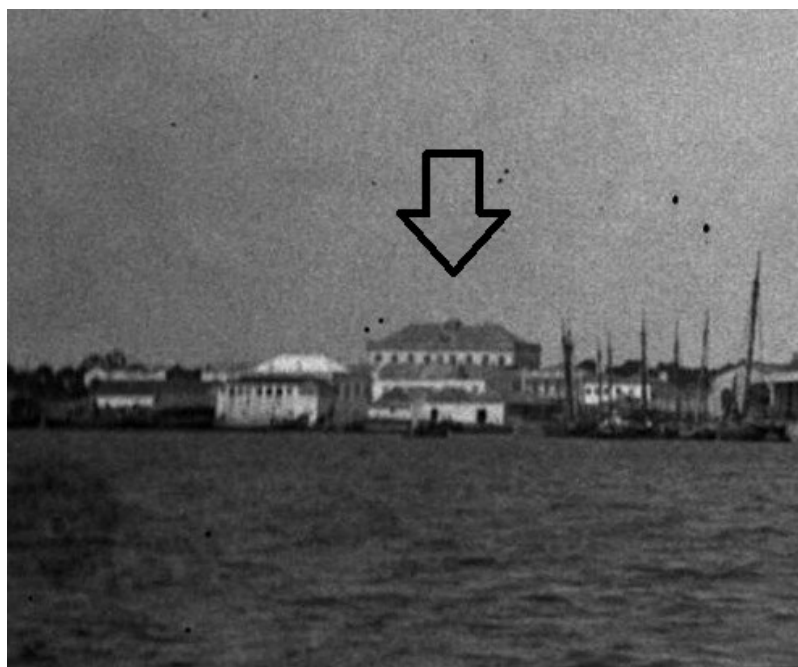
⁴⁸ A Quinta Grande, localizada na Verderena, perto da Guarda da Recosta, era propriedade do Conselheiro Augusto Gomes de Araújo.

⁴⁹ Mais tarde, em janeiro de 1920, vendida à Companhia União Fabril, onde planta eucaliptos e, já na década de 1950, para aí construir um bairro para engenheiros.

⁵⁰ Também conhecido por “Palácio do Coimbra” fora vendido pelo Duque de Terceira. Foi vendido em 1862 por José Pedro da Costa Coimbra à Companhia Real de Caminhos de Ferro por 25 contos. É hoje a sede do Conselho de Administração da REFER.

⁵¹ O edifício ainda hoje existe, junto do bairro operário da CP. Em 1904, o edifício foi equacionado como possível local para os novos Paços do Concelho.

Figura 13 - A residência de João Pedro da Costa Coimbra, no Barreiro [c.1880].



Fonte: DGLAB-TT – Fundo José Almeida Lima, cota: PT/TT/JAL/002

Enquanto esta casa esteve em construção, viveu numa travessa muito perto da casa (provável) de António Brandão, num local que ainda hoje o lembra na toponímia: “travessa do Coimbra”. A utilização por Coimbra desta grandiosa casa, que teria, igualmente, as funções de armazém para mercadorias que eventualmente transacionasse, foi de curta duração. De facto, após ter abandonado a direção da Companhia em 1861, cedeu a casa como depósito de material utilizado na exploração, tendo o rés do chão sido alterado com a colocação de cabides, armários e divisórias para “que tornassem aquele amplo armazém adequado ao seu novo destino” [*Diário de Lisboa*, n.º 166, de 27.7.1861, p. 225]. Quando João Pedro da Costa Coimbra faleceu em 1893, o edifício foi leilado e adquirido por particulares, tendo sido comprado pela CP mais tarde.

Além desta propriedade, João Pedro da Costa Coimbra adquiriu ainda em 1856, um quinteirão de vinha na Recosta, junto da estrada paralela ao Coima. O terreno pertencera a Francisco Lobato “Bexiga”, proprietário de botes de pesca e muletas, na altura com 62 anos. Era descendente de uma das mais importantes famílias barreirenses do Antigo Regime, pois o seu avô tinha sido cirurgião, capitão de Ordenanças e tesoureiro da Misericórdia local. Um facto digno de registo deu-se na assinatura da

escritura, onde a de Francisco Lobato Bexiga foi feita a rogo, “por não saber ler, nem escrever” [ADS - CNB, 1.º ofício - Livro de notas, 6.2.1856], um sinal do declínio da classe.

Os investimentos fundiários de Coimbra no concelho, comparativamente com os dois primeiros sócios, foram bem inferiores, não tendo ultrapassado os 356 mil réis.

Por fim, José Gonçalves de Azevedo Franco, outro dos “brasileiros” da CNCFST, fundador da casa bancária José Gonçalves Franco e Filhos (os Viscondes de Falcarreira e de Franco), adquiriu apenas duas propriedades na Recosta. Mas foi aquele que mais pagou por elas, já que eram de maior dimensão, a atingirem um total quase um conto de réis [ADS, CNB, 6.4 e 15.4.1857]. A sua casa bancária tinha características semelhantes à de Henry Burnay e C.^a ou à dos FONSECAS, Santos & Viana, ou seja, eram casas que mantinham uma relação financeira estreita com o Tesouro e com o negócio dos caminhos de ferro (Villela, 2019, p. 56). Para além da CNCFST, os Franco tiveram interesses na Companhia de Caminhos de ferro do Minho, em especial, na concessão de empréstimos (idem, ibidem).

A maioria das compras dos sócios-diretores centraram-se nas áreas da Guarda da Recosta, a sul e a norte dos terrenos para a estação e linhas. Enquanto algumas vendas de terrenos são relativamente rápidas, outras parecem indicar problemas, como a que ocorre com Laureano José Caxola, um dos primeiros expropriados, que em 1859, vende as suas últimas terras no Barreiro⁵² a António Gomes Brandão, “antes de partir para Lisboa” [ADS, CNB, 18.7.1859].

Analisando as compras em nome da CNCFST e as efetuadas em nome individual dos sócios da mesma Companhia, verificamos que numa área concelhia de 6,7 km², cerca de 1/5 da atual, foram adquiridos cerca de 22 mil m² de propriedades⁵³.

A especulação com a compra e vendas de propriedades ao serviço de interesses privados já tinha sido denunciada na imprensa lisboeta, logo nas primeiras expropriações do caminho de ferro do Leste, ao ser dado o exemplo do convento de Xabregas, que ao ser colocado em hasta pública, tinha triplicado o preço base baseado no argumento de estar na proximidade com o caminho de ferro (*O Português*, 19.1.1854).

⁵² Nas “Searas” zona de vinha a nascente da Vila, perto de onde ficará instalado o apeadeiro Barreiro-A.

⁵³ Comparando com a área total do concelho, à época, significou a compra de 0,6% do território concelhio.

A 23 de março de 1860, Melo Soares e Freitas, Coimbra e Franco realizaram uma escritura de acerto de propriedades. Um pormenor que importa destacar foi António Gomes Brandão não estar incluído neste acerto, mas uma das razões poderia estar no facto das suas propriedades estarem a sul da linha férrea. Poderíamos considerar, igualmente, que se teria afastado deste negócio para não ser sujeito a ataques pela imprensa e opositores políticos, por a escritura ocorrer no período de preparação das eleições para deputados de 1861 (ao qual ele concorreu pelo círculo eleitoral n.º 124 da Aldeia Galega, composto por 4 assembleias: Aldeia Galega, Alcochete, Moita e Barreiro). A possibilidade de ser atacado politicamente não impediu o outro sócio, Francisco de Melo e Freitas de concorrer nas mesmas eleições, pelo círculo de Setúbal (as quais perdeu).

Este grupo de capitalistas, depois desta primeira sociedade baseada na compra e divisão de propriedades no Barreiro, tinha continuado a efetuar compras de terrenos até Alhos Vedros, ao longo do corredor ferroviário. Por esse motivo, voltariam a associar-se oficialmente e desta vez com Brandão, num novo acordo em 1869. Esta nova sociedade constituída por Francisco da Silva Melo Soares de Freitas, António Gomes Brandão, Tomás da Costa Ramos e João Pedro da Costa Coimbra destinava-se essencialmente para compra de propriedades a sul do Tejo, consignando para tal, um fundo de 100 contos de réis (participando cada um dos sócios com 25 contos). Excetuavam-se deste acordo as propriedades já adquiridas no Barreiro, Lavradio, Alhos Vedros e Moita, o que demonstra que os sócios da companhia ferroviária, tinham-se tornado a título individual os maiores proprietários de terras, ao longo do corredor ferroviário e que desejavam alargar essa sua esfera de influência [DGLAB-TT, CNL, *Registo notariais*, Caixa 96, cartório 11, livro 1069, de 25.5.1869].

Num primeiro balanço sobre estas transações associadas à instalação do caminho de ferro, podemos perguntar se os que compraram as suas propriedades e, de modo geral, os habitantes do Barreiro lucraram com as mudanças em curso. Mas quanto aos primeiros – os que venderam terras – podemos desde já fazer uma avaliação. A maioria dos vendedores, segundo os censos eleitorais, subiu de rendimento ou até alterou o seu estatuto social, como sucedeu com Laureano José Caxola (marítimo) ou com Joaquim Reimão (almocreve) que passaram depois a usar o título de “proprietários”. Mesmo aqueles que venderam as propriedades por um valor inferior à

média (mas venderam grandes áreas), acumularam uma considerável fortuna. Alguns deles venderam ainda mais terras, que passaram para a propriedade pessoal dos “brasileiros”, designadamente, o padre João Batista Figueiredo, Laureano José Caxola, Francisco Lobato Bexiga, João Alves e José Alves Rodrigues.

Com um lugar de destaque nas transações esteve um intermediário local que nos anos subsequentes ganhou algum protagonismo. Tratava-se de António Maria Bandeira, procurador exclusivo de António Gomes Brandão nestas operações. Vereador eleito em 1855, ascendeu à presidência de Câmara (1866 e 1868), num período que ficou especialmente conhecido no Barreiro pela luta política entre Regeneradores e Progressistas⁵⁴. Podemos afirmar que a relação entre estes dois homens, com base na documentação hoje disponível, era bastante interessante. Sabemos que António Maria Bandeira, inicialmente, tinha sido também procurador de José Gonçalves Franco, além de Brandão. Mas a relação com o último foi com certeza a mais forte. Bandeira terá compreendido a possibilidade de lucrar com as compras de terras enquanto o caminho de ferro era construído, já que ele próprio se envolveu pessoalmente na compra de terras.

Mas existe um mistério nesta relação: no dia 10 de junho de 1868, António Maria Bandeira suicidou-se em Lisboa, quando ocupava a presidência da edilidade barreirense. Apesar de estar noivo de Maria Angélica desde abril desse ano⁵⁵ [ADS, CNB, *Escrituras*, 7.4.1868], poderia estar a sofrer de uma depressão após ter perdido a mulher e os filhos devido a diversas doenças, ao que se somou a sua participação financeira em negócios ruinosos que levaram à sua falência, declarada oficialmente em outubro desse ano [Diário de Lisboa, n.º 235, de 16.10.1868, p. 2504]. Depois da sua morte, os seus bens foram arrolados e verificou-se então que era proprietário de nove casas na vila do Barreiro e de uma fazenda em Palhais [Diário do Governo, n.º 1, de 2.1.1869, p. 12]. Destes bens, apenas duas casas são vendidas em hasta pública a José Crispim dos Santos, do Barreiro. Seis meses depois, apresentou-se como o seu testamenteiro António

⁵⁴ Estas divisões locais entre Regeneradores e Progressistas levaram à cisão, em 1870, da Sociedade Filarmónica Barreirense, em duas: os “Franceses” e os “Penicheiros”.

⁵⁵ Desta união foi lavrado um contrato pré-nupcial no qual António Maria Bandeira dotou Maria Angélica com dois prédios na rua de Palhais com os números 68 e 70; uma propriedade de casas modernas com três inquilinos; e uma propriedade junto do Beco do Forno, tudo no Barreiro. Estas propriedades não fizeram parte do rol de propriedades penhoradas à massa falida de António Maria Bandeira depois da sua morte.

Gomes Brandão [AHP-DCD, 12.6.1869], que a partir de então seria o único beneficiário da venda da massa falida de Bandeira, como, por exemplo, em maio de 1877, quando Brandão vende uma vinha na Recosta [*Diário do Governo*, n.º 119, de 28.5.1877, p. 985]. Teria António Maria Bandeira comprado no seu nome propriedades para Brandão, no Barreiro? Provavelmente. António Maria da Bandeira terá sido uma das primeiras vítimas da primeira industrialização no Barreiro.

A influência que o caminho de ferro teve na política local foi extraordinária, levando ao extremar de posições na elite política barreirense. De facto, nas eleições para deputados de 1861, pelo Círculo 124⁵⁶ (ao qual pertencia a assembleia do Barreiro), o jornal “A Revolução de Setembro” fez eco do papel que o candidato ministerial por este Círculo desempenhava nas eleições. Era nada mais, nada menos, que António Gomes Brandão, um dos diretores da companhia ferroviária. Pelo Círculo de Setúbal concorria o seu sócio Francisco de Melo e Freitas⁵⁷. O Governo de Ávila valia-se da influência local da CNCFST para amealhar votos. O jornal “A Revolução de Setembro” não perdeu a oportunidade de expor alegadas irregularidades:

“(…) no Barreiro o caso tem sido mais sério. Os dependentes da empresa são muitos. Têm sido despedidos os empregados e os operários que não têm voto para serem substituídos por outros que o têm, obrigando-os depois pelo favor ou pela dependência a votar no empresário. (...) O candidato ministerial da empresa [António Gomes Brandão] arrota em toda a parte as suas libras” [*Revolução de Setembro*, 25.4.1861].

Nas vésperas da eleição, segundo este periódico, estava recenseado todo o pessoal da Companhia em número de setenta:

“(…) já isto era uma grande força de que Brandão dispunha; tendo além disto vários dependentes pela sua agiotagem. Receoso, de que ainda assim não poderia vencer, comprou vários agentes que percorriam o campo, batendo a todas as portas; corrompendo os eleitores pouco abastados com promessas de dinheiro (...) ao mesmo tempo que o célebre escrivão da Administração [do Concelho] Manuel Vicente Caeiro, invocando a ordem do administrador, os

⁵⁶ O Círculo Eleitoral n.º 124 da Aldeia Galega era composto por 4 assembleias: Aldeia Galega, Alcochete, Moita e Barreiro

⁵⁷ Eleito para deputado na legislatura de 1865 a 1868.

intimava a que votassem em Brandão, com pena de serem imediatamente executados pela décima” [*Revolução de Setembro*, 4.5.1861].

Apesar de António Gomes Brandão ter sido eleito deputado para essa legislatura (1861-1864), no Barreiro estas tentativas de manipulação eleitoral parecem não ter tido o efeito desejado, já que perdeu a eleição por dois votos! António Gomes Brandão voltaria a ser eleito em 1865 para mais uma legislatura pelo mesmo Círculo [AHP-DCD, 11.8.1865] com 1191 votos em 1192 possíveis [*Diário de Lisboa*, n.º 9, de 12.1.1865, p. 90] e novamente, em 1868, mas desta vez pelo Círculo de Águeda [AHP-DCD, 11.4.1868]⁵⁸. Um ano depois, apenas João Pedro da Costa Coimbra ainda vivia no Barreiro. Com a compra pelo Estado da CNCFST, através do contrato de 6 de agosto de 1861, aprovado por decreto de 10 do mês seguinte, os restantes sócios-diretores que ainda viviam no Barreiro partiram.

⁵⁸ Para tomar posse na Câmara de Deputados, Artur Gomes Brandão pediu a sua exoneração da direção da companhia de caminhos de ferro [AHP-DCD, 12.8.1861, pág. 2247].

5.3 A concretização: entre o erro e a necessidade

Não está ainda estabelecida definitivamente a autoria do projeto da primitiva estação ferroviária do Barreiro (na Recosta), mas terá sido muito provavelmente da responsabilidade do engenheiro belga De Lenne, que em abril de 1855, chegou a Portugal e que no final desse mês já estava no Barreiro a efetuar o levantamento dos terrenos. Foi esta gare do Barreiro, a primeira estação ferroviária edificada em Portugal, pois, antecede em alguns anos, a de Santa Apolónia - concluída apenas em 1865⁵⁹.

A inauguração dos trabalhos teve lugar a 10 setembro de 1855, de forma festiva, na praia da Recosta no local onde se iria erigir a estação. Por volta do meio-dia, com a presença do ministro das Obras Públicas Fontes Pereira de Melo, foi oferecido um lanche aos muitos populares que ali se encontravam e que gritavam vivas ao rei D. Pedro V e ao Regente. [*Revolução de Setembro*, 11.9.1855] Quatro anos depois, em 2 de fevereiro de 1859, realizava-se a primeira viagem oficial na Linha do Sul, ligando o Barreiro a Vendas Novas. Apesar de não se tratar de uma inauguração, mas uma visita às obras em curso, a ocasião foi festivamente assinalada com a presença do rei D. Pedro V e das mais altas figuras do Estado, a que se associou com grande regozijo a população do concelho, acompanhada pela sua Banda Filarmónica [*Revolução de Setembro*, 4.2.1859].

O primeiro edifício da estação dos caminhos de ferro do Sul e Sueste foi construído ao Sul da Vila do Barreiro e estava praticamente concluído em 1859. Nesta data, a reputada firma de construções ferroviárias P&W MacLellan, de Glasgow, dava por concluída a estrutura em ferro da cobertura da grande nave da estação, constituída pela gare, armazéns e oficinas⁶⁰.

Do ponto de vista arquitetónico, o atual edifício das oficinas ferroviárias, apresenta-se hoje ainda muito próximo do original, caracterizando-se pelas linhas imponentes da fachada, que se repetem interiormente nos vestíbulos e salas de

⁵⁹ “Começou a demolição do quartel de Artilharia, ao cais dos Soldados, a fim de se construir naquele local a estação principal dos caminhos de ferro.” [*A Revolução de Setembro*, 19 de agosto, 1860]

⁶⁰ Na frontaria do edifício existe atualmente uma placa comemorativa com as insígnias da empresa construtora, a P.&W. MacLellan e a data de 1859. Esta firma de Glasgow esteve, igualmente, ligada à construção de grandes estações ferroviárias como a *Gare du Nord* em Paris (1862), a Estação Central de Glasgow (1879), entre outras grandes obras de engenharia e fundição pelo mundo.

passageiros, pela volumetria, sobriedade decorativa e funcionalidade, aspetos a ter em conta na sua categoria de Estação Principal da linha do Sul.

Figura 14 - Locomotiva “Badajoz” em frente da primitiva estação ferroviária do Barreiro (1867).



Fonte: 150 anos dos caminhos de ferro em Portugal – edição de gravuras. Arquivo fotográfico da CP.

Toda a extensa frontaria, que se divide em três panos separados por pilastras decorativas, apresenta linhas direitas, apenas quebradas pelos arcos e vãos de 19 janelas, portas e portões que rasgam a fachada para a iluminar. O edifício é rematado por cimalha onde assentam 4 jarrões de pedra, sendo que o corpo central é coroado por frontão triangular ao gosto clássico, no centro do qual sobressai o grande relógio. No topo do frontão, a acentuar a importância do edifício, o mastro com a Bandeira Nacional.

A monumentalidade da estação do Barreiro, despertava a admiração e o orgulho de quem a visitava e dos próprios habitantes da vila, que a consideravam um “majestoso edifício que mede 68 metros de largura, por 95 de fundo, incluindo o grande terraço que lhe fica na frente e para o qual se sobe por duas amplas escadas laterais de cantaria;

este edifício ocupa uma área de 6.460 metros quadrados, tendo só a gare 32 metros de largo por 67 de comprido” (Pimenta, 1886, p. 77).

A vila do Barreiro tinha finalmente o potencial para se transformar numa via de escoamento de diversos produtos de exportação do sul de Portugal, como os produtos hortícolas, os cereais, a cortiça e o minério.

Contudo a localização da estação ferroviária do Barreiro, inaugurada em 1861, apresentava um verdadeiro obstáculo para atrair a instalação de novas indústrias no concelho. Construída, como vimos, na praia da Recosta, a cerca de um quilómetro da área urbana de vila do Barreiro, apesar de estar perto do rio Coina, não permitia o fácil desembarque de mercadorias.

Este erro na sua localização já era comentado pelos contemporâneos:

“O local escolhido para a sua edificação foi péssimo; primeiramente, os passageiros que de Lisboa se dirigiam para este caminho, desembarcavam na ponta do Mexilhoeiro e tinham de percorrer um extenso areal de cerca de dois quilómetros, antes de chegarem ao local onde deviam meter-se no comboio⁶¹; mais tarde, começou o vapor a ir lançar os passageiros mesmo defronte da estação, mas ainda assim o incomodo não era muito menor, pois que passavam do vapor para pequenos barcos que os vinham lançar em terra⁶², tendo ainda de percorrer, a pé, uma certa distância até à estação⁶³” (Pimenta, 1886, p. 78).

Em 1855, durante as sondagens efetuadas pelo engenheiro De Lenne para a localização da estação ferroviária, verificou-se que os lodos na margem do Coina eram profundos. As tentativas para construir aqui uma ponte do mesmo tipo do Mexilhoeiro, que permitisse a ligação com navios, saíram goradas. A companhia ferroviária tentou então construir uns pegões de alvenaria para assentar tabuleiros de madeira, entre 1858 e 1859. Mas o leito da ribeira tudo absorvera e, poucos anos depois, nem vestígios restavam dessa obra. Para resolver este problema, o engenheiro-chefe da companhia ferroviária sugeriu que se fizesse uma derivação da linha para a ponte do Mexilhoeiro.

⁶¹ Este obstáculo foi meio de obtenção de fortuna para os donos de trem de aluguer, com a maioria dos carros a pertencerem a António José Azoiano, um exposito da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa.

⁶² Estas embarcações, como os “catraios”, no final do século XIX ainda faziam este serviço.

⁶³ Este transbordo de passageiros desenvolveu bastante a construção naval, que já existia no Barreiro, mas vocacionada para barcos de maior tonelagem. Muitas famílias de pescadores dedicaram-se exclusivamente a este transporte de passageiros, como a família Pina, que se manteve em atividade até meados do século XX.

No entanto o proprietário da quinta Braamcamp, Abraham Wheelhouse, opôs-se a este projeto por não querer a sua quinta cortada pela ferrovia.

A influência de Joaquim António de Aguiar foi fundamental para que não fosse alterado o término da linha ferroviária, apesar dessa decisão implicar uma estação “no local menos próprio que se poderia escolher” (Valadas, 1878, p. 85). Por essa razão, optou-se pela construção de uma ponte em madeira em frente da estação e no transbordo de mercadorias.

Com o início da construção do caminho de ferro do Sul e posterior abertura à exploração em 1861, o exclusivo da ligação fluvial entre o Barreiro e Lisboa coubera à mesma Companhia de Vapores do Tejo, que continuava a deixar os passageiros e mercadorias na ponte do Mexilhoeiro, fazendo depois estes um percurso de cerca de dois quilómetros a pé até à estação ferroviária (Pimenta, 1886, p. 77). Ainda no mesmo ano, os barcos passaram a acostar numa boia no rio Coia de frente da estação, sendo depois feita a ligação com terra por catraios.

Figura 15 - Catraios para transporte de passageiros junto da estação fluvial do Barreiro.



Fonte: Coleção particular. Fotografia de autor anónimo (vista estereoscópica, c. 1890).

Sendo a ponte do Mexilhoeiro um cais municipal (cuja construção fora, como vimos, financiada com verbas privadas) com cobrança de portagem para passageiros e

mercadorias, não era a solução para o transbordo ferroviário da estação na Recosta. Para resolver esse problema, a Companhia de Caminhos de Ferro do Sul, com o apoio da edilidade, construiu em 1860 uma ponte, que partindo da estação, permitia a acostagem de navios para recolha de passageiros e de algumas mercadorias de menores dimensões. Para custear a sua construção e manutenção era pago um imposto de 40 réis sobre cada bilhete vendido no Barreiro ou para o Barreiro.

Figura 16 - Pormenor da carta das margens do Barreiro, onde é observável a ponte-cais em madeira da Companhia de Caminhos de Ferro do Sul, defronte da primitiva estação terminal.



Fonte: Direção Geral do Território, *Carta das margens do Barreiro* (1867), por César Augusto da Costa; cota: cartografia, Extr 10Ep10.

Esta ponte em madeira tinha de extensão uns impressionantes trezentos e sessenta metros de comprimento e três metros e meio de largura, unindo a estação com o local onde o barco devia acostar (figura 15)⁶⁴ [*Diário de Lisboa*, n.º 22, de 28.1.1861, p. 199]. Apesar da abertura à exploração pelo público só ter começado oficialmente a 1 de fevereiro de 1861, já antes chegavam mercadorias e passageiros ao Barreiro, oriundos de Vendas Novas⁶⁵ [*Diário de Lisboa*, n.º 230, de 8.10.1860, p. 1108]. De facto,

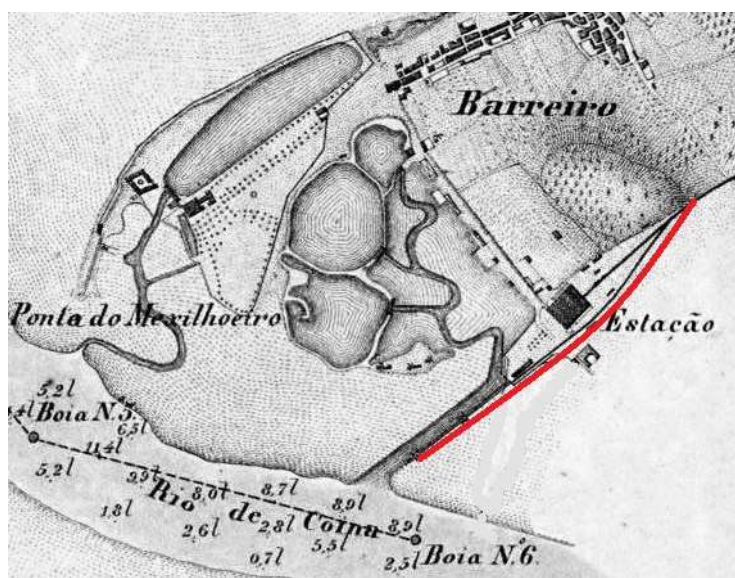
⁶⁴ Esta ponte funcionou até à construção do aterro onde foi depois construída a nova estação ferroviária, inaugurada em 1884. Também os vestígios desta ponte-cais surgiram recentemente numa extensão de cerca de 50 metros entre o antigo cais fluvial e os moinhos de Alburrica.

⁶⁵ Segundo um anúncio publicado pela Caminho de ferro do Sul em outubro de 1860, já existiam na estação do Barreiro objetos perdidos por passageiros que deviam ser reclamados.

desde 15 de junho de 1858 que estava autorizada a circulação de passageiros e mercadorias até Bombel [Diário do Governo, n.º 127, de 1.6.1858, p. 675].

Como os passageiros ainda tinham de percorrer até à ponte do caminho de ferro, uns adicionais cento e setenta metros de área descoberta e desabrigada, em 1862, a companhia ferroviária mandou construir nas suas oficinas uma carruagem semelhante às de 3.ª classe para conduzir todos os dias os passageiros transportados pelo vapor. Esta carruagem, que ia receber e conduzir os passageiros à testa da ponte, era impelida a braços em todo o comprimento da ponte e no resto da distância, até à embarcadeira da estação do Barreiro, era movida pela ação da locomotiva de serviço [Diário de Lisboa, n.º 18, de 24.1.1862, p. 225].

Figura 17 - Pormenor da Carta de 1878 do Plano Hidrográfico do Porto de Lisboa, com a representação das linhas férreas que ligavam a estação e ponte de estacaria dos caminhos de ferro.

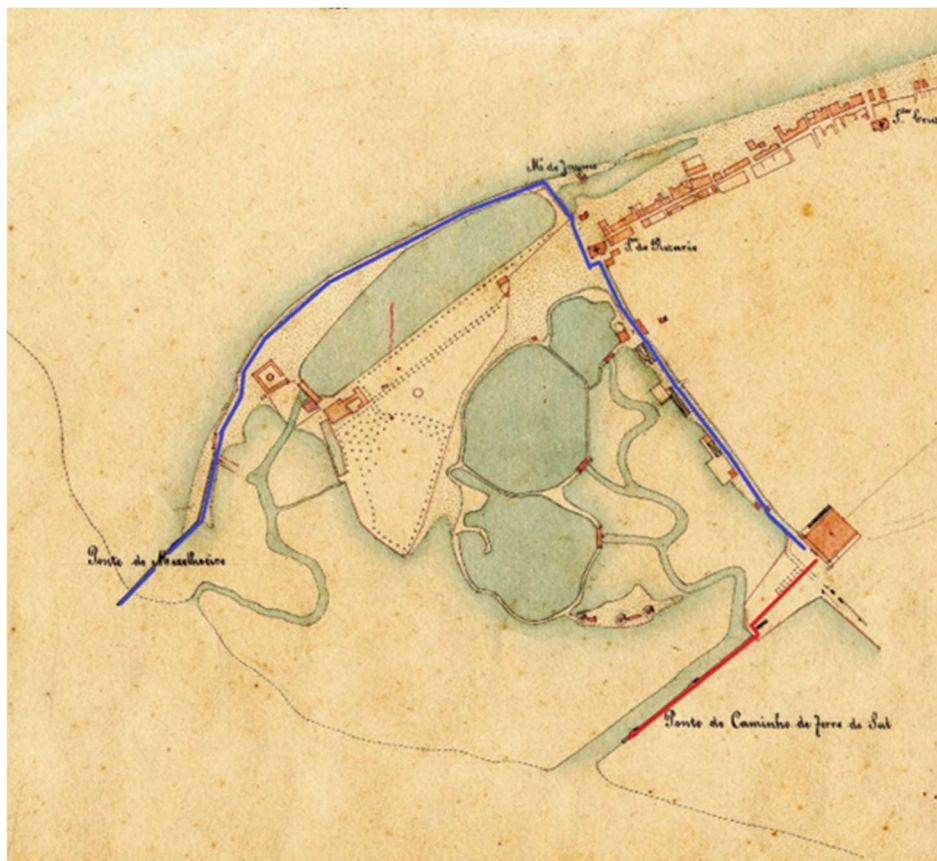


Fonte: Arquivo do Porto de Lisboa, Setúbal e Sesimbra. Plano Hidrográfico do Porto de Lisboa, levantado pelos engenheiros hidrógrafos F. M. P. da Silva, C. M. Batalha e Dom C. B. de Vasconcelos, entre 1845 e 1847. Este plano foi retificado, ampliado e novamente sondado sob a direção do General F. Folque e Contra-Almirante F. M. P. da Silva, pelos engenheiros hidrógrafos Dom C. B. de Vasconcelos, A. M. dos Reis, B. M. F. de Andrade, I. M. S. de Andrêa da Direção Geral dos Trabalhos Geodésicos e capitão do Exército C. A. da Costa. (PT/APLSS/PL/11-02/02/00261).

Os volumes que acompanhavam os passageiros transportados nos barcos a vapor eram recebidos no vagão, que os esperava na testa da ponte, sendo a baldeação

feita gratuitamente pelos carregadores da estação do Barreiro. Depois, estes volumes eram depostos na sala em que se despachavam, onde os passageiros tinham de reconhecer e fazer agrupar os bens que lhes pertenciam, contra a entrega de uma guia. É evidente que esta escolha inquietava o passageiro e deu origem a diversas queixas, por num primeiro momento não encontrar todos os seus volumes e de algumas vezes ter de esperar por um segundo vagão, quando toda a bagagem não cabia no primeiro [Diário de Lisboa, n.º 40, de 21.2.1863, p. 477].

Figura 18 - Percursos a efetuar pelos passageiros do caminho de ferro para o transbordo fluvial (1867).



Legenda: A vermelho, para a ponte do caminho de ferro do Sul; a azul, para a Ponte do Mexilhoeiro. Fonte: Direção Geral do Território - Instituto Geográfico Português. Carta das margens do Barreiro (1867), por César Augusto da Costa; cota: cartografia, Extr 10Ep10.

O desconforto era evidente e na figura 18, podemos observar, mediante uma carta de 1867, as pontes do Mexilhoeiro e do caminho de ferro do Sul e as respectivas distâncias para a estação ferroviária.

Por esta razão, as oito carreiras diárias de Lisboa para o Barreiro passaram a ser efetuadas, maioritariamente, pela ponte da estação de caminhos de ferro, sendo apenas uma viagem de ida e volta, feita a partir da ponte do Mexilhoeiro (às 7 horas da manhã). Mas esta alteração não agradava à Câmara Municipal do Barreiro. Assim, em 4 de fevereiro de 1860, após ter tentado convencer, antes, a Companhia de Vapores do Tejo a reforçar as ligações à Ponte do Mexilhoeiro por estarem em risco as receitas que permitiam a sua conservação, solicitava ao Ministério das Obras Públicas para que fossem tomadas medidas no reforço das carreiras [AHMOP-MES, *Companhia de Vapores do Tejo*. DGCI-RCI, 1-S, Sociedades Anónimas Portuguesas. 1847-1868]. A representação foi parcialmente atendida, passando as oito carreiras diárias de ida e volta a serem feitas para o cais dos caminhos de ferro (quatro por dia) e para a ponte do Mexilhoeiro (outras quatro). Os rendimentos que advinham da ligação entre o caminho de ferro do Sul e Sueste e Lisboa eram uma das principais fontes de rendimento da Companhia de Vapores do Tejo, pelo que a ligação ao Mexilhoeiro passou a ser cada vez mais esporádica. Em 1870 a Companhia de Vapores, a única que acostava na Ponte do Mexilhoeiro com regularidade⁶⁶, faliu.

As dificuldades nos acessos às estações não eram os únicos obstáculos existentes ao movimento de pessoas e mercadorias, em trânsito pelo município. O transbordo das mercadorias de terra para o rio e vice-versa representavam um grave problema. Logo no segundo ano de exploração (1862), o número de passageiros foi superior a 81 mil (cerca de 225 por dia⁶⁷) e o peso de mercadorias transportadas ultrapassou as 32,6 mil toneladas que renderam 54 mil réis. A receita chegou aos 102 contos de réis (Pais 1963, p. 186). A companhia ferroviária, no primeiro relatório apresentado aos deputados, reconhecia que era o transporte de mercadorias a principal fonte de receita [*Diário de Lisboa*, n.º 18, de 24.1.1862, p. 225]. Por essa razão tinha instalado, no final do ano de 1861, um guindaste junto do cais da estação do Barreiro, para facilitar e diminuir os

⁶⁶ A companhia de vapores de Frederico Burnay, continuou a acostar naquele local mesmo após desmontada a ponte.

⁶⁷ Como curiosidade, o ramal do Seixal transportava em 1927 (quatro anos após a sua inauguração) 136 passageiros por dia [*Boletim da CP*, janeiro de 1945].

custos do embarque e desembarque de volumes, “mesmo d'aqueles que pelo seu peso davam anteriormente grande trabalho e perda de muito tempo e dificuldades bem custosas de superar” [*Diário de Lisboa*, n.º 18, de 24.1.1862, p. 225]. No entanto o mesmo relatório fornece uma informação importante, ao referir a existência junto deste guindaste, de um armazém e de uma linha privativa para transporte de mercadorias, que “parte do guindaste e vai entroncar, a distância, na linha direta que nasce da ponte” [Idem]. A indústria moageira do concelho foi a primeira a beneficiar desta nova via de comunicação, com a fábrica de moagens de Polleri e Piombino a despender cerca de 78 mil réis em taxas para o caminho de ferro do Sul, em 1862 [*Diário de Lisboa*, n.º 244, de 28.10.1862, p. 2600].

A exploração mineira do Alentejo veio provocar uma maior pressão nas deficientes infraestruturas portuárias da estação ferroviária do Barreiro, quando inicialmente eram muitos os que não acreditavam nesse tráfego, como o deputado Carlos Bento, em dezembro de 1865:

“(…) poderemos nós nunca nos lisonjear de que os produtos da mina de S. Domingos venham ao porto de Lisboa, não digo bem, venham ao porto do Barreiro, o que é muito diferente? Poderemos nunca supor que esses produtos, que andando 20 quilómetros, podem embarcar a tonelada por 600 réis num excelente porto do Pomarão, onde os navios tomam a mercadoria diretamente, preferirão andar 200 quilómetros e pagar na razão de 12 réis por quilómetro, quatro vezes o custo do transporte, para pagar 28.400 réis, para terem o prazer de embarcar num mau porto, como é o Barreiro?” [*Diário de Lisboa*, n.º 281, de 12.12.1865, p. 2821].

As mesmas dúvidas se colocavam um mês depois no parlamento, quando se afirmava que logo que começasse a ser explorada a mina de Aljustrel, seria-lhes preferível fazer o embarque no porto de Odemira (Vila Nova de Mil Fontes), uma distância de 34 quilómetros, “posto que este não admita a entrada senão de iates, contudo desse meio se hão de servir, como mais conveniente do que virem trazê-lo a Lisboa pelo Barreiro” [*Diário de Lisboa*, n.º 21, de 27.1.1866, p. 251].

Prevendo a chegada de um cada vez maior volume de minério à estação do Barreiro e lucrar com o transbordo da mercadoria, em 1873, John Douthat⁶⁸ pedia autorização (que foi concedida), para a construção de um ramal ferroviário até ao Mexilhoeiro e construir nesse local uma ponte destinada exclusivamente para o transporte de minério [*Diário do Governo*, n.º 43, de 24.2.1872, p. 301]. Para impedir problemas semelhantes aos que haviam sucedido em 1855 (quando Abraham Wheelhouse impediu o atravessamento da quinta pela linha férrea), propunha agora que a linha acompanhasse a praia norte da vila e entroncasse entre as estações do Lavradio e Barreiro. John Douthat jogava, também, com a possibilidade do transporte de minério não ser efetuado pelo Barreiro, mas por Vila Nova de Milfontes, pelo que no mesmo ano pedia semelhante autorização para essa localidade (Leal e Brandão 2019, p. 283). No entanto este último requerimento recebeu um parecer negativo da Junta Consultiva das Obras Públicas, com os argumentos de que não deveria haver situações de exclusividade para qualquer dos concessionários de minas e de que quaisquer obras deveriam ser administradas pelo Estado (Quaresma, 2012, p. 327). Apesar do projeto do Mexilhoeiro de John Douthat ter sido aprovado, a ponte e linha férrea nunca foram construídas.

A partir de 1872 começam a chegar regularmente ao Barreiro minérios provenientes da Mina dos Monges. Para tal, registaram-se dois momentos decisivos. O primeiro deu-se com a alta dos preços do ferro nos mercados internacionais e o segundo com a redução das tarifas do transporte ferroviário, para 7,35 réis por tonelada e quilómetro, na condição de não transportar menos de 25 mil toneladas de minério de ferro anualmente [*Diário do Governo*, n.º 37, de 17.2.1872, p. 248]. A Cartaxo Street & C.º procedeu à instalação de uma pequena linha, que partindo da mina entroncava na rede geral do caminho de ferro do Sueste. No Barreiro, para gerir os depósitos de minério e o seu transporte, a companhia alugava o cais da estação e dispunha de um terreno alugado à companhia ferroviária, a sul da estação⁶⁹ [*Diário do Governo*, n.º 226, de 5.10.1877, p. 2020]. Apesar da Companhia Transtagana também utilizar o Barreiro

⁶⁸ Era proprietário desde 1863 de fornos de cal no Alvito [*Diário de Lisboa*, n.º 78, de 10.4.1863, pág. 1036] e vivia na quinta das Canas, na Telha, desde pelo menos 1852 [ADS, *Cartório de Alhos Vedros*, 28.7.1852].

⁶⁹ A gestão do espaço para depósito de minério, ao ar livre, era efetuada pela companhia ferroviária que ocasionalmente vendia os restos de minério aí depositados, como sucedeu em 1886, quando vendeu minério de ferro a 150 réis o metro cúbico [*Diário do Governo*, n.º 283, de 13.12.1886, p. 3599].

para transportar o seu minério, a partir da mesma década, não se conhece qualquer infraestrutura própria na vila⁷⁰.

Os vários constrangimentos no transbordo originavam perdas de potenciais rendimentos para a companhia ferroviária, tanto no transporte de passageiros, como no de mercadorias, com o desvio de cargas para o transporte fluvial em embarcações típicas, como o engenheiro Miguel Pais notava:

“(...) a maior parte dos passageiros da Moita e de Alhos Vedros vão a Lisboa em faluas e voltam n’ellas, poupando assim a despesa do caminho de ferro, o imposto da ponte e a diferença do preço do vapor; e os do Lavradio, Barreiro, Seixal, Arrentela, Amora, etc. preferem da mesma sorte ir e vir nas faluas e não no vapor, porque neste gastam mais 50 réis. Só no Inverno, ou quando o rio está muito agitado, o receio os obriga a utilizarem-se dele” (Pais, 1878).

A vila do Barreiro, apesar de ter nela instalada uma estação ferroviária de grande dimensão, não conseguia destacar-se como um grande centro económico da margem sul. A falta de vias de acesso à primitiva estação foi de imediato um motivo de queixas. O acesso de mercadorias e passageiros foi efetuado por estrada, de forma deficiente, a partir da vila, até à abertura da rua Nova do Rosário. Contudo para Sul, na direção de Coina, Palhais e Santo António da Charneca existiam apenas alguns caminhos de terra batida e demasiado estreitos para o cruzamento de duas carroças. De facto, a maioria dos agricultores das áreas vizinhas à vila do Barreiro, que pretendiam escoar os seus produtos para os mercados lisboetas, optavam por se dirigir à estação da Moita ou à de Alhos Vedros (que acrescentavam custos às mercadorias devido ao transbordo ferroviário) ou por estrada, mas pela estrada Real que ligava a Moita ao Lavradio e, por sua vez, ao Barreiro.

Este problema criava graves dificuldades ao desenvolvimento económico das áreas a Sul da linha férrea. Apenas, em 1873 nasceria a estrada de ligação da estação

⁷⁰ Este movimento de minério levaria ao pedido de autorização de construção de um alto forno no Barreiro, efetuado por Caetano dos Campos Andrade, um dos sócios da Mina dos Monges, em que declarava que se comprometia a fundar nas proximidades do Barreiro, ou em outra localidade que se considerasse apropriada, um estabelecimento completo de fundição, para a produção anual mínima de 15.000 toneladas de ferro coado [*Diário do Governo*, n.º 64, de 20.3.1893, p. 730 e n.º 111, de 18.5.1894, p. 1276].

ferroviária para Sul em direção a Coima, a partir de um projeto conjunto entre as câmaras do Barreiro e da Moita⁷¹. Aprovado pela Repartição de Obras públicas do Distrito a 5 de fevereiro de 1876, dependia inicialmente do financiamento das duas edilidades para a sua construção [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 9.2.1876, fl. 175]. Esta situação foi alterada com a aprovação pela Comissão de Viação do Ministério das Obras Públicas do orçamento de 28.900 mil réis e do compromisso de o Estado financiar a sua construção. Apesar da empreitada da obra ter sido arrematada em maio de 1876 [CLP, *Diário do Governo*, 2.5.1876, p. 808], o compromisso de financiamento total do Estado não se verificou e a Câmara Municipal do Barreiro foi forçada a contrair um empréstimo de 10 mil réis, junto do Crédito Predial Português, para financiar o primeiro lanço da estrada [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 5.7.1876, fl. 197]. Foi também apenas durante a construção desta estrada que foi aprovado, que no ponto de interseção a estrada que vinha do Barreiro, no denominado largo da Maceda (junto dos moinhos de maré da Verderena) deveria ser alinhada e alargada a parte da estrada que seguia para o Barreiro (até ao largo de S. Francisco) [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 10.11.1878, fl. 84v.]. Comprovava-se, desta forma, a falta de acessos viários, tanto para a estação ferroviária, como para a vila, dezassete anos depois da sua abertura à exploração. A superação dessa falha foi reconhecida dezanove anos depois quando, em resposta a uma Circular do Governo Civil de Lisboa, a edilidade reconhecia que estas estradas tinham feito convergir para o Barreiro os passageiros que de Lisboa se dirigiam para Azeitão ou Sesimbra, e vice-versa, através de Cacilhas e que os vinhos daquela região tinham passado a ser embarcados no Barreiro.

Foi também a expectativa de crescimento da linha férrea para a outra margem do Coima que atraiu para os concelhos do Seixal e de Almada diversas indústrias, como a cortiça, vidro, lanifícios e também a indústria química. Assim se compreende a participação de Bartolomeu Aquiles Déjante, um dos engenheiros responsáveis pelo desenho da primitiva estação do Barreiro (em conjunto com De Lenne), na instalação de uma fábrica de produtos químicos no Seixal. Como investigação recente revelou (Afonso, 2021), em 1860, tinha início a construção de um estabelecimento fabril,

⁷¹ Apesar dos lugares de Coima, Palhais e Santo António da Charneca fazerem parte do concelho do Barreiro, a continuidade territorial do concelho do Barreiro estava interrompida no lugar da Telha, que pertencia ao concelho da Moita.

desenhado por Dejanete, a sul da vila do Seixal, pela sociedade H. Pradel & C.^a, dirigida pela família Borguet, a qual Dejanete deverá ter conhecido durante os trabalhos que efetuou para os caminhos de ferro belgas (Afonso 2021, p. 6). A sociedade franco-belga, criada em Paris, a 20 de julho de 1859, destinava-se à produção, em Portugal, de sulfureto de carbono para o fabrico de sabão, tendo obtido patentes de privilégio. A sociedade era constituída por cinco sócios: Henri Borguet, belga e proprietário; Jean Louis Joseph Borguet, belga e irmão do anterior, advogado; Guillaume Hippolyte Pradel, francês e assistente da firma no Seixal, em Portugal; Jean Baptiste Vallet, de nacionalidade desconhecida, engenheiro civil e assistente da empresa em Sevilha, Espanha; e Édouard Deiss, químico francês e fabricante de produtos químicos (Afonso, 2021, p. 3). O fim desta fábrica e a venda desta propriedade, em 1904, daria origem à construção no mesmo local da fábrica de cortiça L. Mundet & Sons, Inc.

De facto, entre 1854 e 1906 a ligação do caminho de ferro a Cacilhas ainda era uma possibilidade, sendo repetidas vezes colocado nos contratos de arrendamento da linha entre o Estado e particulares, sendo Sá da Bandeira um dos seus principais defensores [*Diário de Lisboa*, n.º 98, de 30.4.1860, p. 446]. Destacam-se os projetos nunca concretizados de Larcher (1860) e Varandas⁷² (1876), que defendiam a instalação do início/fim da linha no ponto mais próximo de Lisboa, diminuindo os custos relacionados com uma viagem mais demorada a partir do Barreiro e com o facto dos navios de maior calado terem de ficar ao largo, na maré vazia.

A possibilidade da continuação da linha até Cacilhas (com uma nova estação ferroviária para o Barreiro, cerca de 300 metros mais a Sul) foi novamente notícia com os projetos governamentais lançados através da Lei de 14 de julho de 1899 [*Diário do Governo*, n.º 147, de 6.7.1901, p. 1814]. Em 1901, deu-se início à construção de mais um aterro nas margens do rio Coina, para a construção de uma ponte sobre este rio e procedeu-se à abertura do ramal até ao apeadeiro do Barreiro-A, que dividiu os terrenos da fábrica de cortiça O. Herold & Co. Considerava-se que a estação do Barreiro não

⁷² Foi inclusivamente tema local de debate político nas eleições para deputados de novembro de 1877, com os Regeneradores a acusarem o candidato Progressista pelo círculo eleitoral, Eduardo Tavares (jornalista, natural de Almada onde nasceu em 16.11.1831, faleceu em Lisboa em 8.1.1885 [*O Occidente*, revista ilustrada de Portugal e do estrangeiro, 8.º ano, vol. VIII, n.º 220, de 1.2.1885]) de ser um dos apoiantes do prolongamento da linha férrea para Cacilhas, “que seria a nossa [para o Barreiro] ruína” [*O Progresso*, 24.11.1877].

podia, pelas suas condições, responder cabalmente às exigências do tráfego de uma importante rede ferroviária. O “terminus” deveria ser transferido para Cacilhas, “gastando aí mais proveitosamente sem as sujeições de obras anteriores, o que no Barreiro haveria que despende, reduzindo quanto possível a duração da travessia fluvial” [*Diário do Governo*, n.º 272, de 1.12.1902, p. 3897].

As obras no ramal do Seixal, visando chegar a Cacilhas, tiveram o seu culminar em 1923 com a entrada em funcionamento da ponte (com um tramo levadiço) sobre o Coina e inauguração da estação do Seixal. Mas o projeto de ligar o Algarve e o Alentejo a Cacilhas, ficando o Barreiro numa posição secundária, estava condenado há alguns anos. Logo em 1906, no texto do decreto que autorizava a realização do estudo do prolongamento do ramal do Seixal, entre esta localidade e Cacilhas, era referido que devia ser dada “atenção à possibilidade de se estabelecer junto dela o Arsenal da Marinha” [CMB-AMB - CLP, *Diário do Governo*, de 21.12.1906, p. 774]. Por fim, em 1921, o Estado cedeu o palácio nacional do Alfeite para servir de instalações à Marinha, primeiro para a escola de Recrutas da Armada [*Diário do Governo*, n.º 129, série I de 25.6.1921, p. 901] e depois como local do novo Arsenal Naval [*Diário do Governo*, n.º 197, série I de 7.9.1927, p. 1805]. A decisão política de instalar o arsenal da Marinha no Alfeite minara em definitivo o projeto da linha chegar a Cacilhas [*O Seixalense*, 6.11.1932].

A explicação para a manutenção da estação “términus” no Barreiro tem as suas origens em 1876, quando foi apresentado à associação dos engenheiros civis portugueses, um projeto da autoria do capitão de engenheiros Miguel Carlos Correia Pais, chefe de exploração dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, que previa a construção de uma ponte sobre o Tejo com prioridade ao tráfego ferroviário. Neste projeto, Miguel Pais defendia a construção de uma nova estação ferro-fluvial para a vila do Barreiro, permitindo que esta estivesse mais bem preparada a receber a linha para o Seixal⁷³. Um dos principais opositores deste projeto foi precisamente John Douthat, que em resposta encomendou a três engenheiros ingleses um estudo para demonstrar que a ideia de Miguel Pais não era viável, numa altura em que Douthat ainda tentava

⁷³ É por esta razão que o edifício da estação do Barreiro – ao contrário das estações términus, como Santa Apolónia – não está construída no fim da linha, mas lateralmente. Até à década de 80 do século XX não existia qualquer estrutura na direção oeste da linha, tendo vista desimpedida para o Seixal.

executar o seu projeto de uma ponte para minérios no Mexilhoeiro (Pimenta, 1886, p. 86).

Para a construção do cais foi necessário conquistar ao rio Coina uma área de 30.790 m², num aterro suportado por fortes muralhas. Assim, o cais partia do lado sul, do muro de suporte que sustentava a estrada para Palhais, na Recosta, tendo 448 metros de extensão, o da testa 70 metros e o do lado norte 340 metros. Para aterrar o espaço cercado por estas muralhas, com uma altura média de 4,5 metros, foram utilizados aproximadamente de 139 mil metros cúbicos de terras. Quando o aterro ficou concluído, foi registada em fotografia a totalidade dos operários envolvidos na construção, acompanhados por Miguel Pais e dos seus ajudantes.

Figura 19 - Operários e engenheiros envolvidos na construção do aterro para a nova gare ferroviária (c. 1882).



Fonte: CMB-Espaço Memória do Barreiro

Figura 20 - Pormenor da fotografia anterior com engenheiro Miguel Pais entre os operários (c. 1882).



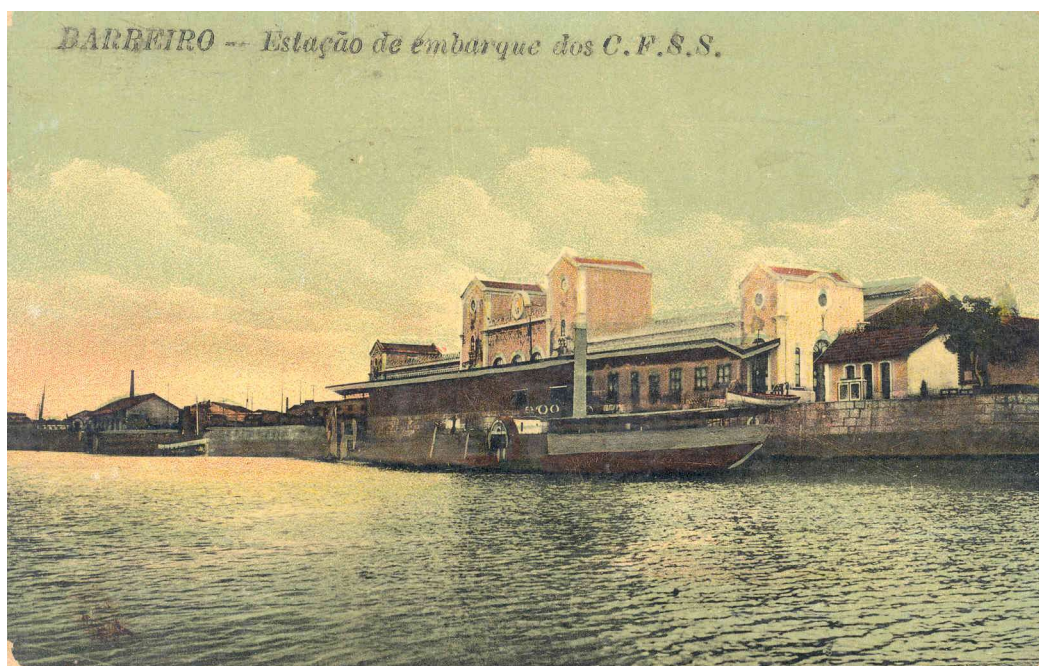
Fonte: CMB -Espaço Memória do Barreiro

Podemos nessa extraordinária imagem, observar o aterro ainda sem o edifício da estação, onde posam os carroceiros para o transporte de pedra e areia, os carrinhos de mão para a pedra, os ferreiros para unir as juntas das pedras na muralha, uma multidão de adultos e crianças, desde os engenheiros, aos capatazes, até ao simples operário.

O Estado dispendeu para a obra um orçamento inicial de 260 contos de réis, com grande parte dos gastos a ser destinado a este aterro (o edifício da nova gare custou 60 contos de réis). Do projeto inicial do engenheiro Miguel Pais, que demorou nove anos a ser concluído, apenas uma parte foi construído já no século XX, em 1905: a ponte-cais em T destinada à exportação dos minérios alentejanos.

A construção da nova gare marítima do Barreiro, localizada no leito do rio, a mais de 500 metros das margens do Coia foi uma obra de grande complexidade hidráulica, apresentando grandes dificuldades técnicas de execução. Foi uma batalha difícil de travar em que além de Miguel Pais, poucos acreditavam fosse bem-sucedida (Pais, 1963, p. 192). Concluída em 1884, na sua graciosidade, oferecia abrigo e comodidade aos passageiros.

Figura 21 - Cais da estação ferro-fluvial dos caminhos de ferro do Sul e Sueste (1910).



Fonte: CMB-Espaço Memória. Fundo de bilhetes postais ilustrados.

A gare marítima, única no país como estação ferroviária e fluvial, seria inaugurada no dia 4 de outubro de 1884, no meio de “luzida e pomposa festa” a que não faltou o Ministro de Estado, António Augusto de Aguiar, a Câmara Municipal, todos os empregados e “os operários das oficinas e os seus respetivos mestres, duas filarmónicas, mais de duas mil pessoas de todas as classes sociais, habitantes de Lisboa, do Barreiro e povoações vizinhas” (Pimenta, 1886, p. 86).

Na memória descritiva do projeto que elaborou para a gare marítima, o engenheiro Miguel Pais explicava a intenção de realizá-lo com a maior economia de meios, procurando, “reunir à maior simplicidade, uma certa elegância no risco, obtida mais pela harmonia dos traços da fachada e anexos, que pela riqueza da pedra, do seu talhe e d’ornamentos sempre caros e de pouca duração, num sítio tão exposto” [CNDF-FMNF, 1879].

Do ponto de vista estrutural, a gare marítima do Barreiro apresentava dois corpos integrados, o edifício de passageiros e as plataformas com a sua competente gare coberta em ferro de arrebites e o cais de embarque e amarração dos navios das carreiras fluviais.

A abertura da nova gare fluvial acentuou o desenvolvimento económico e populacional do Barreiro, que estava já em crescimento, mas de forma tímida. Foi a indústria corticeira que mais beneficiou com a construção da nova estação. No último quartel do século XIX, aos pequenos fabricos de rolha que já existiam desde 1865, vieram somar-se as grandes empresas de cortiça em redor da estação e na zona da Recosta, como os Reynolds (que transferem a fábrica de Estremoz), a alemã O. Herold & Co. (que adquire os terrenos a sul da estação, ao filho de António Gomes Brandão ocupando as instalações da antiga fábrica de moagens a vapor do Barreiro, de Luís da Costa) ou a Lane & Santos, que se fixa nas antigas instalações da cordoaria de Nicola Covacich (que mudara a sua cordoaria mecânica para perto do apeadeiro do Barreiro-A).

Estavam agora criadas as condições para fixação de novas gentes e indústrias, tendo os novos empreendimentos que adaptar-se à reconfiguração do espaço agora definido pelo complexo ferroviário e portuário do Barreiro.

Em conclusão, apesar do concelho do Barreiro não fazer parte das principais rotas comerciais que ligavam a Península de Setúbal ou o hinterland alentejano a Lisboa, as ligações com a capital foram paulatinamente reforçadas ao longo da primeira metade do século XIX, graças às ligações dos barcos da Carreira, da navegação à vela e a vapor, à vila do Barreiro.

Ainda antes da decisão governamental de alterar o início da linha do Sul de Aldeia Galega para o Barreiro em agosto de 1854, a edilidade local e as suas elites já tinham efetuado tentativas de colocar o Barreiro nas rotas de passageiros e mercadorias com a capital. Essa vontade foi expressa em 1852, em sessão de câmara e concretizada dois anos depois com a construção, financiamento e manutenção da ponte do Mexilhoeiro, a noroeste da vila.

A entrada em funcionamento de uma nova estrutura portuária financiada pela elite económica e política local poderá ter contribuído decisivamente para a alteração do trajeto ferroviário, visto que uma figura política de relevo residente na vila surge ligada aos dois projetos: Joaquim António de Aguiar.

Depois foi dada a vez aos engenheiros da companhia ferroviária para escolherem o local da estação e das linhas férreas.

Para os contemporâneos a instalação do caminho de ferro representava um acelerar do tempo⁷⁴ ansiado e, com ele, o crescimento económico, a indústria e a fortuna.

Partindo das escrituras de compra e venda das propriedades onde foi construída a primeira gare e assentadas as primeiras linhas de caminho de ferro a sul do Tejo, tentámos descobrir quem foram os indivíduos mais beneficiados ou prejudicados pelo almejado Progresso. Além das compras realizadas pela Companhia, vimos também as compras efetuadas pelos sócios-diretores a título individual.

O oportunismo dos diretores da Companhia na aquisição de propriedades foi claro e foram claramente beneficiados por esta via. Entre os vendedores (expropriados) locais pela companhia, beneficiaram inicialmente apenas alguns, quase todos membros da sua elite. Mas a curto prazo todos acabaram por beneficiar com a chegada dos primeiros operários e as suas famílias: os pescadores no transporte fluvial; os proprietários com aluguer de casas e venda de propriedades; os agricultores com o aumento da procura local; e em última análise, a indústria com o aparecimento das primeiras fábricas, 4 anos depois da abertura da linha, em 1861. A própria edilidade ganhou territorialmente, ao ver incorporados concelhos vizinhos extintos por meio de uma reforma administrativa e ao procurar criar alguma ordem, na explosão urbana que se adivinhava, ao criar dois eixos viários na vila com a rua Miguel Pais para sul (1858) e a rua Marquês de Pombal, para nascente (1863). Em termos financeiros, a Câmara Municipal do Barreiro lucraria igualmente das taxas cobradas na Ponte-cais do Mexilhoeiro, transformada em local de transbordo de passageiros e mercadorias.

Quanto à localização da primeira estação, outras questões se colocam. Quando o engenheiro chefe De Lenne efetuou o levantamento topográfico para a linha, depressa deve ter percebido que o local ideal para a estação era a nascente do Barreiro, entre as marinhas de sal do Lavradio e o Largo das Obras, zona que apesar de pantanosa, era plana e em esplanada para o Tejo e Lisboa. Mas o local já estava ocupado pela cordoaria de Nicola Covacich⁷⁵, que aí tinha construído uma muralha em pedra e um cais acostável

⁷⁴ O relógio no topo da fachada da estação ferroviária representava um novo tempo, diferente do repicar dos sinos das igrejas, às horas certas e meias horas.

⁷⁵ Este empresário de Ragusa (atual Croácia) tinha ligações familiares, pelo lado da mulher, com José Lamas, fabricante de correias para máquinas de indústria, única em Portugal (Pereira e Rodrigues, 1909, Vol.IV, p.50).

para mercadorias. Acabou por ser Alfredo da Silva, 50 anos depois e já depois da propriedade ter mudado de proprietário duas vezes⁷⁶, que compreendeu o potencial do local, instalando aí a Companhia União Fabril. Mas com esta hipótese colocada de lado (não podemos comprovar se existiram conversações para a compra desses terrenos, mas é bastante provável) o cais na Ponta do Mexilhoeiro ganhava extraordinária importância. Só assim é possível explicar a construção de uma estação ferroviária junto a um rio, que nunca foi pensada para ser um cais fluvial (apesar do desenho enganador da sua fachada). De facto, a estação foi construída em sítio onde as areias e lodos da Recosta e Alburrica nunca permitiriam acostagens, mas o mais próximo possível da ponte-cais do Mexilhoeiro. Por isso, em frente desta estação o transbordo era feito unicamente por pequenos barcos de pescadores do Barreiro ou já, mais tarde, por uma ponte em madeira que nunca foi solução.

Foi Miguel País com um projeto de engenharia extraordinário, que conseguiu o impensável à época: a primeira estação ferroviária fluvial de Portugal. Dessa forma, criou as bases para um mais sólido crescimento económico da vila do Barreiro, em resultado da melhoria das condições de transbordo das mercadorias da via-férrea para o seu transporte marítimo

⁷⁶ Primeiro como fábrica de cortiça da empresa Lane & Santos e, já no início do século XX, da firma Bensaúde & C.^a.

6. A FORMAÇÃO DE UMA VILA OPERÁRIA

“Esta vila tem mudado completamente de face desde 1855, época em que se começou a construir o caminho de ferro do Sul e Sueste, a esta parte; quem a visse então e só hoje a tornasse a ver de certa de que a não conhecia. A sua riqueza tem duplicado, já pela construção de muitos e valiosos prédios, já pelo aumento do rendimento dos antigos, e já finalmente pelo rápido desenvolvimento das suas relações comerciais e industriais; e isto não são asserções vagas, podem provar-se com documentos oficiais. O que é que tem concorrido para que ela assim progrida? A fortuna de ter colocada em si a estação principal do referido caminho de ferro. É trivial e até mesmo passa como axioma, que as povoações dos extremos das linhas férreas, onde a ação destas se centraliza, de pequenas passam imediatamente a populosas vilas ou cidades, e a vila do Barreiro não devia afastar-se, como não se afastou, desta regra. Pode, portanto, dizer-se dela que é semelhante à moça, louçã, que se tem preparado para entrar no festim social onde já tem seu lugar”.

Excerto de representação enviada pela Câmara Municipal do Barreiro ao Governo, em 8 de março de 1867, in: *Diário de Lisboa*, n.º 59, de 14.3.1867, p. 747

Neste grande capítulo, onde pretendemos apresentar o quadro económico e social da vila do Barreiro, aplicamos o termo “primeira industrialização” e “segunda industrialização”, termos já utilizados por outros autores, para distinguir uma mudança estrutural e económica nas indústrias dos seus países (Burhop e Wolf, 2013; Hughes, 1983; Kilduff e Russell, 1952; Lequin, 1982; Mendes, 1985; Mokyr, 1999). Apesar de verificadas mais tarde em Portugal⁷⁷, estas alterações registaram-se no nosso país e a vila do Barreiro representa, nessa perspetiva, um microcosmo dessas mudanças.

Assistimos ao longo do século XIX na vila do Barreiro, uma localidade onde abundavam instalações protoindustriais, ao início de uma transformação na utilização de novas forças motrizes nessas atividades económicas – o vapor – e que beneficiou da implantação do caminho de ferro, que passou a ligar o sul de Portugal à capital. Essa primeira industrialização, lenta e por vezes incipiente, aplicada na indústria local à cortiça, moagem e cordoaria não terá sido diferente de outras localidades, na confluência de vias de comunicação modernas (Silveira, Lima e Alcântara, 2011, p. 97). Assim, a “primeira industrialização” em termos conceptuais é entendida como o período durante o qual os processos tradicionais de fabrico foram substituídos por novas forças motrizes e por maquinaria que substituiu a intervenção humana.

Nessa lógica, a utilização do vapor como força motriz predominante até à denominada “segunda Industrialização”, coincide com a balizas temporais finais na nossa tese (introdução da eletricidade na Companhia União Fabril, em 1909) e marca a entrada da vila do Barreiro na indústria pesada química e numa economia baseada em grandes volumes de capital, capacidade transformado de matérias primas, produtos de alta-tecnologia, autossuficiência energética e rede de transportes (Hughes, 1983; Mendes, 2010; Solomon, 2022).

Mas como podemos definir a industrialização? Primeiro, temos de distinguir entre a indústria e a industrialização. A indústria consiste em empresas, empreendimentos ou organizações que fabricam grandes quantidades de bens ou serviços padronizados. A industrialização, por outro lado, é um processo social, económico e tecnológico, que aplica conhecimentos úteis para reorganizar a produção com fontes inanimadas de energia. Assim, a industrialização gera mudanças estruturais

⁷⁷ A Segunda Industrialização na França, Alemanha, EUA e Inglaterra deu-se entre 1870 e 1914 (Mokyr, 1999).

na sociedade, através da criação de novas instituições e organizações e de uma nova divisão do trabalho, moldadora das classes sociais, como também, aumenta a profissionalização e a mobilidade social ou aumenta a produção de bens padronizados baratos e melhora a produtividade.

O início da construção da linha de caminho de ferro no Barreiro, em 1855, colocou em marcha um conjunto de mecanismos, à semelhança de outras cidades portuguesas e europeias, que eventualmente desencadearam alterações no território e sociedade local. Estas transformações, primordialmente na vila, influenciaram e alteraram o trabalho e a população. Por essa razão decidimos analisar a população neste território durante o período por nós proposto a analisar. Primeiro, numa visão geral da sua evolução e depois alguns aspetos mais relevantes como a estrutura etária, a natalidade e mortalidade, a nupcialidade e por fim as migrações. Na análise demográfica, onde serão efetuadas algumas comparações com outras localidades, procurámos verificar se a população da vila do Barreiro estava preparada para a industrialização que se verificou na localidade e de que forma a afetou.

Investigaremos a existência de uma sociedade industrializada, pretendendo responder à questão, se e quando a vila do Barreiro se transformou em resultado da atividade industrial. Que fatores contribuíram para essa alteração na sociedade e em que moldes se verificou, quando comparamos os dados recolhidos para o período anterior à introdução no caminho de ferro no Barreiro e o período que se seguiu.

Verificaremos, depois, que foi durante a industrialização do Barreiro que se iniciaram as primeiras grandes alterações da paisagem, com a construção de aterros na Recosta para a estação e aqui analisaremos a afetividade do espaço e as visões dos contemporâneos da mudança. Procuraremos analisar algumas áreas relacionadas com a melhoria ou degradação do bem-estar das populações como o problema da habitação das classes trabalhadoras; a alimentação e as mudanças alimentares, a sua qualidade e a regulação do consumo; a fome; a morte; a doença profissional; a saúde pública; os conflitos sociais, a violência e as greves.

6.1 Evidências de uma mudança: a população residente (1801-1911)

Depois de analisado o processo de instalação e desenvolvimento do caminho de ferro, debruçar-nos-emos sobre a demografia, analisando em primeiro lugar a evolução da população presente e da sua estrutura etária, assim como a natalidade, mortalidade, nupcialidade e o papel das migrações internas.

Procuraremos verificar se existiram mudanças perceptíveis ao nível demográfico antes e depois da instalação do caminho de ferro. Parte desta caracterização foi suportada em fontes indiretas como os registos paroquiais dos batismos, dos casamentos e dos óbitos entre 1801 e 1910 na freguesia de Santa Cruz do Barreiro. Suportámo-nos em fontes de origem eclesiástica, como Fernando de Sousa já apontou (1996, p. 60), porque estas tinham origem em informações mais fidedignas que as do Estado, sendo “ponto assente que só através dos curas se poderia ter alguma certeza da população”. Foram feitas tentativas de encontrar os Róis de Confessados da vila do Barreiro, valiosa fonte para a história social, mas tal veio a provar-se impossível.

Em paralelo, foram consultadas fontes diretas oficiais publicadas, como as contagens da população e censos gerais entre 1801 e 1911, e elementos contidos em corografias e fontes semelhantes para dados populacionais desde o século XVI. Para verificar a qualidade das fontes foram consultados os relatórios manuscritos destas contagens populacionais depositados na DGLAB/Torre do Tombo. Temos a noção que algumas das fontes demográficas, em especial as anteriores a 1864, estão sujeitas a falhas e omissões. Como já referiu Teresa Rodrigues (2001, p. 105) a análise do tipo e da qualidade das séries estatísticas do passado é parte integrante e indissociável da investigação. Por essa razão, os levantamentos da população efetuados em 1801 e 1849 (“censos”, segundo os autores da edição crítica) e por nós aqui utilizados, apesar de algumas falhas para algumas freguesias, não deixam de ter um grau de qualidade bastante aceitável (Silveira *et al.*, 2001, p. 123).

De igual forma, pretendemos estudar as alterações na estrutura social e na mobilidade social, para analisar a mobilidade intergeracional, à semelhança de outros estudos à escala local (Dribe, Helgertz e Putte, van de, 2015; García-Gómez, 2013; García-Gómez e Pérez-Cebada, 2020; Lippényi, Maas e Leeuwen, van, 2013). Como fontes para esta análise optou-se pelos registos de casamentos da freguesia de Santa

Cruz (freguesia urbana do concelho do Barreiro), entre 1861 e 1910, depositados no Arquivo Distrital de Setúbal e os cadernos de recenseamento eleitoral da mesma freguesia, entre 1842 e 1911, depositados no Arquivo Histórico Parlamentar. Estes dados forneceram elementos como a profissão, naturalidade, idade, estado civil, nível de instrução e de décima cobrada.

Aqui, um novo conjunto de questões de âmbito social e económico têm de ser respondidas como: que novas oportunidades surgiram para os habitantes da vila? Que alterações se verificaram nos comportamentos demográficos? Incluímos nesta análise dados sobre a mobilidade geográfica (migrantes e imigrantes), natalidade e mortalidade (em particular, a infantil) e as suas causas, a partir dos registos paroquiais depositados no Arquivo Distrital de Setúbal, entre 1855 e 1910. Que elementos foram fundamentais para as alterações ou permanências demográficas?

Desta forma conseguiu-se obter uma imagem das principais características demográficas da vila do Barreiro e da sua região. Poderemos assim compreender melhor como a população da vila se adaptou à primeira industrialização, à construção do caminho de ferro em 1855 e quais os impactes da instalação de novas indústrias no concelho, na segunda metade do século XIX. A estes objetivos somamos a hipótese de que o caminho de ferro foi realmente um fator no desenvolvimento populacional como Luís Espinha da Silveira e outros afirmaram (Silveira, Lima e Alcântara, 2011, p. 36).

6.1.1 A evolução

Para esta análise, num primeiro momento, foi efetuado o levantamento de bibliografia publicada sobre o Barreiro e da sua região, para a recolha e análise de dados demográficos. Dessa leitura, verificámos a ausência de um levantamento populacional da vila do Barreiro desde a criação do concelho até ao século XX, apesar de algumas tentativas já efetuadas (Pais, 1963, p. 349). Temos consciência que a maioria dos valores da população portuguesa utilizados por diversa bibliografia apoiam-se em dados, provavelmente incorretos, já que não existia rigor ou ciência no seu levantamento (Duarte, 1996, p. 185). Apesar de potenciais inexatidões estes numeramentos são importantes para uma visão geral da evolução da população desde períodos mais recuados e a sua comparação com outras localidades, já que os autores aqui citados para o período moderno também as utilizam (Vargas, 2017; Ventura, 2007). Desse trabalho resultou a criação da tabela 3.

A análise do território, nas vésperas da construção da linha férrea, revelou-nos um concelho (ainda de pequena dimensão) em estreita relação com os concelhos limítrofes e, em particular, com Lisboa.

A população do Barreiro, a partir da criação do concelho em 1521, registou nas primeiras décadas um significativo aumento populacional, ao que se seguiu uma estagnação dos números entre os finais do século XVI e o início do século XVIII. Na segunda metade da centúria de setecentos a população registou um novo incremento, apenas interrompido entre os levantamentos populacionais de 1849 e 1864. Por fim, no último censo de 1911, em resultado da instalação da Companhia União Fabril, a população já registava um acentuado aumento (só terá interrupção no final dos anos '60).

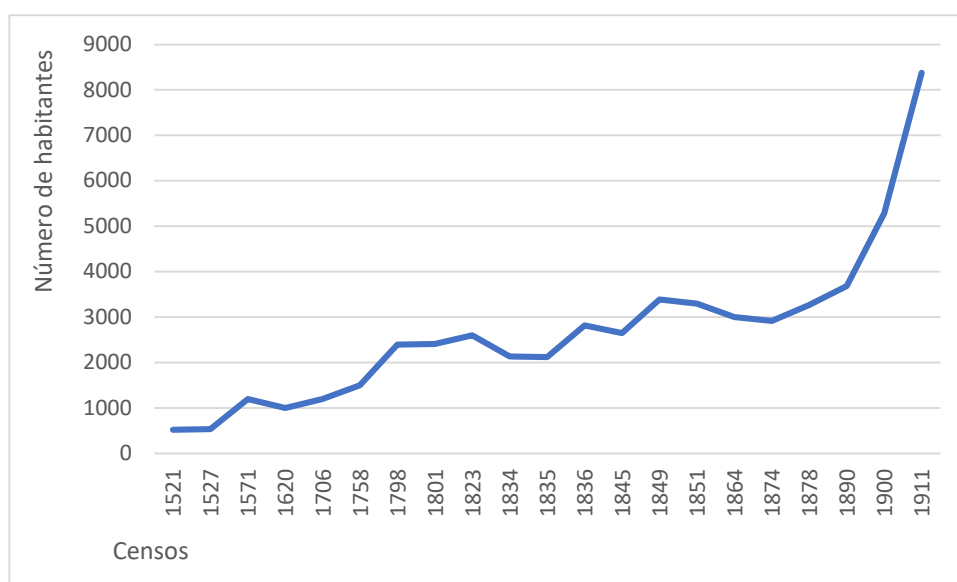
Tabela 3 - Evolução da população da freguesia de Santa Cruz (Barreiro) entre 1521 e 1911

Anos	1521	1527	1571	1620	1706	1758	1798	1801	1823	1834	1835	1836	1845	1849	1851	1864	1874	1878	1890	1900	1911
Barreiro	524	536	1200	1000	1200	1500	2392	2409	2596	2133	2118	2816	2648	3384	3292	2998	2917	3270	3682	5281	8375

Fonte: Memórias Paroquiais (1758); Corografia de Portugal (1620) (1798); Contagens demográficas de 1801, 1849; recenseamentos gerais da população de 1864, 1878, 1890, 1911; José Augusto Pimenta (1886); Armando S. Pais (1963)

Quando observamos em pormenor os valores do concelho do Barreiro⁷⁸, a primeira quebra populacional (registada pela contagem populacional de 1620), tanto pode estar relacionada, com o facto de os dados não serem completamente fiáveis⁷⁹ (Santos, 2012, p. 206), como com problemas conjunturais mais vastos que corresponderam a uma fase de desaceleração da população, para a qual contribuíram as sucessivas crises de mortalidade ocorridas nas três últimas décadas de Quinhentos, a emigração para o Brasil e os fluxos migratórios internos direcionados para os principais centros urbanos nacionais, particularmente para Lisboa (Barbosa, 2001, p. 13). No gráfico seguinte, podemos verificar melhor as flutuações populacionais:

Gráfico 1 - Evolução da população da paróquia de Santa Cruz entre 1521 e 1911.



Fonte: Memórias Paroquiais (1758); Corografia de Portugal (1620) (1798); contagens de população de 1801, 1849; recenseamento gerais de 1864, 1878, 1890, 1911; José Augusto Pimenta (1886); Armando S. Pais (1963)

⁷⁸ Alguns dos dados originais estavam enunciados em “fogo”, termo utilizado para designar o agregado familiar ou unidade familiar tributável, cujos valores oscilam entre os 3 e os 4 indivíduos. Para esta investigação escolhemos o valor médio de 3,75 elementos por fogo (Amorim, 2000, p. 620; Rodrigues e Pinto, 1996, p. 253).

⁷⁹ Os dados de 1620 estão contidos na corografia do Frei Nicolau de Oliveira.

Depois de uma estagnação entre o final do século XVIII⁸⁰ e 1823, tudo indica que o concelho se ressentiu da Revolução Liberal de 1820 e da instabilidade que se seguiu. De facto, foi com o final da Guerra Civil que se verificou uma ligeira recuperação dos valores da população registados na segunda metade do século XVIII. Contudo a perda de população residente assinalada pelo censo de 1864 (com uma perda de 11,4%) foi de maior duração e estará relacionada com o impacte das epidemias de Cólera Morbus nos primeiros anos dessa década. De facto, como veremos adiante, a paróquia apresentou um saldo fisiológico negativo durante grande parte da década de 1850.

As populações dos concelhos ribeirinhos da margem sul estiveram sujeitas ao longo dos séculos a variações na sua população e a vila do Barreiro, constituída unicamente pela freguesia de Santa Cruz, não foi exceção como os dados recolhidos sobre a população permitem constatar (Tabela 3). Na construção desta tabela mantivemos a análise sobre a população nas paróquias (até 1836, como vimos o concelho do Barreiro era constituído por apenas uma paróquia) e não sobre os concelhos. Isto deveu-se à necessidade de analisar ao longo do tempo as mesmas unidades que, neste caso, poucas ou nenhuma alteração tiveram em termos de área. Pelo contrário, se a unidade utilizada fosse o concelho, como já vimos antes, teríamos de considerar diversas alterações de área administrativa ao longo do século XIX.

Depois da análise geral anterior, partimos para uma outra focada no período em estudo nesta investigação, utilizando para isso os recenseamentos de 1801 e 1849, publicados criticamente por Luís Espinha da Silveira e a sua equipa (Silveira *et al.*, 2001) e os posteriores recenseamentos gerais da população de 1864, 1878, 1890 e 1911.

Um dos primeiros dados que procurámos obter foi a Taxa Bruta de Crescimento Intercensitário (TCI) da paróquia de Santa Cruz (vila do Barreiro), comparando os seus dados com os das paróquias vizinhas de Coina/Palhais, Lavradio, Alhos Vedros, Moita (Nossa Senhora da Boa Viagem) e Seixal (Nossa Senhora da Conceição). Procedemos, igualmente, à inclusão da cidade de Lisboa (aqui considerada como o conjunto de todas as suas freguesias) para analisar o peso da capital, nas paróquias na margem sul do Tejo.

⁸⁰ Poderemos considerar que na contagem demográfica das Memórias Paroquiais de 1758 a população do Barreiro, em vez de 1500 habitantes, pudesse estar próxima dos 2000, já que os menores de 7 anos não foram considerados na contagem, visto não serem “almas de confissão”, como sucedeu noutras Memórias Paroquiais (Amorim, 2000, p. 621).

Tabela 4 - Taxa de Crescimento Intercensitário na paróquia de Santa Cruz e vizinhas em comparação com a cidade de Lisboa (1801-1911)

Censo	Barreiro	TCI (%)	Coina/ Palhais	TCI (%)	Lavradio	TCI (%)	Alhos Vedros	TCI (%)	Moita	TCI (%)	Seixal	TCI (%)	Lisboa	TCI (%)
1801	2409		526		570		406		1261		1791		164731	
1834	2260	-6,2	975	85,4	740	29,8	612	50,7	2468	95,7	1800	0,5	154861	-6,0
1849	3384	49,7	806	-17,3	714	-3,5	707	15,5	2273	-7,9	2199	22,2	154968	0,1
1864	2998	-11,4	759	-5,8	786	10,1	1334	88,7	3070	35,1	2372	7,9	199412	28,7
1878	3270	9,1	868	14,4	680	-13,5	1432	7,3	3276	6,7	2001	-15,6	242297	21,5
1890	3682	12,6	1163	34,0	783	15,1	1568	9,5	3928	19,9	1933	-3,4	301206	24,3
1900	5281	43,4	1849	59,0	893	14,0	1743	11,2	6330	61,2	2258	16,8	357000	18,5
1911	8375	58,6	2634	42,5	1194	33,7	2071	18,8	6205	-2,0	2877	27,4	434436	21,7

Fonte: Contagem de população de 1801 e 1849; Crónica Constitucional do Porto, n.º 143, de 12.07.1834; recenseamentos gerais da população de 1864, 1878, 1890, 1911; José Augusto Pimenta (1886); Armando S. Pais (1963); Teresa Rodrigues (2008).

No caso da vila do Barreiro, na contagem de população de 1834, tal como Lisboa, verificou-se uma diminuição da TCI, em cerca de 6%, enquanto em todas as outras freguesias se verificou um crescimento acentuado, como Coina e a Moita (85,4% e 95,7%, respetivamente). A pequena dimensão populacional destas últimas (menos de 1500 habitantes) implica uma percentagem elevada de TCI com o aumento de algumas centenas de habitantes, como aconteceu em Coina cuja taxa reflete o aumento de apenas 449 habitantes. Esse reduzido número de habitantes implicava, tal como Espinha da Silveira recordava, “um concelho sem recursos financeiros e sem gente capaz de exercer a governança”, o principal argumento para a extinção de concelhos em 1836 (Silveira, 1997a, 93). Segundo os dados de 1834 nem todas as paróquias aqui analisadas perderam população durante o período da Guerra Civil, podendo até ter servido de local de instalação de populações que fugiam do conflito.

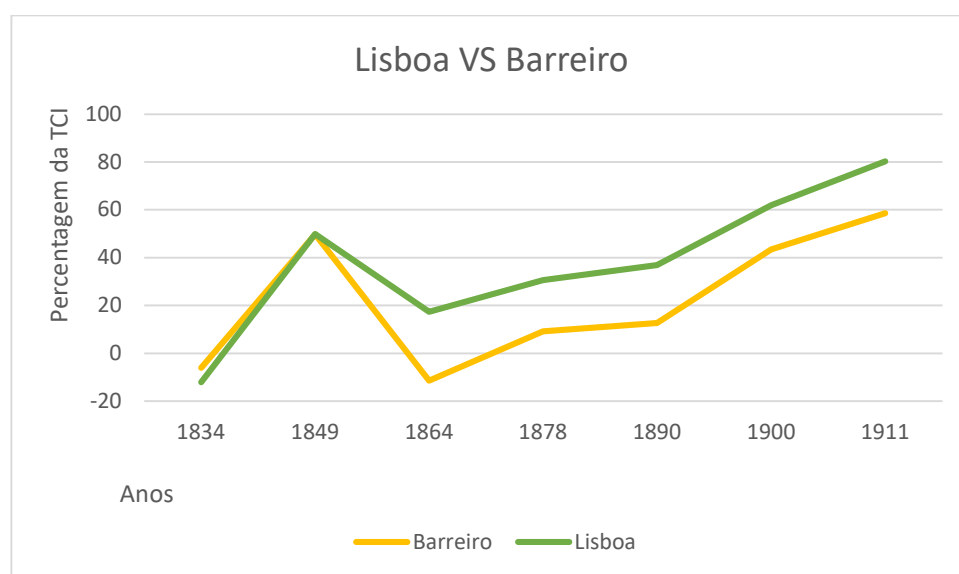
No levantamento populacional seguinte, realizado em 1849, a vila do Barreiro apresentou a maior TCI entre os locais analisados, com um valor na ordem dos 49,7%, bem longe do Seixal com 22%. A capital registava um crescimento quase nulo, enquanto as paróquias de Coina/Palhais, Lavradio e Moita apresentam um resultado negativo, variando entre os 3,5% e os 17,3%.

Até ao censo de 1878 a paróquia de Santa Cruz, assim como Lavradio e Seixal, perderam população, num movimento contrário às restantes. No caso da primeira,

contrariando a filosofia de desenvolvimento populacional promovida pelo caminho de ferro (Silveira *et al.*, 2011, p. 36).

Um aspeto interessante de verificar na análise comparativa entre os dados da TCI das paróquias da Tabela 4 é a sua relação com o crescimento de Lisboa. O poder atrativo da cidade para o hinterland português era grande, com Lisboa a ser a maior cidade de Portugal, com uma percentagem de população muito superior, quando comparada a outras cidades portuguesas. De facto, em 1801, Lisboa contava com 164731 habitantes, uma população 27% superior à segunda mais populosa, o Porto (uma percentagem que aumentaria para 44% no censo de 1864). De todas as paróquias aí analisadas, apenas uma acompanha de forma semelhante a TCI da cidade de Lisboa, como podemos observar no gráfico 2: o Barreiro (consultar dados em anexo 5).

Gráfico 2 - Comparação entre a TCI do Barreiro e de Lisboa entre 1834 e 1911



Fonte: Contagens demográficas de 1801 e 1849; Crónica Constitucional do Porto, n.º 143, de 12.07.1834; recenseamentos gerais da população de 1864, 1878, 1890, 1911; José Augusto Pimenta (1886); Armando S. Pais (1963); Teresa Rodrigues (2008)

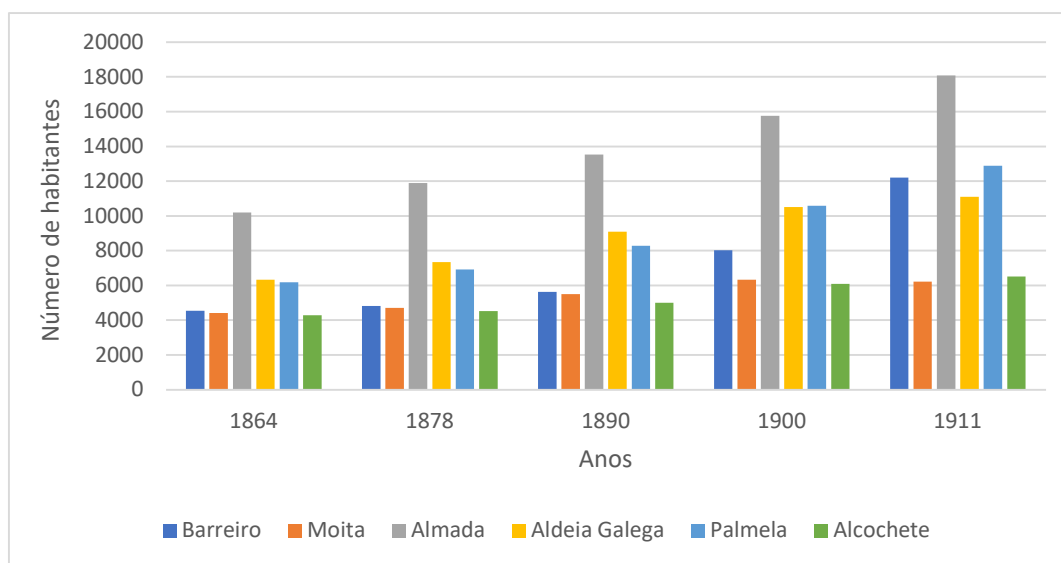
A partir da segunda metade do século XIX e com o início da primeira industrialização, a TCI no Barreiro continuou a acompanhar, embora a um ritmo mais lento, os valores da capital. A vila do Barreiro foi uma das localidades mais sensíveis ao comportamento da TCI do “centro” – Lisboa. Para tal, terá contribuído a ligação fluvial

entre as duas margens que assume aqui uma representação geográfica, mas cujas raízes estão nas relações económicas. De facto, o escoamento dos produtos produzidos localmente (como o vinho, azeite ou batatas) ou o resultado das campanhas de pesca, era efetuado nos mercados lisboetas. Por essa razão, qualquer instabilidade nesses mercados tinha implicações naqueles que mais estavam dependentes dele.

Na análise deste tempo longo (consultar anexo 6), podemos constatar que se verificou um crescimento populacional mais rápido no Barreiro no último quartel do século XIX, depressa ultrapassando a população de Alhos Vedros (concelho do qual o Barreiro tinha obtido independência administrativa em 1521), situação verificada logo a partir do século XVI (Ventura, 2009, p. 3). Apenas a vila da Moita conseguiu acompanhar o crescimento populacional do Barreiro enquanto o Lavradio, Alhos Vedros e Coina registaram um crescimento mais lento. Defronte da vila do Barreiro a freguesia de Nossa Senhora da Consolação do Seixal, com grandes semelhanças com a de Santa Cruz, nomeadamente na sua vocação marítima e até na partilha da embarcação tradicional, a Muleta, registou um elevado crescimento da sua população até ao terramoto de 1755. A partir desta data entrou num ciclo de uma quase estagnação populacional, apenas com um ligeiro ganho no arranque da primeira (censo de 1864) e segunda industrialização (censo de 1911) no concelho do Barreiro.

A partir da segunda metade do século XIX registaram-se ao nível das áreas administrativas maiores alterações que no período anterior. Por essa razão e para podermos analisar a evolução do número de habitantes, numa perspetiva comparativa, optámos por registar os valores populacionais totais dos concelhos, tendo por base os censos populacionais efetuados entre 1864 e 1911 (dados no anexo 7).

Gráfico 3 - Número de habitantes entre 1864 e 1911 nos concelhos do Barreiro e limítrofes



Fonte: Censos de 1864, 1878, 1890, 1900 e 1911; José Augusto Pimenta (1886); Armando S. Pais (1963).

Durante a segunda metade do século XIX, o concelho da Margem Sul com mais habitantes continuou a ser Almada. Contudo é preciso lembrar que a área administrativa deste concelho ia desde a Costa de Caparica até ao Seixal, englobando localidades como Paio Pires, Cova da Piedade, Cacilhas e Porto Brandão. Ou seja, apesar de ter uma área semelhante ao concelho de Aldeia Galega, tinha uma maior concentração populacional (Cruz, 1973, p. 407). Imediatamente a seguir, estava o concelho de Aldeia Galega, que como Almada, registou um aumento populacional constante, em resultado do desenvolvimento da indústria da matança (abate e transformação de carne de porco) e da cortiça. Com um crescimento mais moderado, destacou-se o concelho de Alcochete que persistiu no seu carácter rural e piscatório. Entre os concelhos onde o crescimento populacional foi mais considerável estavam os concelhos de Barreiro e Palmela, embora as bases desse crescimento fossem diferentes. De facto, enquanto o crescimento populacional do concelho de Palmela e, em particular, do lugar do Pinhal Novo se deveu à colonização por “caramelos” (originários das Beiras) para o trabalho agrícola, efetuado por José Maria dos Santos, o crescimento populacional do concelho do Barreiro deveu-se a dois fatores: o primeiro, esteve relacionado com a sua expansão territorial (passando a englobar duas novas paróquias Santa Margarida do Lavradio e Nossa Senhora da Graça de Palhais) e com o desenvolvimento da exploração agrícola nas

charnecas de Palhais e Santo António (e respetiva colonização de beirões na zona da Barra-Cheia); o segundo, com uma grande mobilidade interna em direção ao litoral, graças ao caminho de ferro, das populações do interior, como mão de obra operária nas diversas indústrias, em particular, a corticeira numa primeira fase e, a partir de 1908, a química, com o arranque da produção da Companhia União Fabril, no Barreiro.

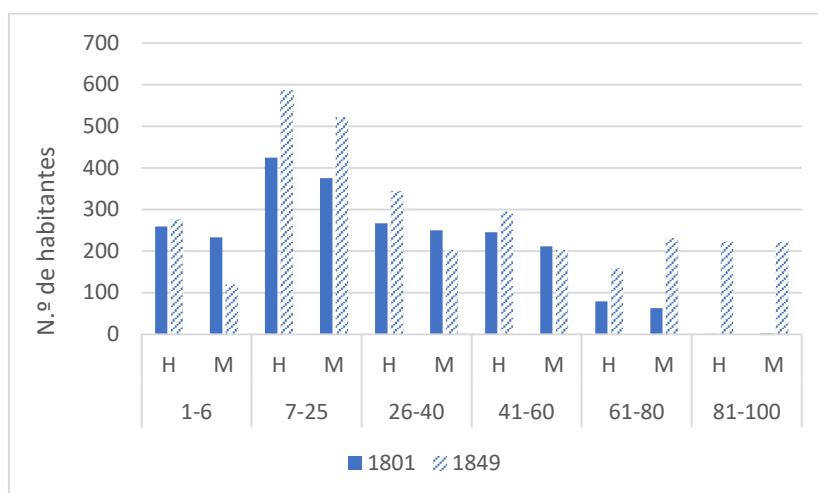
Podemos afirmar que foi a partir da inauguração da segunda estação ferroviária, em 1884, que em termos gerais a vila do Barreiro iniciou um assinalável crescimento populacional. Este crescimento estava intimamente ligado à instalação de novas indústrias associadas ao caminho de ferro, à exploração da cortiça, à pesca do bacalhau e ao desenvolvimento das indústrias já existentes como a moageira, a construção naval e a cordoaria.

6.1.2 A estrutura etária

Após analisadas as alterações aos números totais da população no concelho do Barreiro e na sua região procurámos verificar quais as alterações na estrutura etária da população ao longo do período em estudo. Para a primeira metade do século XIX foram utilizadas as duas contagens demográficas nacionais efetuados na primeira metade do século XIX, precisamente em 1801 e 1849, já utilizados por Fernando Sousa (1996b) e Luís Espinha da Silveira e a sua equipa (Silveira, 2001).

Apesar dos dados de 1801 estarem fora da nossa baliza temporal estabelecida são uma importante fonte para poder caracterizar a primeira metade do século XIX, no concelho do Barreiro.

Gráfico 4 - Dados comparativos da população do Barreiro por sexo e idades, em 1801 e 1849



Fonte: Contagens demográficas de 1801 e 1849.

Apesar da provável falta de rigor de alguns dos dados destas contagens demográficas, continuam a ser, como referiu Teresa Rodrigues (2002, p. 105) importantes fontes para a demografia portuguesa. Por essa razão decidimos utilizá-los, primordialmente, como caracterização demográfica do período anterior à instalação do caminho de ferro na vila do Barreiro. Só assim poderemos tentar responder à questão se a ferrovia e a industrialização originaram transformações na população, economia e sociedade barreirense.

Assim, verificamos que entre as contagens demográficas de 1801 e 1849 a vila do Barreiro ganhara cerca de 1000 habitantes. Segundo o gráfico anterior, a primeira infância continuava a representar uma parcela inferior da população, quando comparada com os restantes escalões etários (excetuando os maiores de 61 anos). Verificamos também que a um equilíbrio entre o número de masculinos e femininos na contagem de 1801, veio suceder na contagem seguinte, uma desproporção favorável aos primeiros. Nos dois registos, os maiores índices encontram-se na população entre os 7 e os 25 anos, que em ambos os sexos, duplica em quase meio século⁸¹, contudo poderemos estar perante uma muito provável subcontagem dos efetivos menores de 7 anos, já que nos censos posteriores a 1864 representam a maior fatia da população (ver gráfico 5 e seguintes). Este problema estará, provavelmente, no facto destas contagens demográficas serem efetuadas pelos membros do clero, que não consideravam os menores de 7 anos para efeitos de contagem, visto não serem “almas de confissão”.

Do cruzamento dos dados de 1801 e 1849 destacam-se outros aspetos relevantes, como o aumento do peso da população masculina entre os 7 e os 40 anos (em particular, no de 1849) representando provavelmente o papel da imigração nos homens em idade adulta. Estes dados sugerem que a imigração para o Barreiro se daria na adolescência e no princípio da vida adulta. Este crescimento populacional ao nível etário e de género, a favor do sexo masculino, aponta para o aumento de um tipo de trabalho onde era exigida força física, provavelmente a agricultura (ao invés da pesca, já em declínio neste último período). Se na contagem demográfica de 1801 se verificava um equilíbrio nos números entre homens e mulheres, na de 1849 os desequilíbrios registam-se em todas as idades, exceto a partir dos 61 anos, provavelmente em resultado de uma maior mortalidade masculina (no anexo 8). De facto, além do Barreiro, outras as localidades junto ao rio Tejo, designadamente, Alcochete, Aldeia Galega, Paio Pires, Moita, Arrentela, Seixal, Amora e Corroios apresentavam uma percentagem favorável ao sexo masculino (ver anexo 9). As diferenças mais significativas eram, além do Barreiro (382), as de Alcochete (319) e as de Aldeia Galega (119).

Por fim, destacamos um aumento dos números da população entre os 61 e os 80 anos, que registam uma duplicação dos valores em comparação com 1801. Porém temos

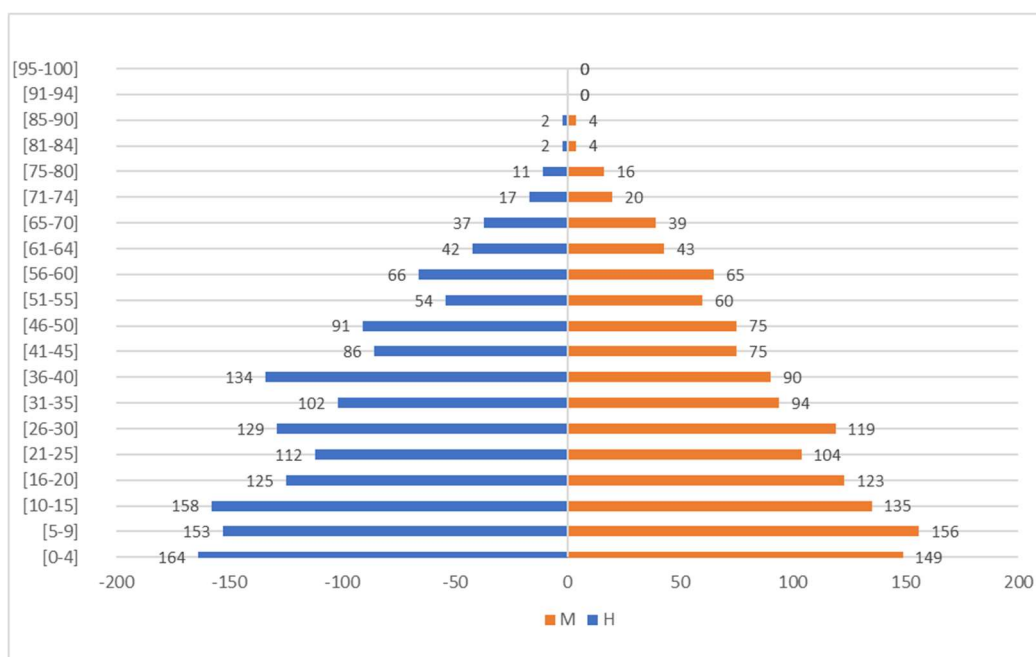
⁸¹ Nos recenseamentos de população de 1801 e 1849 existia um campo a ser preenchido para as idades entre os 1 e os 7 anos e para os nascidos nesse ano (Sousa, 1996, p.58).

de assinalar um provável erro na contagem da população, devido o facto de ser registada a presença de 223 homens e de 222 mulheres, que pela primeira vez na vila, atingiam idades entre os 80 e os 100 anos, quando, em 1801, eram apenas 1 e 2 respetivamente. Os elevados valores de população idosa do Barreiro, já publicados anteriormente (Silveira, 2001, p. 797), são os que constam no documento original [DGLAB-TT, *Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado*, Maços 3371 a 3373]. Apesar de improváveis, podem ser verdadeiros⁸². As duas fontes secundárias mais importantes da história do Barreiro relataram casos de macrobia no Barreiro, com vários casos de extensa longevidade (Pais, 1963, p. 378; Pimenta, 1886, p. 14). Depois, temos documentada a presença de doentes que procuravam o Barreiro para curar as suas doenças, sendo que o Convento da Madre de Deus da Verderena (extinto em 1834) era muito procurado por velhos, “pelas muitas caridades e mimos, com os tratavam” (Pimenta, 1886, p. 18), ou eram acolhidos nas Hospedarias da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário, destinadas a acolher romeiros em tempo de festa e no resto do ano, doentes da capital à procura dos bons ares do Barreiro recomendados pelos médicos (Motta, 2007, p. 10).

Na análise micro efetuada aos dados contidos nos censos gerais da população portuguesa para a paróquia matriz de Santa Cruz, que representava a área urbana da vila, permitiu-nos verificar que se registaram algumas alterações entre 1864 e 1911. Esses dados permitiram construir três pirâmides de idades correspondentes aos censos de 1864, 1890 e 1911.

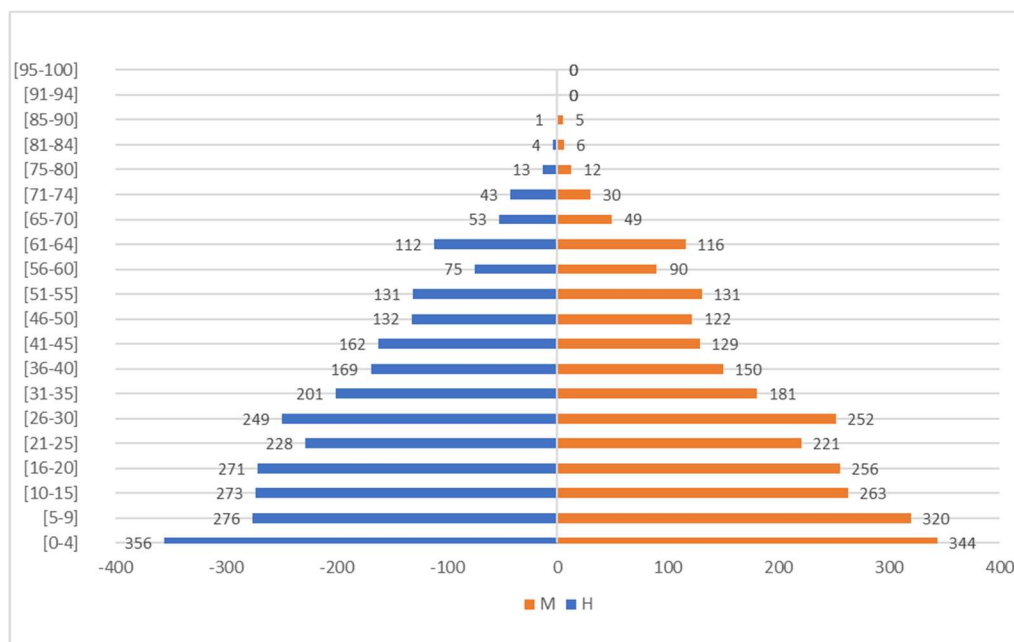
⁸² Poder-se-á também ter-se verificado uma leitura errada da idade. Se o inquirido no recenseamento não conhecesse a sua idade, o pároco faria uma aferição visual da idade, o que pode ter originado um tão elevado o número de idosos.

Gráfico 5 - Pirâmide das idades na paróquia de Santa Cruz em 1864



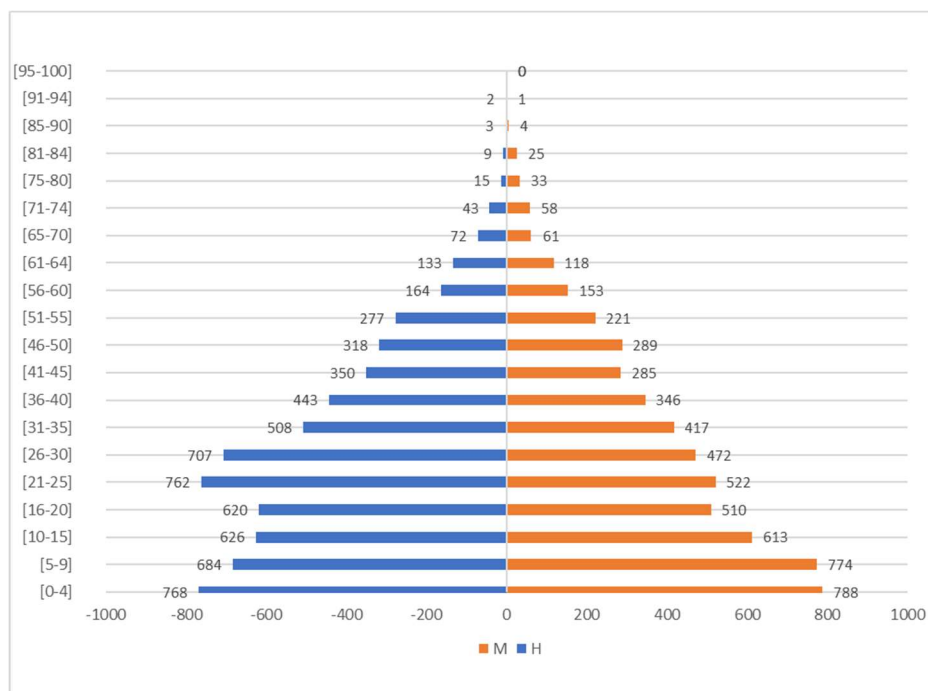
Fonte: Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1868), Estatística de Portugal - População no 1.º de janeiro de 1864, Imprensa Nacional, Lisboa.

Gráfico 6 - Pirâmide das idades na paróquia de Santa Cruz em 1890



Fonte: Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1896), Censo da População do reino de Portugal no 1.º de dezembro de 1890, Vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa.

Gráfico 7 - Pirâmide das idades na paróquia de Santa Cruz em 1911



Fonte: Ministério das Finanças (1913), Censo da População de Portugal no 1.º de dezembro de 1910, Parte I, Imprensa Nacional, Lisboa.

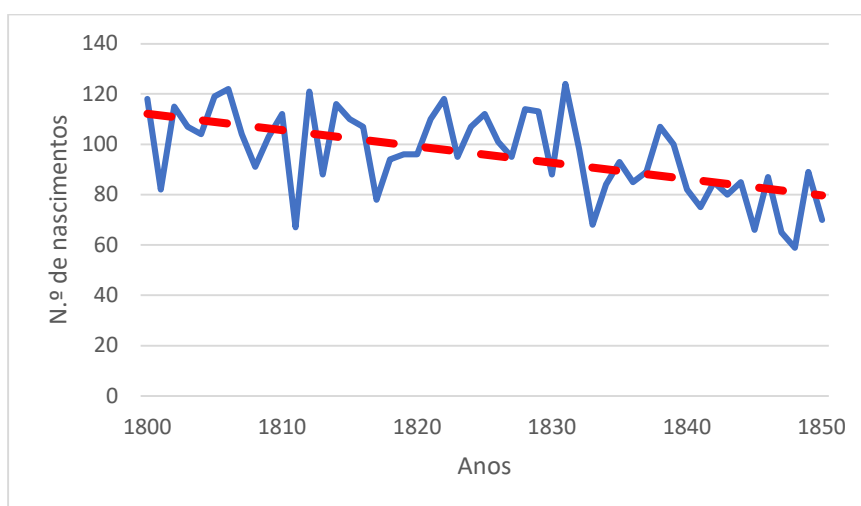
Na análise dos gráficos anteriores podemos observar o peso da primeira infância (0-4 anos) em todas as pirâmides de idade, assim como até aos 15 anos. A elevada mortalidade nos menores de 21 anos (ver gráfico 18) influenciou o desenho da pirâmide, estreitando-a logo a seguir. Terão sido os fluxos migratórios, que já tínhamos observado na primeira metade do século XIX, que voltam a engrossar a pirâmide de idades, registando-se mais habitantes nas idades ideais de trabalho, ou seja, entre os 21 os 40 anos, com uma maior prevalência do sexo masculino. É interessante verificar que na pirâmide de idades do ano de 1890 o sexo feminino está presente em maior número entre os 26 e os 30 anos, provavelmente relacionado com o recrutamento para o trabalho nas fábricas de cortiça, onde o efetivo feminino era elevado. Na pirâmide relativa ao ano de 1911 que abarca já o impacte da instalação da Companhia União Fabril, no Barreiro, o peso do recrutamento masculino para formar o operariado nas fábricas de Alfredo da Silva já é bem visível entre os 21 e os 30 anos. Esse recrutamento teve grande implicações no crescimento populacional do concelho, que segundo os recenseamentos realizados entre 1890 e 1910, mais que duplicava de população nessa faixa etária (gráficos 6 e 7).

6.1.3 A natalidade e mortalidade

As razões do crescimento populacional do Barreiro antes da construção do caminho de ferro poderão ter tido origem na atratividade do concelho, vizinho a Lisboa e a ela ligada por vias fluviais e, por sua vez, aos níveis de fecundidade do concelho. Todas as localidades vizinhas ao Barreiro (exceto Alhos Vedros) tinham registado no final do século XVIII uma tendência de subida da população, refletida no número de batismos (Ventura 2009, p. 4). Mas no início do século XIX manteve-se essa tendência de aumento de nascimentos no Barreiro?

Para verificar se o número de nascimentos na paróquia de Santa Cruz se manteve elevado ao longo da primeira metade do século XIX efetuámos a contagem dos dados contidos nos registos de batismo⁸³. A partir desse levantamento verificámos que a natalidade foi bastante sensível a fenómenos exógenos como a guerra, a fome e aos surtos epidémicos, à semelhança do que sucedia noutras freguesias e concelhos portugueses (Barbosa, 2001, p. 28). Um dos aspetos mais importantes a registar ao longo da primeira metade do século XIX está relacionado com a tendência decrescente do número de nascimentos (gráfico 8).

Gráfico 8 – Nascimentos, por ano, na freguesia de Santa Cruz entre 1800 e 1850



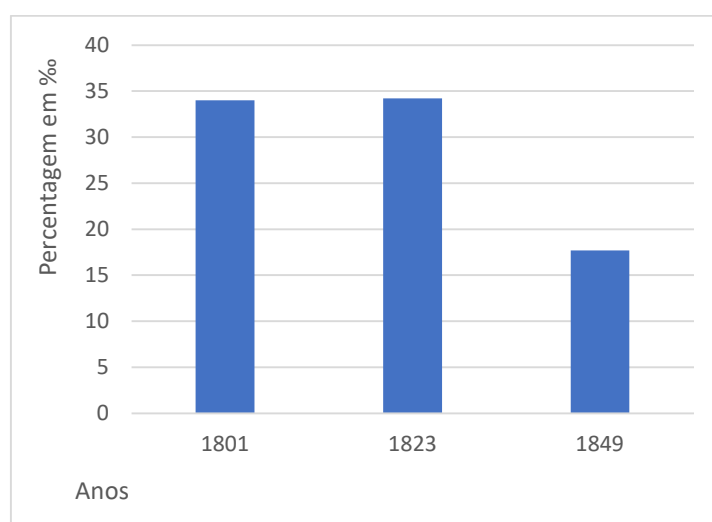
Fonte: Registos Paroquiais de Santa Cruz, Barreiro (1800-1850), [ADS]

⁸³ Novamente estes dados não têm rigor científico, já que, nada nos diz que determinada pessoa ou casal de uma determinada paróquia, não poderá ter efetuado o batismo ou casamento noutra, tal como Maria Toureiro já apontou num estudo demográfico para a Arrentela (Seixal) sem que, no entanto deixasse de os utilizar (Toureiro, 1998, p. 52).

Através da linha de tendência do gráfico anterior (dados no anexo 10) podemos constatar esse decréscimo. Esta tendência parece contrariar a dos concelhos ribeirinhos vizinhos do Barreiro, que no final do século XVIII, revelavam uma subida (Ventura, 2007, p. 77). Entre 1800 e 1850, observámos que o valor médio de nascimentos neste período foi de 96 crianças por ano, tendo-se verificado o valor mais elevado (124 crianças) em 1831 e de 122 em 1806. Em 1847 e 1848 verificaram-se os valores mais baixos do número de nascimentos, com 66 e 59 crianças, respetivamente.

O gráfico 9 mostra o nosso cálculo da evolução da taxa bruta de natalidade (TBN) durante esse período.

Gráfico 9 - Taxa bruta de natalidade na freguesia de Santa Cruz em 1801, 1823 e 1849



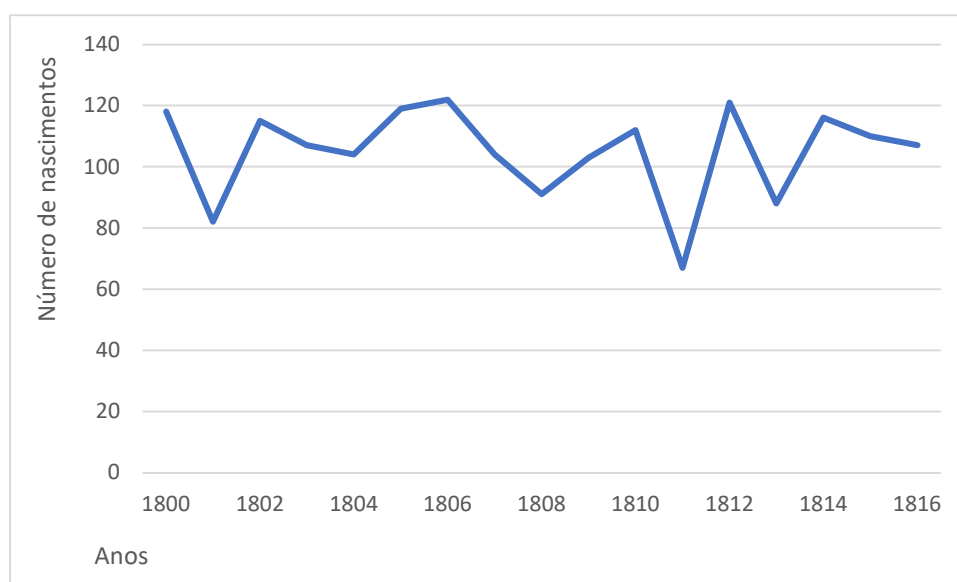
Fonte: Contagens demográficas de 1801, 1849; 1823 - fonte Diário do Governo, n.º 104, de 2.5.1823, pp. 858; Registos Paroquiais de Santa Cruz, Barreiro (1800-1850), [ADS]

Os valores da TBN, no ano de 1801, (dados nos anexos 11 e 12) no Barreiro (34‰), estavam acima da média nacional (33,3‰), revelando uma taxa com níveis semelhantes a Penafiel ou à cidade do Porto (Sousa, 1996, p. 248). De facto, estes valores estavam próximos da TBN média da comarca de Setúbal (35,3‰), uma das mais elevadas da Estremadura (Sousa, 1996, p. 256). Em 1823, praticamente não se registaram alterações significativas, exceto a subida de duas décimas na taxa (34,2‰), contudo os dados de 1849, coincidem com um dos piores anos a nível de nascimentos do século XIX na paróquia de Santa Cruz, devido a uma epidemia de Cólera Morbus que

afetara Portugal, mas particularmente as áreas urbanas ribeirinhas. Por essa razão, esse ano regista a mais baixa taxa de natalidade do século, com um valor de 17,7‰, quando a média nacional se cifrava em 32,8‰.

Este novo dado obrigou a que desta visão geral fosse necessária uma análise a um tempo de menor duração e a alguns períodos que poderiam ter contribuído para esse decréscimo. Escolhemos assim analisar os nascimentos verificados em dois períodos: 1800/1816 e 1830/1846. O primeiro permite analisar os efeitos das invasões napoleónicas e surtos epidémicos e o segundo, os efeitos da Guerra Civil e do primeiro grande surto de Cólera Morbus.

Gráfico 10 - Nascimentos por ano na freguesia de Santa Cruz entre 1800 e 1816

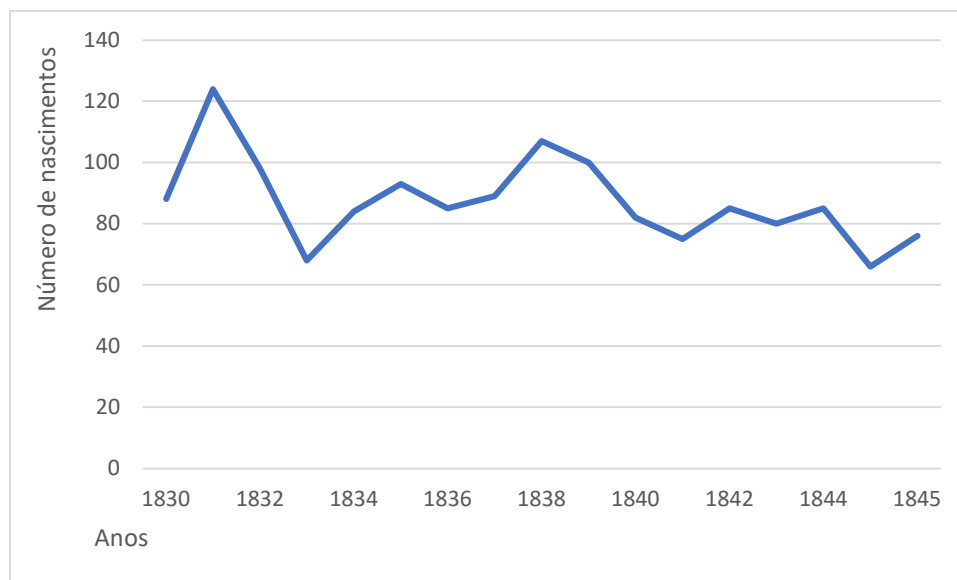


Fonte: Registos Paroquiais de Santa Cruz, Barreiro (1800-1815), [ADS]

Na análise do Gráfico 10 (dados nos anexos 13 e 14), com os totais de nascimentos na freguesia de Santa Cruz entre 1800 e 1816, podemos verificar que o reduzido número de nascimentos nos meses de outubro a dezembro de 1801 foram uma consequência da Guerra das Laranjas e da grande instabilidade verificada entre novembro de 1800 e maio de 1801 (9 meses antes). O mesmo fenómeno verificou-se durante as invasões francesas, com escassos nascimentos no final de 1807 e durante quase todo o ano de 1808. Podemos tirar esta ilação, porque novamente, a partir do Gráfico 11, verificamos que a crise de natalidade do início do ano de 1833 coincide com

o início das hostilidades no continente português entre os liberais e os absolutistas, nove meses antes, a 8 de julho de 1832.

Gráfico 11 - Nascimentos por ano na freguesia de Santa Cruz entre 1830 e 1845



Fonte: Registos Paroquiais de Santa Cruz, Barreiro (1830-1845), [ADS]

Depois de uma ligeira recuperação na natalidade nos finais da década de 1840, uma conjugação de surtos epidémicos no antigo distrito de Lisboa refletiu-se, negativamente, nessa tendência. Tal como sucedeu no resto do país, um conjunto de epidemias grassou em diversas localidades, associadas a um clima de instabilidade política e social provocadas pelas revoltas de Maria da Fonte e Patuleia (Barbosa, 2001, p. 31). A um pico de nascimentos verificado em 1831, 1838 e 1839 seguiram-se acentuadas descidas, acompanhadas por um elevado número de óbitos (ver gráfico 15). Apesar de não dispormos informação sobre as causas de morte para o período representado no gráfico 14 (dados no anexo 15), através dos dados contidos nos registos paroquiais, podemos apontar para 1833 um surto de cólera (com a mortalidade a incidir maioritariamente na população adulta) e em 1842-45 e 1847-49 (atingindo todas as idades) a febre tifoide, tifo, sarampo e escarlatina, num ambiente geral de guerra, carestia, pobreza, promiscuidade, deficiente higiene e medicina (Barbosa, 2001, 32).

No concelho do Barreiro, as crises de natalidade estiveram sempre relacionadas com um aumento da mortalidade. De entre as mais graves que foram registadas,

destacamos o surto epidémico de Cólera Mórbus, desencadeado na Primavera e Verão de 1833, que de modo incontrolável, atacou toda a península de Setúbal tendo causado centenas de vítimas. A análise dos registos de óbito dos anos de 1833 nos concelhos da península de Setúbal permite-nos compreender a evolução do contágio e como a Cólera Mórbus seguiu as linhas do comércio terrestres e de como também a procura por portos alternativos ao de Lisboa pode ter contribuído para a disseminação desta doença na península de Setúbal. De facto, o primeiro surto de cólera regista-se em Sesimbra (abril); depois Barreiro (4 de maio); Alcochete (23 de maio); Azeitão (24 de maio); Moita (24 de maio); Alhos Vedros (25 de maio); Setúbal (27 de maio); Montijo (29 de maio); Sarilhos Grandes (4 de junho); Samouco (7 de junho); e Palmela (10 de junho) [ADS, 1833].

O surto de cólera de 1833 foi apenas mais uma das inúmeras doenças endémicas e cíclicas que afligiam as populações locais, com uma grande prevalência de doenças gastrointestinais e respiratórias.

Para combater os surtos epidémicos, o concelho do Barreiro dispunha apenas de um médico do partido municipal e do hospital da Santa Casa da Misericórdia. A Misericórdia do Barreiro fundada em 1560, desde 1583 que administrava um hospital (Carmona, 2014, p. 45), com capacidade para seis a oito doentes no século XIX (Pimenta, 1886, p. 95). Durante a crise epidémica de 1833 de Cólera Morbus, a Misericórdia atravessava uma profunda crise que perdurava há alguns anos, com desentendimentos entre os Irmãos e dificuldades na eleição das Mesas. As razões desta crise não ficaram para a história (Carmona, 2014, p. 109), mas terão tido origem em problemas financeiros provocados pelo Decreto de março de 1800, que incorporou na Coroa todos os bens das Misericórdias e Hospitais, dando por extintos e abolidos todos os vínculos e encargos pios. A dificuldade na eleição da Mesa da Misericórdia do Barreiro, a partir de 1815, levou a que em 1838 tivesse sido nomeada uma Comissão Administrativa para a gerir. Tal não impediu que pelos cargos da direção passasse a sua elite local (ver anexos 16 e 17). De facto, durante a primeira metade do século XIX não deixou de exercer os seus compromissos de assistência aos mais necessitados e aos doentes, razão que explica a passagem de inúmeros doentes do sul do país pelo Barreiro. Conhecemos este dado em resultado do óbito na freguesia de Santa Cruz, daqueles que não conseguiram concluir a sua viagem até ao Hospital de S. José, em Lisboa. Pela análise de óbitos registados nos concelhos vizinhos do Barreiro, podemos afirmar que os doentes vindos do Sul,

passavam por Setúbal, depois por Alhos Vedros e finalmente pelo Barreiro, contrariando as rotas comerciais e com maior tráfego de passageiros da Moita (apenas um caso em 1833) e Aldeia Galega (um caso em 1825). Na Misericórdia de Alhos Vedros, entre 1832 e 1849, morreram 10 doentes a caminho do Hospital de S. José e no Barreiro 14 entre 1823 e 1845. Uma explicação poderá estar na crença, que chegou ao século XX, de propriedades benéficas das areias das praias do Barreiro e dos ventos de Norte, considerados como “ares limpos”⁸⁴.

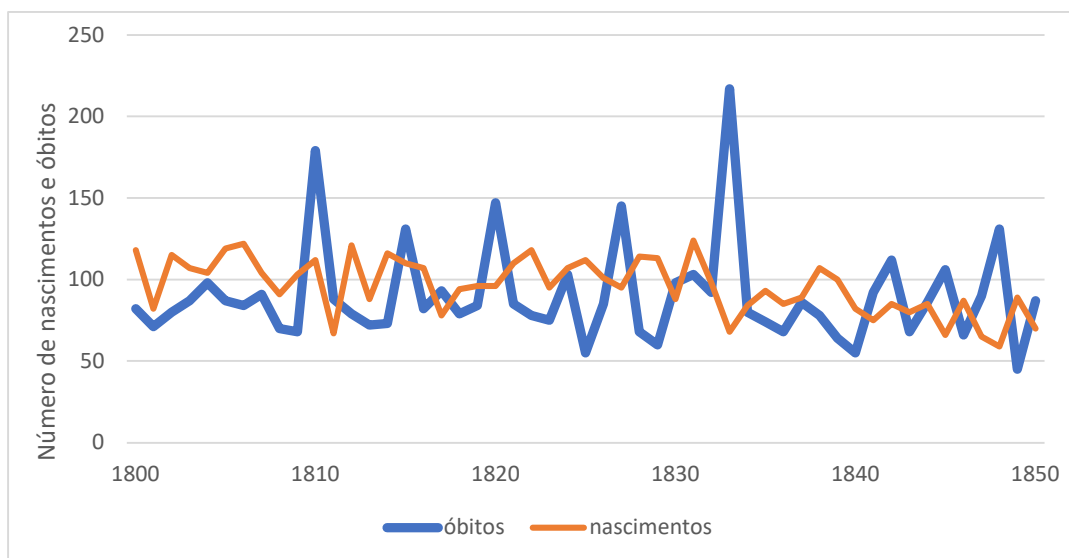
A epidemia de 1833 obrigou a medidas de exceção, sobretudo com a criação de cemitérios, devido à falta de espaço para enterramentos nos locais tradicionais. Sabemos que até à publicação dos decretos de 21 de setembro e de 8 de outubro de 1835, que impuseram, entre outras medidas, a criação de cemitérios públicos fora das povoações, os enterramentos no Barreiro dividiam-se em três locais: a igreja matriz de Santa Cruz, a ermida de S. Francisco e a ermida de Santa Bárbara. Com a publicação do Decreto-Lei de 21 de setembro de 1835, da autoria de Rodrigo da Fonseca Magalhães, a edilidade municipal do Barreiro adquire um terreno localizado a escassos metros da igreja matriz, junto da rua das Obras, que levava ao largo com o mesmo nome⁸⁵. O cemitério público do Barreiro foi benzido no dia 1 de janeiro de 1836, tendo o primeiro enterro sido efetuado no dia seguinte.

Devido a estas razões, decidimos analisar qual seria a relação entre os nascimentos e óbitos, verificados na paróquia de Santa Cruz, na primeira metade do século XIX.

⁸⁴ A 2.5.1830 foi enterrado na freguesia de Santa Cruz um doente de Lisboa, que tinha vindo para o Barreiro “curar a sua moléstia” [ADS, Registos de óbitos – Paróquia de Santa Cruz].

⁸⁵ O cemitério público do Barreiro esteve neste local até 1927.

Gráfico 12 - Variação de nascimentos e óbitos entre 1800 e 1850

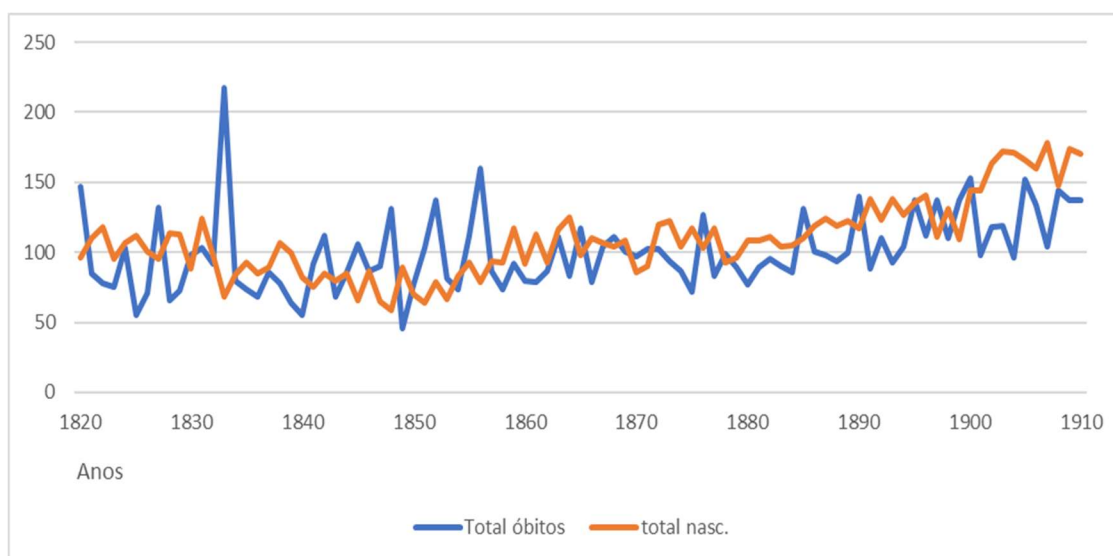


Fonte: ADS- Registos Paroquiais de Santa Cruz, Barreiro (1800-1850),

Pela análise do Gráfico 12 (dados no anexo 18) podemos verificar o impacto nos valores da natalidade provocados por surtos epidémicos. Destacamos, o ano de 1810 com 179 óbitos e 112 nascimentos, com um provável surto de tifo exantemático (Barbosa, 2001, p. 29); 1820 com 147 óbitos e 96 nascimentos; o ano de 1833, em plena pandemia de Cólera Morbus, em que a 68 nascimentos opõem-se 217 óbitos e novamente no surto seguinte, em 1842, (Pimenta, 1886, p. 12) com 85 nascimentos para 112 óbitos.

De seguida, quisemos verificar se estas tendências se prolongaram para a segunda metade do século XIX, ou se foram registadas melhorias na comparação entre os registos de batismo e óbito (agora, nas balizas temporais por nós propostas).

Gráfico 13 - Comparação entre batismos e óbitos na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910.



Fonte: ADS – Paroquiais, registos de batismo e óbito - Paróquia de Santa Cruz, Barreiro (1820-1910)

Quando analisamos, no longo prazo, os níveis de natalidade e mortalidade (consultar dados no anexo 19) verificamos que na primeira metade do século XIX a paróquia de Santa Cruz era mais sensível às crises epidémicas. A partir da segunda metade do século XIX o crescimento populacional da vila estava agora suportado, não só nos fluxos migratórios, mas também num saldo fisiológico positivo a partir de 1860. No entanto alguns comportamentos demográficos mantiveram-se, expressos na elevada mortalidade infantil ou juvenil. Entretanto os expostos da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa tinham deixado de contribuir para os índices de mortalidade infantil, pela simples razão de terem deixado de ser recebidos por famílias barreirenses.

Para analisar em maior detalhe a evolução da população e os níveis de natalidade, não podemos deixar de analisar a taxas de fecundidade (Rodrigues, 2008, p. 383).

Apesar do levantamento populacional de 1849 não apresentar, no caso do Barreiro, valores fidedignos (como vimos, para a população com mais de 80 anos), a qualidade deste dados já foi positivamente verificada (Silveira, 2001, p. 105). A partir dos dados contidos nos registos dos anos de 1801 e 1849 foi efetuado o cálculo da taxa

de fecundidade geral⁸⁶(Bacci, 2002, p. 29). Em 1801, essa taxa fixou-se nos 131,2‰ e, em 1849, um valor bastante inferior de 82,7‰, taxas inferiores à registada em 1864⁸⁷, naquele que foi, também, o segundo pior ano do século, em nascimentos no Barreiro (com apenas 60).

Um aspeto que poderá ser desenvolvido em estudos posteriores, prende-se à possibilidade de o número de nascimentos no concelho do Barreiro acompanhar, em diversas ocasiões, a evolução dos preços dos géneros essenciais como o porco, peixe, trigo ou cevada⁸⁸. Aplicando esta hipótese, no caso da cevada, verificou-se, aplicando o teste de correlação de Pearson, uma correlação significativa positiva (0,450), entre o número de nascimentos e o preço médio deste produto, para um nível de significância de 1%. Esta tendência pode ser observada no anexo 20. Sendo o Barreiro uma vila piscatória, fomos verificar também se o valor médio de venda do peixe, influenciava ou não os nascimentos. No gráfico seguinte (gráfico 14), tentámos analisar a relação entre o preço de venda médio do sargo, robalo e cherne, nos mercados de Lisboa e os números de batismos no Barreiro, ao longo destes 39 anos. Efetivamente, nos anos em que nos é possível comparar a evolução dos preços médios do peixe, com o número de nascimentos, aparenta verificar-se uma relação entre a diminuição do preço do pescado e uma diminuição dos nascimentos⁸⁹.

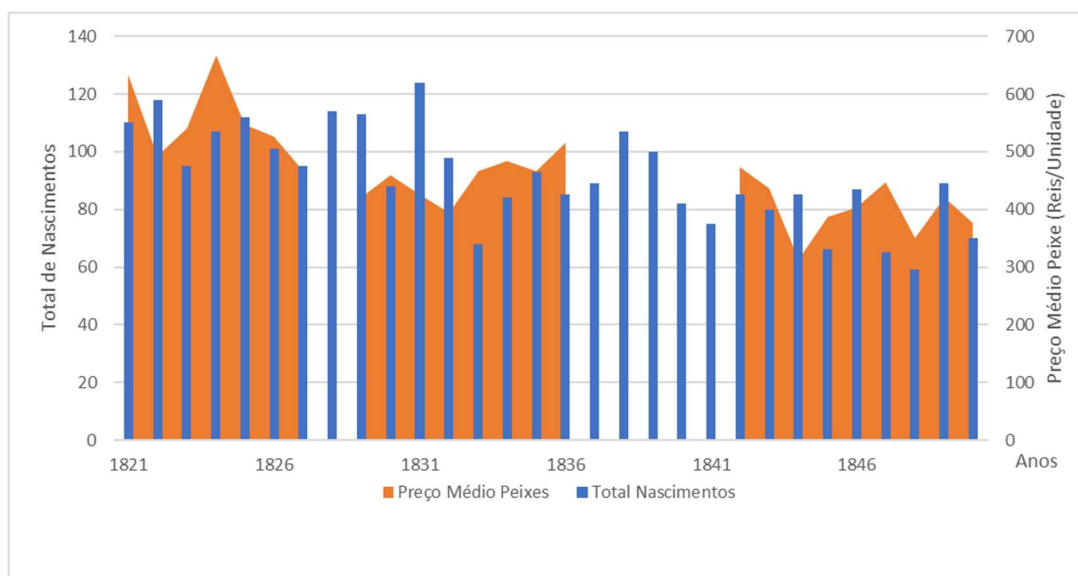
⁸⁶ A Taxa de Fecundidade Geral define-se como o número médio de filhos das mulheres que estão no período reprodutivo (15 a 49 anos) num determinado ano. Se multiplicarmos o resultado por 1.000, teremos o número médio de filhos para cada mil mulheres dentro do período reprodutivo. Em 1961 a taxa de fecundidade geral em Portugal foi de 95,7 nascimentos em mil mulheres, no de 2020 esse valor foi de 37,21 (fonte: INE, 2021)

⁸⁷ 167,6 por mil mulheres.

⁸⁸ Dados obtidos através do levantamento dos preços médios dos géneros no Barreiro descrito nas atas camarárias e na base de dados da “PWR data files” [consultável em: <http://pwr-portugal.ics.ul.pt/>]

⁸⁹ 1821-1827; 1829-1836; 1842-1850.

Gráfico 14 - Relação entre o número de nascimentos no Barreiro e o preço médio do sargo, robalo e cherne vendido em Lisboa, entre 1821 e 1850

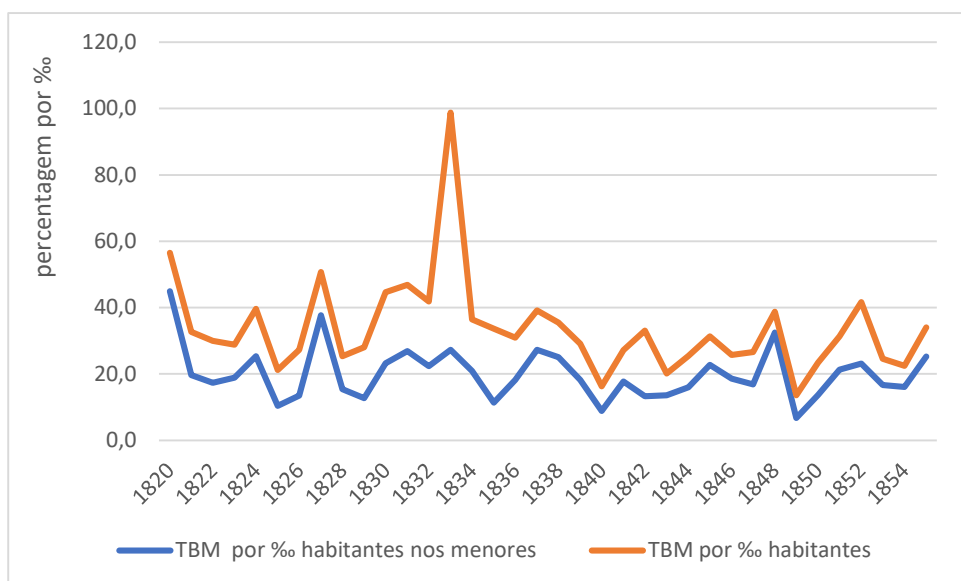


Fonte: ADS-Registos Paroquiais de Santa Cruz, Barreiro (1800-1850); ICS – PWR.

Estas variações de preços, se influenciavam a natalidade, tinham consequências mais graves na qualidade de vida da população e no seu custo de vida, o que se refletia por vezes em fome e numa elevada mortalidade, normalmente das crianças e jovens (Barbosa, 2001; David, 1991; Santos, 1982).

A mortalidade infantojuvenil, entendida aqui como os menores de 21 anos de idade é difícil de quantificar para a primeira metade do século XIX. Isto deve-se ao facto de os registos de óbito até 1861, não identificarem a idade do falecido, surgindo apenas a referência a “menor” e esporadicamente a “inocente”. Assim, partindo do princípio patente nestes registos, que o “menor” corresponde a menores de 21 anos, podemos analisar essa Taxa Bruta de Mortalidade (TBM) e compará-la com a TBM da população total (dados no anexo 21).

Gráfico 15 - Relação entre a TBM nos menores de 21 e a TBM entre 1820 e 1855

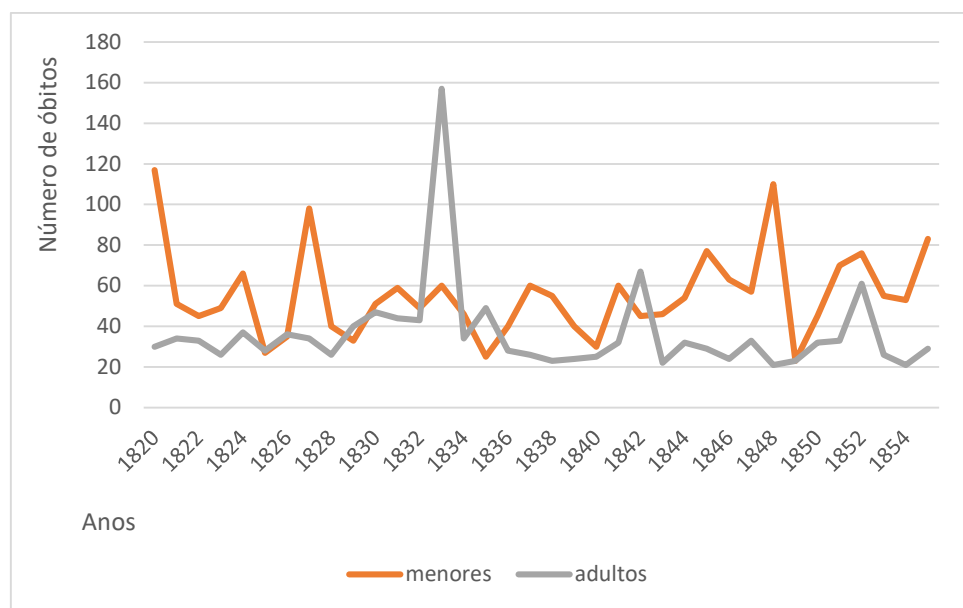


Fonte: ADS - Registos Paroquiais de Santa Cruz, Barreiro (1820-1854).

Através do gráfico anterior podemos verificar que a TBM nos menores de 21 anos foi inferior à dos adultos, ao longo da primeira metade do século XIX, além de que, os valores das duas TBM tiveram um compartimento semelhante ao longo do período analisado (1820-1854), exceto no pico registado em 1833 na TBM da população adulta, que refletiu o impacto da epidemia de Cólera Morbus na freguesia de Santa Cruz. Assim, podemos concluir que a população juvenil acompanhava a mortalidade geral, sendo sensível à maioria das crises.

No entanto o gráfico 15 ao tratar-se do resultado de uma média, não permite identificar as variações anuais registadas nos livros paroquiais de óbito, quando comparamos os mesmos valores (óbitos de menores de 21 anos, com os óbitos dos adultos). Por essa razão elaborámos o gráfico 16 (dados no anexo 21) que nos permite ter uma visão anual bruta desses valores, entre 1820 e 1854.

Gráfico 16 - Relação entre o número de óbitos de menores de 21 anos e óbitos de adultos entre 1820 e 1854



Fonte: ADS - Registos Paroquiais de Santa Cruz, Barreiro (1820-1854).

Pelo gráfico anterior torna-se patente a elevada mortalidade de menores de 21 anos na vila do Barreiro, quando deixamos de utilizar a fórmula da TBM. Apenas em três momentos, num período de 35 anos, os óbitos dos adultos suplantaram os valores dos menores de 21 anos: 1833, 1835 e 1842. Estes picos de mortalidade adulta tiveram em comum a epidemia de Cólera Morbus que era caracterizada por uma acentuada taxa de mortalidade entre os adultos. As causas dos óbitos dos menores de 21 anos durante este período não foram descritas pelo pároco de Santa Cruz. No entanto indicações á margem do registo, como o enterro grátis por ser “pobre” ou o elevado número de expostos que faleciam indicam, que tal como para a segunda metade do século XIX, a debilidade congénita seria a principal causa de morte registada no primeiro ano de vida.

A mortalidade infantil e juvenil, além de elevada, atingia particularmente os mais fracos e pobres. Entre eles estavam as crianças do Real Hospital dos Expostos de Lisboa e depois, da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, entregues em grande número a amas no Barreiro, entre a década de 1830 e 1860.

Segundo Teresa Freitas Morna (2001), inicialmente, as crianças expostas eram amamentadas pelas designadas amas internas, residentes na Casa da Roda em Lisboa, sendo posteriormente entregues a estas amas externas, habitualmente pagas para darem continuidade a cuidados inicialmente prestados. As amas oriundas da Santa Casa

da Misericórdia de Lisboa designavam-se por amas “de leite” ou “a seco”. As primeiras estavam encarregues de as alimentar com leite do seu peito; as segundas, no caso de menores, com idade superior a sete anos do sexo masculino, a ama tinha como missão orientá-lo para o ensino de um ofício, assim como integrar o menor no mundo do trabalho. Tratando-se de crianças do sexo feminino, as amas eram incumbidas de ministrarem-lhes ensinamentos acerca de tarefas domésticas (Morna et al., 2001, p. 12). No caso destes rapazes maiores de sete anos, as amas não recebiam qualquer remuneração para o cumprimento destas atividades.

Na sociedade barreirense do início do século XIX, as mulheres do Barreiro que desempenhavam as funções de amas de expostos eram oriundas na sua grande maioria da classe piscatória⁹⁰. Normalmente também com filhos em idade de amamentar, esta tarefa contribuía, obviamente, para o aumento dos rendimentos do agregado familiar. As crianças expostas usavam durante a infância um selo de chumbo ao pescoço com o número de registo da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa. Aos raros casos de sucesso na criação de expostos, como Alfredo José Azoiano⁹¹, muitas outras histórias de insucesso de registaram. Entre os anos de 1831 e 1845, dos 1333 óbitos registados no Barreiro, 12,3% foram de crianças expostas.

O envio pela Santa Casa da Misericórdia de Lisboa de crianças expostas para o Barreiro para serem acolhidas por famílias locais, entrou em declínio a partir de 1855 e cessou em finais da década de 1860. No entanto as que eram acolhidas, tal como já tinha acontecido na primeira metade do século XIX, eram as primeiras vítimas das frequentes epidemias.

Esta relação de proximidade com a cidade de Lisboa, observada com os expostos, levou-nos a comparar, apesar das diferenças de escala, as taxas brutas de mortalidade entre a vila do Barreiro e a cidade de Lisboa, para verificar se existiam comportamentos semelhantes (dados no anexo 22).

⁹⁰ Conhecemos este dado porque nos registos de óbito das crianças a cargo destas amas, surgia a profissão do marido.

⁹¹ Exposto da Santa Casa de Misericórdia de Lisboa e criado no Barreiro, nasceu em 1848. Com espírito de iniciativa criou uma empresa de aluguer de carros para efetuar o percurso entre a primeira estação ferroviária do Barreiro e o cais de passageiros no Mexilhoeiro. Tornou-se um abastado proprietário, tendo a sua filha, casado com João Nicola Covacich, proprietário de uma cordoaria.

Gráfico 17 - Comparação entre a taxa bruta de mortalidade na paróquia de Santa Cruz e em Lisboa (1838-1850)



Fonte: ADS – Paroquiais, registos de óbitos na paróquia de Santa Cruz (1820-1910) e (Morais 2002)

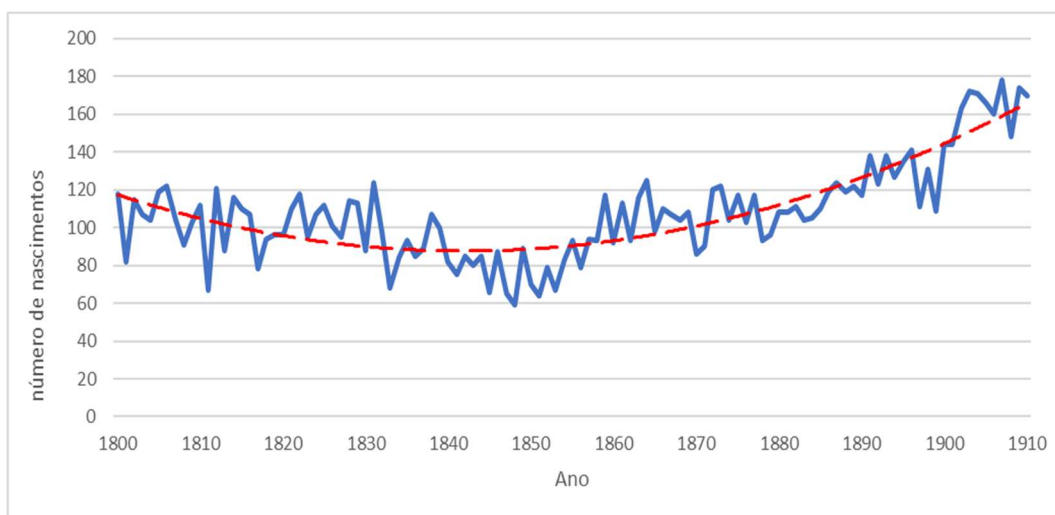
Ao compararmos a taxa de mortalidade entre a vila do Barreiro e Lisboa entre 1838 e 1850⁹² podemos verificar, que no Barreiro estes valores foram decrescendo num espaço de 10 anos, para voltarem a subir em 1850, com uma taxa muito semelhante à de Lisboa (23,4% e 23,7%, respetivamente). Lisboa era o distrito onde a taxa de mortalidade era das mais elevadas a nível nacional, ultrapassada apenas pela do Porto, em 1887 (Pereira, 1969, p. 97). Os valores obtidos para 1849, que contrastam pela sua baixa taxa de mortalidade, foram um reflexo do elevado número de óbitos no ano anterior, os mais altos do século em consequência da epidemia de Cólera Morbus, tal como também foi registado no estudo realizado por Maria Toureiro (Toureiro, 1998, p. 147), para a Arrentela (Seixal).

Com taxas de natalidade reduzidas e uma mortalidade elevada, as contribuições para o crescimento populacional que o Barreiro registou deveriam estar no movimento das populações e na fixação da imigração no grande “centro”, com a cidade de Lisboa e nas localidades vizinhas, das duas margens do Tejo. Essa possibilidade já tinha sido apontada também por Maria Toureiro (Toureiro, 1998, p.181).

⁹² Continua por fazer o levantamento da totalidade das paróquias da capital, das taxas de natalidade e mortalidade para o resto do século XIX.

Se na primeira metade do século XIX, tínhamos verificado que o número de nascimentos na vila do Barreiro (paróquia de Santa Cruz), na primeira metade do século XIX, tinha progressivamente caído, verificou-se um fenómeno inverso no período seguinte (1855-1910) (dados no anexo 23).

Gráfico 18 - Número de nascimentos na paróquia de Santa Cruz entre 1800 e 1910



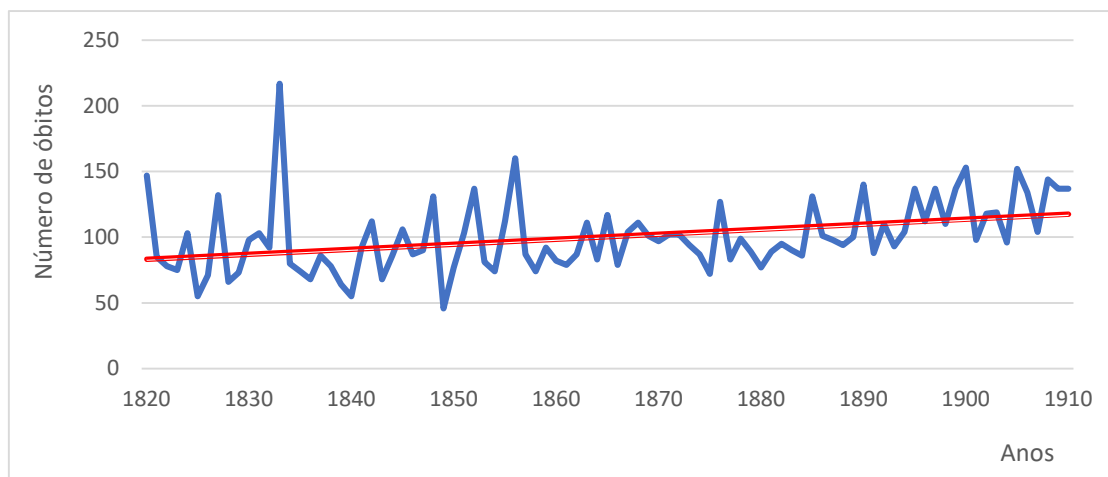
Fonte: ADS – Paroquiais, registos de batismos na paróquia de Santa Cruz (1800-1910)

Novamente, o papel das migrações internas para alimentar as indústrias que surgem no Barreiro (em particular, a cortiça) e reforçar as anteriores (como as atividades agrícolas, as moagens e a construção naval) terão sido os catalisadores do aumento do número de nascimentos, dado que poderemos verificar à frente no subcapítulo: “As migrações”.

Baseámos a nossa investigação no levantamento exaustivo efetuado aos registos paroquiais na freguesia de Santa Cruz (a freguesia urbana do concelho do Barreiro), de casamentos, batismos e óbitos⁹³, mantendo a coerência na utilização desta fonte nesta investigação para o século XIX. Desse modo, quisemos novamente analisar a evolução da mortalidade, depois da introdução do caminho de ferro no Barreiro, para analisar se houve registo de alterações ou não nesses índices.

⁹³ Foram efetuados os registos em base de dados de 2157 casamentos, 11967 batismos e 9166 óbitos entre 1739 e 1911.

Gráfico 19 - Número de óbitos na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910



Fonte: ADS – Paroquiais, registos de óbitos na paróquia de Santa Cruz, Barreiro (1820-1910)

Da análise do gráfico anterior, para um período de quase cem anos na paróquia de Santa Cruz do Barreiro, um aspeto que parece transparecer, através da justaposição de uma média linear no número de óbitos, é o aumento desses valores. Um crescimento nos níveis de mortalidade poderia indicar uma diminuição na qualidade de vida, com uma degradação dos níveis de saúde. Estes níveis podiam estar relacionados com a incapacidade das famílias em manter o que era considerado um padrão mínimo de consumo (Martins, 1997, p. 514), quer as famílias de marítimos, como também, o novo operariado especializado nos caminhos de ferro, na cortiça e depois, na Companhia União Fabril.

Um dos focos de infeções no Barreiro do tifo, de cólera e da febre amarela era, para além da zona pantanosa perto do “lago das Obras”, o principal poço público de abastecimento de água do Barreiro, designado por “Poço dos 16”, erigido em 1793. Com “fama” de ter água de boa qualidade e de dar sorte às noivas que lá bebessem água, o “Poço dos 16”, com o passar dos anos, começou a sofrer as inevitáveis consequências de estar instalado na base de uma arribas, onde, no planalto superior, os terrenos eram cultivados. A partir de 1894 as acusações de que o poço estava inquinado sucedem-se (Pais, 1963, p. 110) e somam-se aos de outro poço de agricultura – o poço de S. Macário - que existia na rua Miguel Pais e que o desenvolvimento daquela rua, na segunda metade do século XIX, transformara num ponto de abastecimento público (este último, entulhado em maio de 1894 [O Século, 1.5.1894]).

Voltariam a registar-se surtos no final do ano de 1855 e em agosto de 1871. Nesta última data, a Câmara Municipal do Barreiro, notificada pela Administração de Concelho e pelo subdelegado de Saúde, deliberava que fossem “compelidos” os habitantes da vila a varrer duas vezes por semana as frentes das suas casas, ficando também responsáveis pela limpeza de qualquer imundice que se encontrasse”, numa clara passagem de responsabilidade municipal ou do encarregado pela limpeza da vila (que recebia por esse trabalho uma quantia anual) [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 26.8.1871, fl. 28]. Além da higienização das ruas, foi decidido que as areais da praia deveriam ser limpas, castigando, segundo as posturas municipais, todos os que fizessem do local um vazadouro ou lixeira. Para o mesmo local, frequentado por banhistas, era também deliberado mandar-se construir caixas em alvenaria, em substituição das fossas, para a colocação de lixo [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 26.8.1871, fl. 28].

A vila do Barreiro foi palco de diversos surtos epidémicos ao longo do século XIX e a entrada em funcionamento do caminho de ferro e o movimento de pessoas que se seguiu, expôs claramente esse problema. A maioria das doenças contagiosas percorria os mesmos caminhos que as vias de comunicação, mas agora de uma forma muito mais rápida. Se na epidemia de Cólera Morbus de 1833, as preocupações das autoridades sanitárias tinham estado concentradas nos portos e vias marítimas, elas passaram a estar agora voltadas para o caminho de ferro, como por exemplo, a construção de locais de quarentena junto das fronteiras ferroviárias. Essas precauções não impediram que ciclicamente a zona ribeirinha sul do Tejo, tão perto da populosa capital portuguesa, sofresse constantes surtos epidémicos, com determinadas doenças a apresentarem um carácter endémico dada a sua persistência anual como a cólera, o sarampo ou a varíola.

Em 1899 o Conselho de Distrito, por intermédio do delegado de saúde, o Dr. José Joaquim Fernandes Costa, exigiu da Câmara do Barreiro o cumprimento das medidas sanitárias. Exigia a limpeza das ruas de imundices e despejos, a proibição de circulação de animais vivos dentro da vila e a lavagem de roupa suja à porta das casas. A lavagem de roupa à porta das habitações no Barreiro era um hábito, contudo era um meio privilegiado de transmissão de doenças. Por essa razão era exigido pelas posturas municipais que todas as lavagens se fizessem no lavadouro público⁹⁴, no Largo das

⁹⁴ No Barreiro, chamavam às águas do lavadouro, “águas limpas”.

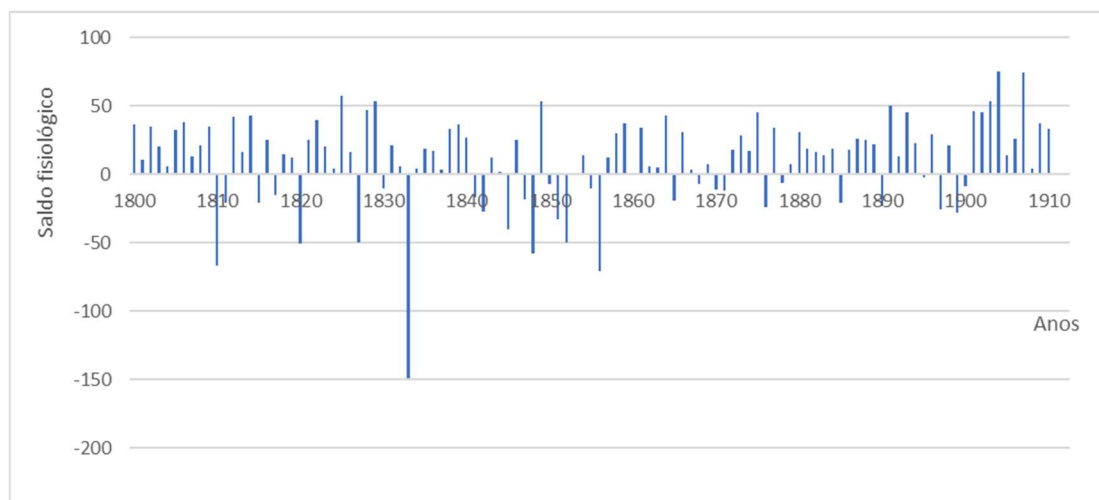
Obras, mas não havia fiscalização. As queixas apresentadas pelo delegado de saúde ao Conselho de Distrito, contra a câmara do Barreiro, revelavam cenários de pobreza extrema, como, casos quase mensais de tifo; febre tifoide (referindo o caso de uma cabra que vivia numa casa na Travessa do Jardim, que era portadora dessa doença); peste bubónica; o estado imundo e infecto da esmagadora das cavalariças da freguesia; famílias a viverem em espaços sombrios acompanhados de “coelhos, pombos, cães, galinhas, gatos, porquinhos da índia e carneiros!”; no Bairro de S. Francisco, que caracterizava como “o mais pobre dos pobres”, fica chocado com a utilização de fezes humanas como adubo nos quintais particulares, “sendo o caso mais grave o do quintal que serve o Asilo da Infância Desvalida⁹⁵, que acolhe 50 e tantas crianças, de 4 a 12 anos” [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 29.9.1899]. O Subdelegado de Saúde que executou este relatório, o dr. José Joaquim Fernandes Costa, criticava tanto os proprietários do Barreiro, por não efetuarem melhoramentos nas suas propriedades, como os regedores de paróquia e membros da edilidade, por completa falta de eficácia na fiscalização e na adoção de medidas sanitárias.

Estas tentativas da edilidade e das entidades sanitárias públicas em introduzir melhores níveis de salubridade, higiene e de combate às doenças endémicas, refletiram-se inevitavelmente nos níveis de natalidade e mortalidade.

Em primeiro lugar, o impacte das epidemias na mortalidade geral continuou a verificar-se, na segunda metade do século XIX, apesar da melhoria na assistência na doença ou na criação de associações humanitárias, ou cooperativas de consumo. Analisando o saldo fisiológico entre 1820 e 1910 (gráfico 20), constatamos que apesar dos episódios negativos terem sido em menor número (16 entre 1820 e 1855, para apenas 12 no período seguinte), foram de menor intensidade.

⁹⁵ Referia-se ao Asilo de D. Pedro V, fundado em 1855.

Gráfico 20 - Saldo fisiológico na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910



Fonte: ADS – Paroquiais, registos de óbitos na paróquia de Santa Cruz, Barreiro (1820-1910)

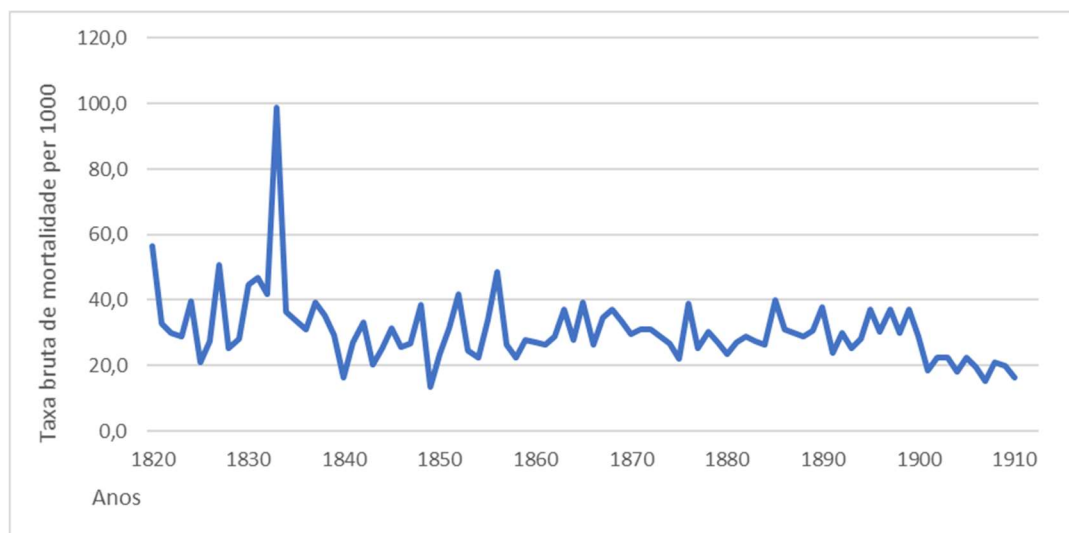
A partir do gráfico anterior, importa registar que, no período imediatamente anterior à instalação do caminho de ferro na vila (1840-1855), registaram-se 17 episódios com saldo fisiológico negativo. Também, no ano em que se iniciou a construção da linha, com a presença de um elevado número de forasteiros envolvidos na construção da estação e linha férrea, registou-se o pior ano de toda a segunda metade do século XIX (79 nascimentos, para 156 mortes), o que poderá revelar que a vila não estava preparada para receber novos habitantes, em resultado do movimento de um grande grupo de novos operários ligados ao caminho de ferro, o que pode ter originado uma perda na qualidade de vida dos moradores da vila.

A partir desta data assinala-se uma clara melhoria no saldo fisiológico da população da vila do Barreiro, que apesar de mais frequentes, tinham menor intensidade. Tal terá resultado das medidas tomadas pela edilidade, serviços de saúde e pelo próprio Estado, na melhoria das condições de salubridade e saúde da população, ao longo da segunda metade do século XIX.

Também a partir da análise da taxa bruta de mortalidade entre 1820 e 1910 (gráfico seguinte) verificamos que a grande sensibilidade da freguesia aos episódios epidémicos, bastante intensos na primeira metade do século XIX, diminuiu, em particular, na viragem para o século XX. Tal não impediu que em alturas de crise económica (e de trabalho) como as que se verificaram em 1885 e episodicamente na

década de 1890, provocassem uma taxa bruta de mortalidade (TBM), superior em média 8%, à de Lisboa.

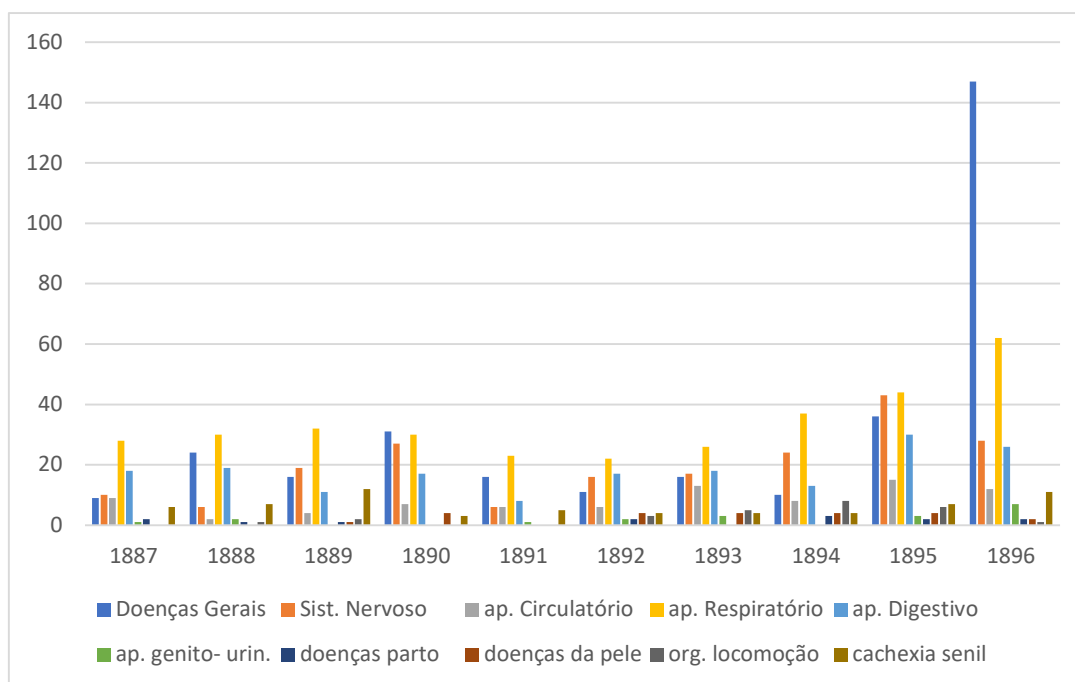
Gráfico 21 - TBM na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910



Fonte: ADS – Paroquiais, registos de óbitos na paróquia de Santa Cruz, Barreiro (1820-1910)

À medida que nos aproximamos do século XX, o Estado passou a dedicar uma maior atenção aos movimentos da população e ao impacte de diversos fatores (como as doenças) no aumento ou na diminuição de efetivos populacionais. Por essa razão, decidimos analisar as causas de morte, registadas a partir de 1890 (com dados a iniciar em 1887), nos boletins dos “Movimentos da População”, publicados pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Nestas publicações, de carácter nacional, foram registados para o concelho do Barreiro, de forma mais pormenorizada, as causas dos óbitos em resultado de doenças gerais; do sistema nervoso; do aparelho circulatório; do aparelho respiratório; do aparelho génito-urinário; do parto; da pele; e por fim, doenças dos órgãos de locomoção. Embora os dados recolhidos dissessem respeito ao concelho do Barreiro (na altura, já abarcando as freguesias rurais do Lavradio, Palhais, Coina e Santo António da Charneca), como uma unidade, lembramos que era na área urbana da vila que se concentrava toda a sua indústria e a maioria da população (segundo o censo de 1890, 65% da população).

Gráfico 22 - Principais causas de óbitos no concelho do Barreiro entre 1887 e 1896



Fonte: Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1890-1901), *Movimento da População*, Imprensa Nacional, Lisboa.

Segundo o gráfico anterior, se excetuarmos as “doenças gerais”, de difícil classificação, a vila do Barreiro tinha uma grande prevalência de doenças respiratórias, doenças do sistema nervoso e de doenças do aparelho digestivo. Relacionando estes dados, com as informações obtidas com os registos de óbito, que apresentam a causa da morte (o que aconteceu com alguma regularidade a partir de 1861) podemos verificar de que enfermidades, dentro destas grandes classes de doenças, padeciam os locais. Entre as doenças respiratórias destacava-se a tuberculose (conhecida como “tísica”), a bronquite, a tosse convulsa, a “catarral” (pneumonia) e a “garrotilha”(a enterite equina⁹⁶), causadas por transmissão de proximidade e em comunidade; entre as doenças do sistema nervoso destacava-se a “perplexia” (um distúrbio de base neurológica, em que o indivíduo sofria de crises prolongadas de confusão, indecisão e aleatoriedade) ou a “apoplexia” (caracterizada pela perda de consciência repentina devido à interrupção parcial ou total das funções controladas pelo cérebro em consequência de uma hemorragia cerebral ou de um acidente vascular cerebral,

⁹⁶ Esta doença, sem gravidade nos adultos, era extremamente letal na primeira infância e resultava do contacto direto das crianças com animais, em particular, cavalos.

normalmente em indivíduos com mais de sessenta anos); e por fim, entre as doenças do foro digestivo, destacavam-se a enterite, a enterocolite e a diarreia, em resultado do consumo de alimentos e água contaminados com bactérias ou vírus, indicando baixos níveis de salubridade. Neste último caso, por exemplo, eram frequentes as queixas de focos de infeção no abastecimento público de água no “Poço dos 16” [*Diário de Notícias*, 12.7.1866] ou nos poços particulares, aos quais a população tinha acesso, como o poço de S. Macário, na rua Miguel Pais, [*O Século*, 1.5.1894].

Os dados estatísticos oficiais contidos no “Movimentos da População” publicados pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria foram recolhidos apenas num período de nove anos. Por essa razão, tentámos conhecer as causas da morte para todo o período em análise. Assim, efetuou-se a contagem e análise dos registos de óbito paroquiais, sendo registadas as causas da morte, sempre que surgiam.

Se no final do século XVIII e princípios do século XIX, a maioria das causas da morte registadas estavam relacionadas com afogamentos de pescadores, à medida que nos aproximamos da década de 1830, surgiram os primeiros registos, esporádicos, de causas de óbito por doenças gerais, sendo que a maioria delas eram endémicas às localidades ribeirinhas. Entre elas estiveram, por exemplo, em 1833 os primeiros casos da epidemia de Cólera Morbus⁹⁷ (ao que seguiu, um segundo surto em 1856), depois, em 1845, um surto de sarampo, seguido de outro de varíola (então conhecida como “bexigas”) em maio de 1848 e agosto de 1859.

A partir do início dos registos de enterramento civil, em 1885, a Administração do Concelho passou a registar também as causas da morte no concelho [ADS, *Administração do Concelho do Barreiro, registos de óbitos -1885-1910*]. Entre estas destacou-se o surgimento de referências ao suicídio. Esta causa de morte estava ausente dos registos paroquiais, mas era agora registada pela Administração de Concelho, que a copiava do registo efetuado pelo médico legista. Surgem também registadas, pela primeira vez, as “inanições”, a “caquexia infantil”, a debilidade ou a fraqueza congénita. Numa palavra: a fome, com uma enorme prevalência nos menores de dois meses [ADS, *Administração do Concelho do Barreiro, registos de óbitos -1885-1910*].

⁹⁷ O primeiro caso, reportado por Despacho, foi o de Manuel Duarte que faleceu no dia 3 de março de 1833.

A memória da fraca qualidade nutricional da alimentação da maioria da população diluiu-se nos tempos, tendo prevalecido as memórias da classe média emergente do final do século XIX. Um dos testemunhos de alguma qualidade alimentar na vila do Barreiro, na viragem do século XIX para o XX, partiu de Maria Olga Costa Mano⁹⁸, que em entrevistas e via testemunhos na imprensa local, lembrava a primitiva gastronomia barreirense. Segundo ela, a presença de uma percentagem cada vez maior de forasteiros na vila, em busca de trabalho e fixando residência, alterou os hábitos alimentares dos “camarros”, ao trazerem com eles tradições alimentares das suas regiões de origem, em particular, das Beiras, Alentejo e Algarve, ou dos funcionários ingleses do caminho de ferro e dos catalães empregados nas fábricas de cortiça. Um dos exemplos dessa influência externa verificou-se na doçaria, com as festas barreirenses a serem enriquecidas com o “bolo do Algarve”, “bolo inglês” ou “bolo Alemão”. O Bolo Alemão foi introduzido no final do século XIX pela esposa de Von Koss, o gerente alemão da fábrica de cortiça O. Herold & Co. Era um o bolo recheado de amêndoas e frutas, semelhante ao atual Bolo Rei e confeccionado para as visitas na época natalícia, acompanhado com chá [*Jornal do Barreiro*, 20.12.2002, p. 24]. O sucesso do bolo entre a burguesia local, acabou por fazer deste bolo uma especialidade local. O consumo deste último, elaborado com ingredientes mais caros, distinguia as famílias com algumas posses, das mais pobres. A sua antítese era o “bolo dos pobrezinhos”, confeccionado num tacho sem fôrma, num tacho nos dias de aniversário ou quando se recebiam visitas. Na falta de forno em casa, para o cozinhar, as mulheres pediam o favor às padarias das redondezas. Após cozido era polvilhado com mel.

Segundo ela, no início do século XX, a alimentação dos mais pobres, operários da Companhia União Fabril, dos corticeiros e dos ferroviários, assentava na “pratada”, distribuída pelos membros da família e semelhante a outras confeccionadas nas localidades vizinhas. Tratava-se de uma sopa de feijão “adubada”, com chouriço, toucinho, repolho e nabos, acompanhada com pão de mistura, uma vez que o pão fino existia somente em casas mais abastadas. Para além desta sopa, o bacalhau cozido com batatas, as caldeiradas, os carapaus grelhados, também matavam a fome de então, em

⁹⁸ Maria Olga da Costa Mano (1927-2009), nasceu do casamento de Mário da Costa Mano, comerciante com loja na rua Aguiar do Barreiro, com Laurinda Baptista dos Santos, em 1917. Foi a primeira bibliotecária da Biblioteca Municipal do Barreiro. O Chefe Silva, que na década de 1970 iniciou a publicação da “TeleCulinária”, foi visita assídua à sua casa durante anos.

conjunto com o chicharro, por exemplo, peixe muito vulgar na altura, temperado como se fosse uma perna de carneiro. O pargo assado e a galinha “em pé” (com um saboroso recheio de noz-moscada e pimenta, barrada com alho e manteiga) completavam o rol de pratos típicos barreirenses [Jornal do Barreiro, 9.1.2004, p. 5].

Mas se a burguesia local poderia dar-se ao luxo de usar especiarias e uma alimentação com elevado conteúdo proteico, o mesmo não se poderia dizer da população mais desfavorecida, que há medida que nos aproximamos do final do século XIX não parava de crescer no Barreiro. A criação de associações, cooperativas e sopas para pobres foi uma das consequências. Uma análise da mortalidade entre as camadas mais jovens da população, permitiu verificar que os problemas associados à alimentação estariam na base de graves problemas de saúde e eventualmente, em elevadas taxas de mortalidade.

Nos registos oficiais dos “Movimentos da População” estão contidos os dados para os óbitos de recém-nascidos, para o mesmo período e para os concelhos vizinhos ao Barreiro (Ministério das Obras Públicas, 1890, p. 78).

Tabela 5 - Óbitos em recém-nascidos nos concelhos ribeirinhos do Sul do Tejo, entre 1887 e 1896

	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
Aldeia Galega	0	6	4	2	4	7	6	10	19	37
Almada	17	25	23	16	28	19	19	42	34	39
Barreiro	16	18	35	2	18	15	5	6	12	8
Sesimbra	10	10 *		11	15	21	30	11	26	10
Seixal	2	4	7	7	7	8	4	1	2 **	

Legenda: * sem dados; ** incorporado no concelho Barreiro

Fonte: Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1890-1901), *Movimento da População*, Imprensa Nacional, Lisboa.

Pela análise da tabela anterior verificamos que o concelho de Almada registou, entre 1887 e 1896, mais óbitos entre os recém-nascidos, em comparação com os concelhos vizinhos, apesar de, pontualmente, ter sido ultrapassado por outros, como o Barreiro em 1889 e Sesimbra em 1893, provavelmente devido a epidemias como o sarampo, registadas nessas áreas [O Século, 5.7.1888]. O concelho do Seixal conseguiu manter um surpreendente baixo nível de óbitos de recém-nascidos ao longo deste

período, enquanto no concelho de Aldeia Galega, à medida que nos aproximamos do século XX, os números vão aumentando consideravelmente. Poderíamos considerar a hipótese de o nível de industrialização estar diretamente relacionado com o número de óbitos entre os recém-nascidos, mas os dados do Barreiro (já industrializado) e de Sesimbra (um concelho marcadamente piscatório) não nos permitem essa leitura. A existência de um maior número de sociedades humanitárias e de Associações de Classe no Barreiro, que forneciam um apoio médico e em géneros (nove no Barreiro e três em Sesimbra, em 1900), poderão ter contribuído para o decréscimo da mortalidade dos recém-nascidos neste período.

Com base na mesma fonte, calculámos a percentagem entre os óbitos dos recém-nascidos e os nascimentos verificados nos anos publicados.

Tabela 6 - Percentagem de recém-nascidos mortos à nascença, em relação aos nascimentos, entre 1887 e 1896

	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
% sobre nasc.	12,8	17,1	25	1,7	16,3	11,5	4,3	4,2	10,5	6,1

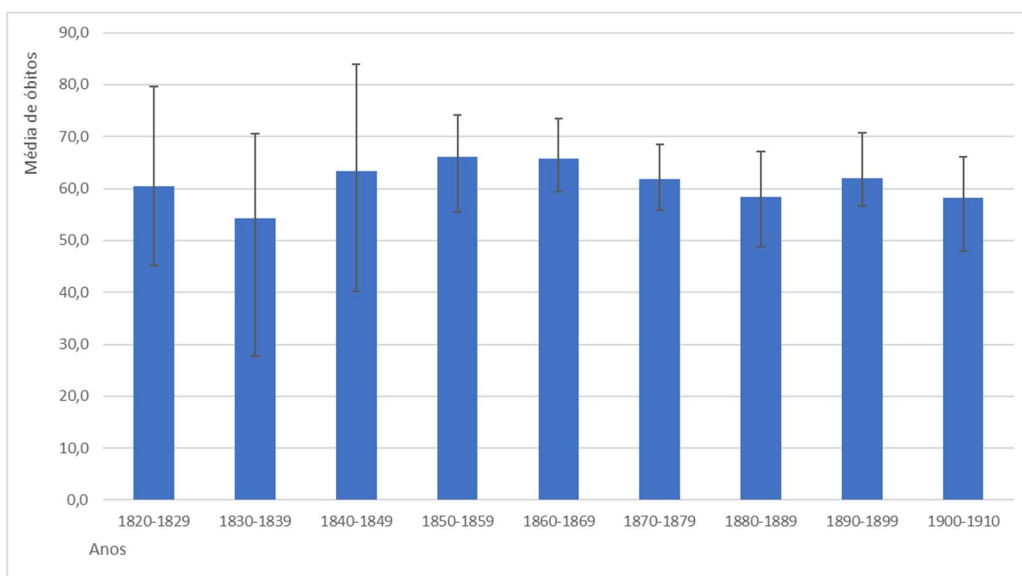
Fonte: “Movimentos da População”, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1890-1901).

O concelho do Barreiro apresenta variações elevadas em alguns anos, como entre 1889, onde 25% das crianças nascidas morreram à nascença, e no ano seguinte, quando esse número foi de apenas 1,7%. No entanto para a maioria dos anos publicados, a percentagem está acima dos 10%.

Alargando o espectro temporal dos óbitos para 1820 a 1910, a todos os “menores”, ou seja, aqueles que tinham menos de 21 anos, conseguimos calcular a taxa de mortalidade bruta para estes 90 anos, nesta faixa etária e a percentagem anual dessa variação⁹⁹ (consultar dados nos anexos 24, 25 e 26).

⁹⁹ Para o cálculo da população total utilizou-se o valor do censo populacional mais próximo.

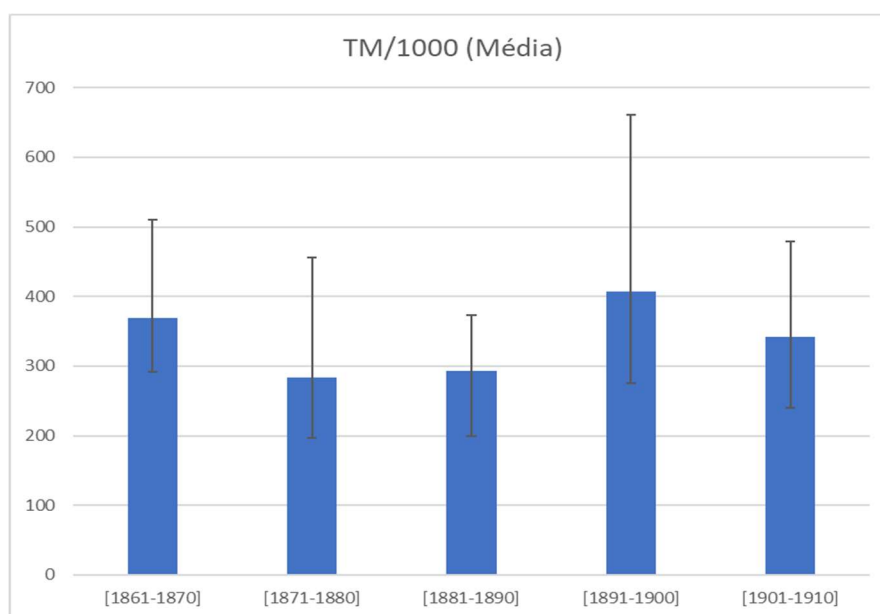
Gráfico 23 - Variação anual da percentagem de mortalidade dos menores de 21 anos na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910 (com mínima e máxima).



Fonte: ADS – Paroquiais, registos de óbitos na paróquia de Santa Cruz (1820-1910)

A mortalidade entre os menores de vinte e um anos na vila do Barreiro, esteve quase sempre muito próxima dos 60% da população total. No gráfico anterior, foram acrescentados a mínima e a máxima de cada década, verificando-se que houve períodos onde o número anual de óbitos atingiu ou ultrapassou os 70%. O índice de mortalidade nos menores, atingiu o seu ponto mais alto em 1848, com 84%, a maioria devido ao surto de Cólera Morbus, naquele que seria um dos anos do século com o menor número de nascimentos. Com dados mais completos fornecidos pelos registos paroquiais entre 1861 e 1910, pudemos analisar adiante a variação da taxa anual da mortalidade infantil (TMI), nos menores de 1 ano, na freguesia de Santa Cruz. De facto, a partir de 1861 os registos de óbito passaram a ter registada a idade do falecido, o que permitiu o cálculo da variação anual da TMI, apresentando o gráfico seguinte a média e as máximas e mínimas em cada década.

Gráfico 24 - Variação anual da taxa de mortalidade infantil na paróquia de Santa Cruz entre 1861-1910 (menores de 1 ano)



Fonte: ADS – Paroquiais, registos de óbitos na paróquia de Santa Cruz (1820-1910)

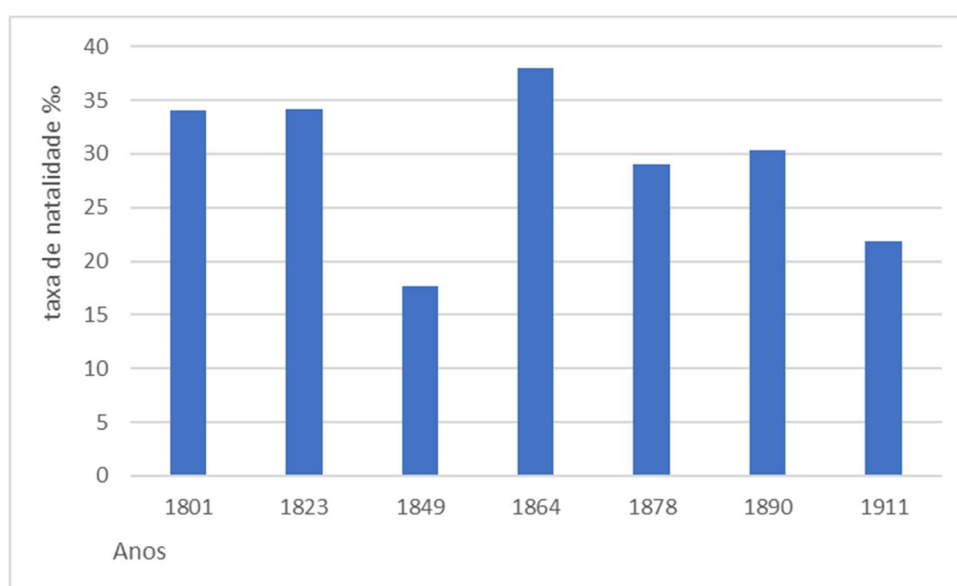
Entre 1850 e 1880, as principais causas de morte nas crianças na vila do Barreiro foram causadas por doenças infecciosas causadas por vírus ou bactérias como o sarampo, as “bexigas” (varíola), a febre tifoide, tosse convulsa, catarral, bronquite, enterite aguda ou a “garrotilha” (adenite equina). As últimas décadas do século XIX já foram marcadas pelo maior número de casos de tuberculose e subnutrição.

Considerando na TMI o número de óbitos em crianças com menos de um ano, ocorridos num determinado período (geralmente um ano civil), relativamente ao total de nados-vivos no mesmo período (expressa por 1000 nados-vivos), os valores da taxa de mortalidade infantil (consultar dados no anexo 27) variaram ao longo da segunda metade do século XIX, mas nunca baixaram, em média dos 284‰. Anos houve, como em 1899, onde a mortalidade infantil atingiu os 661‰, um valor mais elevado àqueles registados, por exemplo, em França no século XVIII. Sendo a freguesia de Santa Cruz uma paróquia urbana, procurámos comparar estes valores com os observados noutros locais do país. Na área urbana do Porto, por exemplo, na freguesia de Ramalde, a taxa era de 283‰ (1860 - 1863), na de Leça da Palmeira (1864-1900) era de 281‰ e na de Paranhos de 324‰ (1851 – 1860), num período em que a taxa média no Barreiro foi sempre superior, na ordem dos 369‰ (Santos, 1982, p. 49). Entre 1896 e 1900, na

cidade do Porto, a mortalidade infantil atingiu os 280,7‰. As principais causas de morte foram a gastroenterite, a pneumonia, a broncopneumonia, a meningite, a debilidade congénita, a tuberculose, a difteria, o sarampo e a varíola (Morais 2002). Por sua vez, a mortalidade infantil em Lisboa, entre 1887 e 1896, registava valores mais baixos que no Porto, chegando a atingir os 246,9‰ (1890) e não descendo além dos 225,5‰ (1896), enquanto na vila do Barreiro, para o mesmo período, se situava nos 407‰. Tal como em Coimbra, onde a taxa de mortalidade infantil era elevada e a debilidade congénita era apontada como a principal causa de morte registada no primeiro ano de vida, na vila do Barreiro o status nutricional da mãe poderá ter contribuído, significativamente, para a malnutrição dos filhos e poderá ter agravado a incidência das infeções causadas por vírus e bactérias, tais como a enterite, a pneumonia e a tuberculose, respetivamente, a segunda, terceira e quarta causa de morte na classe etária dos 0 aos 9 anos nesta capital de distrito (Correia, 2012, p. 34).

No Barreiro, a taxa bruta de natalidade (consultar os dados no anexo 28) que relaciona o número de nados vivos com a população presente no ano de observação, obtida através das contagens demográficas e censos, mostra a tendência de descida contínua da natalidade desde o início da segunda metade do século XIX, que se irá prolongar para o século XX (INE, 2012, p. 38).

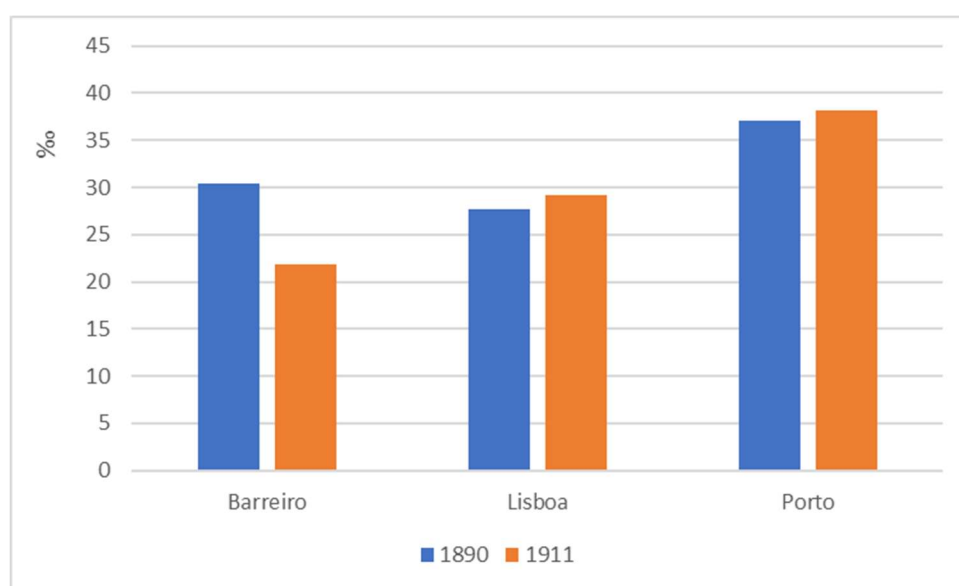
Gráfico 25 - Taxa bruta de natalidade na paróquia de Santa Cruz entre 1801 e 1911



Fonte: ADS – Paroquiais, registos de batismos na paróquia de Santa Cruz, Barreiro (1801-1910)

A taxa bruta de natalidade, estável nas primeiras décadas do século XIX, conheceu logo em 1849 um decréscimo significativo, em resultado do forte impacto produzido localmente pela epidemia de Cólera Morbus. Se na primeira fase, estava em sintonia com a média nacional (Veiga, 2004, p. 93), os dados recolhidos para 1849 contrastavam, pela negativa, com os resto do país (17,7‰ e 32,8‰, respetivamente). Em 1864, verificou-se uma recuperação dos níveis de natalidade bruta, registando o valor mais elevado do século, com 38‰, cinco pontos percentuais acima da média nacional. Por sua vez, em 1878, registou-se um decréscimo na taxa bruta de natalidade, onde apesar de uma ligeira recuperação em 1890, não conseguiu evitar uma tendência de descida.

Gráfico 26 - Comparação da taxa bruta de natalidade do Barreiro com Lisboa e Porto, em 1890 e 1911.



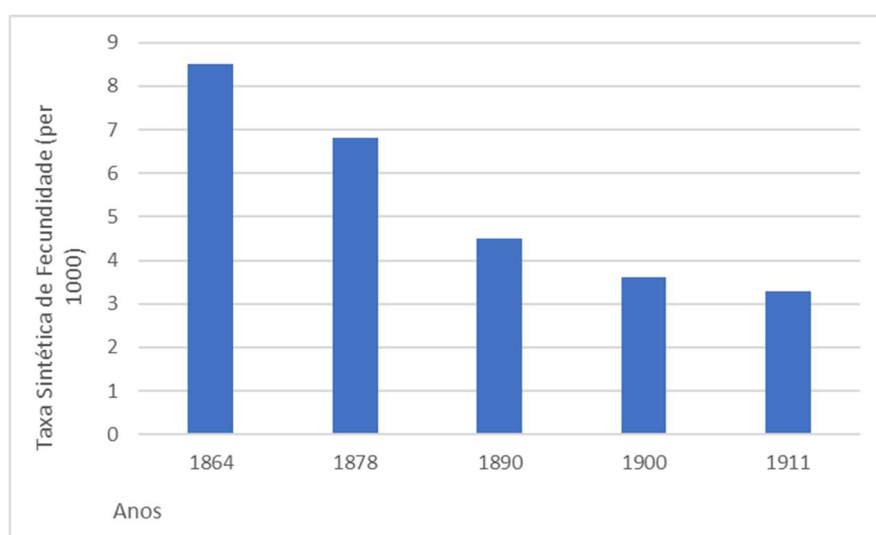
Fonte: ADS – Paroquiais, registos de batismos na paróquia de Santa Cruz, Barreiro e recenseamentos Gerais da População (1890 e 1911); (Veiga, 2004).

De facto, se em 1890 os níveis verificados na vila do Barreiro, estavam abaixo da média nacional, encontravam-se em linha com as taxas registadas na capital, revelando semelhanças na estrutura populacional, em particular, na sua vertente operária (Diogo, 1989, p. 94; Rodrigues e Ferreira, 1993, p. 305). Estas semelhanças verificaram-se com

a capital, mas também com os concelhos ribeirinhos da Margem Sul que conheceram um desenvolvimento industrial, como o Seixal e Almada (Diogo, 1989, p. 38) ou como afirmava Ana Nunes de Almeida, em que o pulsar da vida local e os ritmos da sua vida económica e urbana estavam profundamente ligados a ritmos de fora, em particular ao crescimento económico e demográfico da capital (1988, p. 455). Contudo estava bastante abaixo dos valores registados no Porto, tanto em 1890, como em 1911. De facto, o valor da TBN do Barreiro em 1911 desceu de forma acentuada, registando um valor de 21,8‰ (enquanto Lisboa registava 29,2‰ e o Porto 38,2‰).

Podemos verificar esse decréscimo quando analisamos a taxa de fecundidade¹⁰⁰, que estavam diretamente relacionados com os níveis de natalidade.

Gráfico 27 - Taxa sintética de fecundidade na paróquia de Santa Cruz entre 1864 e 1911



Fonte: ADS – Paroquiais, paróquia de Santa Cruz, Barreiro e Recenseamentos Gerais da População (1890 e 1911).

A taxa sintética de fecundidade (consultar os dados nos anexos 29 e 30), ou seja, o número de filhos nascidos por mulher em idade fértil, não parou de descer ao longo da segunda metade do século XIX. A paróquia de Santa Cruz, apesar do evidente declínio, apresentou, até 1890, uma taxa superior à média nacional que oscilou entre os

¹⁰⁰ Corresponde ao número total de nados-vivos nascidos no Barreiro, num ano, relativamente às mulheres em idade fértil (entre os 15 e os 49 anos) estimados através dos censos gerais da população portuguesa, sendo expresso por 1000 mulheres.

4,1‰ em 1864 e os 4,2‰ em 1890 (Roser 2014, p. 21). Nos 20 anos finais do período em estudo a taxa desceu até aos 3,3‰, o que representava já uma percentagem abaixo da média nacional (em 1911, a taxa nacional atingiu os 5‰ enquanto na paróquia de Santa Cruz, não passou dos 3,3‰).

O número cada vez menor de filhos por casal, em particular, na paróquia de Santa Cruz, terá sido um reflexo da participação da mulher no trabalho fabril. Apesar desse trabalho não ser reconhecido nos registos religiosos ou civis do concelho do Barreiro (que registam a mulher ou esposa invariavelmente como “doméstica”), sabemos por exemplo, através da imprensa, que elas estavam representadas em grande número nas fábricas de cortiça [*O Século*, 16.3.1892] ou na seca do bacalhau [*O Século*, 4.11.1903].

6.1.4 A nupcialidade

Sendo o casamento (na maioria dos casos) um ato voluntário, não deixa de estar sujeito a condicionalismos de ordem sociocultural ou socioeconómica. A vontade de criar um grupo familiar, pressupõe a disponibilidade de meios de subsistência mínimos. Por essa razão e em resultado do levantamento dos dados registados nos assentos de casamento, entre 1861 e 1910, procurámos saber se existia algum grupo profissional que, em resultado da sua profissão, tivesse algum benefício. No quadro seguinte, foram apenas considerados os homens, já que, nos registos consultados, a mulher surge na esmagadora maioria dos casos como “doméstica”. Entre o total dos registos de casamento (1462 assentos) escolheram-se as profissões mais representativas e identificadas, excluindo as indiferenciadas, como operário e trabalhador (7 e 308, respetivamente) que poderão incluir tanto trabalhadores fabris, como agrícolas.

Tabela 7 - Idades médias, mínima e máxima de casamento da paróquia de Santa Cruz entre 1861 e 1910

Profissão	Idade média de casamento	Idade mínima	Idade máxima	Total (n)
Ferrovíários	27,3	18	58	349
Marítimos	29,1	18	50	253
Corticeiros	28,7	18	54	137
Moleiros	27,6	19	46	39
Cordoeiros	27,5	20	44	31

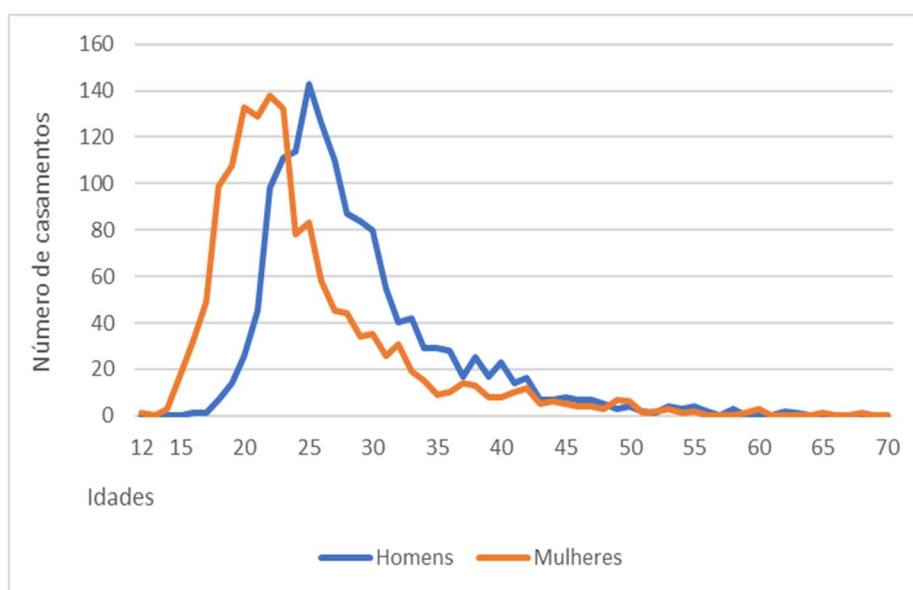
Fonte: ADS – Paroquiais, Assentos de casamento da paróquia de Santa Cruz, Barreiro (1861 a 1910).

Os ferroviários (englobando pessoal de linha e oficinas) eram aqueles que além de casarem mais cedo, eram os que tinham uma média de idades mais nova no casamento (27,3). Era também a classe profissional que casava mais tarde, na maioria dos casos, recasamentos. Seguiam-se os cordoeiros, com uma idade média de 27,4 anos, mas eram de todas as profissões, aquela onde os homens casavam mais tarde; depois, os moleiros (27,6) que no caso do Barreiro, tinha a maioria a trabalhar em estabelecimentos industriais de moagens a vapor; os corticeiros já tinham uma idade média de casamento superior (28,6), mas eram uma das profissões onde se realizam casamentos com 18 anos; e por fim, os marítimos (com uma média de 29 anos) e

também, com casamentos precoces. Estes dados estão em linha com outras investigações para a Margem Sul, em que o exercício de uma atividade parece condicionar a escolha do momento do matrimónio (Toureiro, 1998, p. 107). Apesar das diferenças não serem marcantes, parece haver uma tendência daqueles que exercem uma atividade exclusivamente fabril a casar mais cedo e assim constituírem família e prosperarem.

Através do mesmo levantamento dos dados desta fonte, também não foi surpreendente verificar que entre 1861 e 1910, na freguesia de Santa Cruz, a maioria dos casamentos se realizou nas mulheres, entre os 15 e os 25 anos, o seu período mais fértil. A idade de casamento dos homens era mais tardia, situando-se entre os 25 e os 30 anos (dados no anexo 31).

Gráfico 28 - Idades no casamento nos homens e mulheres na paróquia de Santa Cruz entre 1861 e 1910.

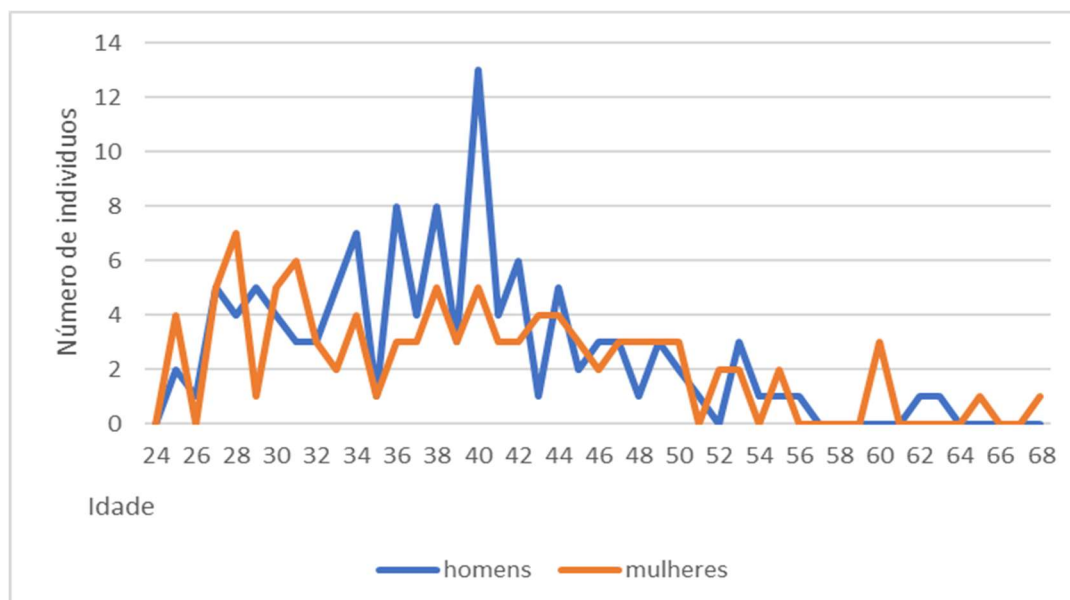


Fonte: ADS – Paroquiais, paróquia de Santa Cruz, Barreiro (1861-1910)

Com a maioria dos casamentos a verificar-se bastante cedo, em especial, nas mulheres e com as altas taxas de mortalidade que então se verificavam, os recasamentos eram frequentes, em especial nos homens que desposavam novas companheiras, tanto por uma necessidade de manutenção do lar e da confeção das

refeições, como para criar os filhos existentes, como se pode observar no gráfico seguinte.

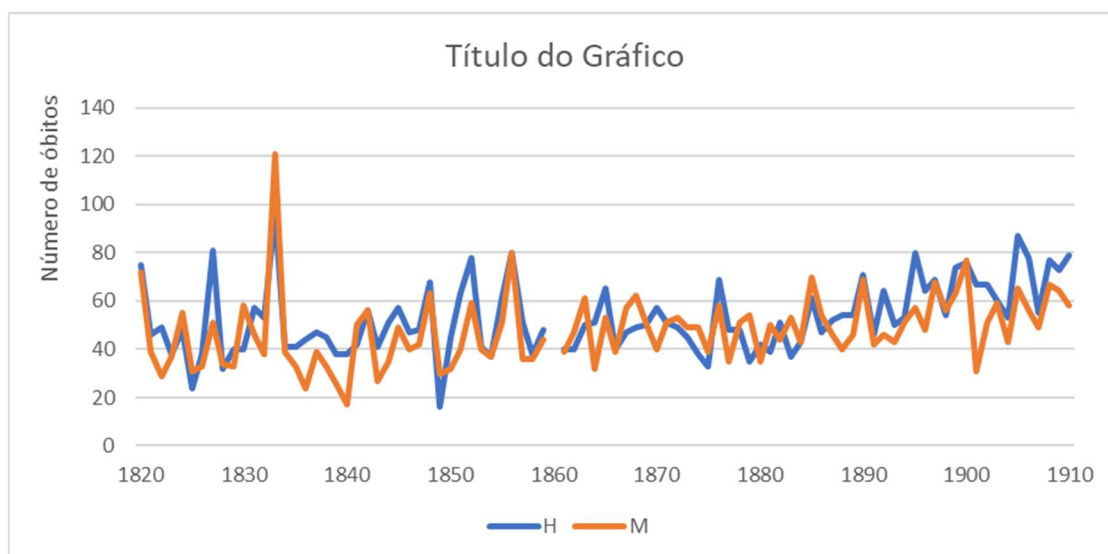
Gráfico 29 - Idades do recasamento nos homens e mulheres na paróquia de Santa Cruz entre 1861 e 1910



Fonte: ADS – Paroquiais, paróquia de Santa Cruz, Barreiro (1861-1910)

Segundo o gráfico anterior (dados no anexo 32), enquanto para as mulheres não parece haver uma determinada idade para a realização de um segundo casamento, no caso dos homens, registava-se um pico entre os 34 e os 42 anos, período em que os homens já teriam a sua profissão assegurada e dariam uma garantida fonte de sustento. Este dado também pode indicar uma maior mortalidade entre as mulheres em resultado de problemas com o parto, causa habitualmente não registada nos registos de enterramento. Para verificarmos se essa possibilidade era verdadeira, analisámos os óbitos por sexo, apresentados no gráfico seguinte (dados no anexo 33).

Gráfico 30 - Mortalidade entre homens e mulheres na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910



Fonte: ADS – Paroquiais, paróquia de Santa Cruz, Barreiro (1820-1910)¹⁰¹

Segundo a observação do quadro anterior, não podemos afirmar que a mortalidade materna obstétrica fosse a responsável pelo elevado número de recasamentos masculinos. De facto, em média, ao longo dos anos morriam menos mulheres que homens. As causas residiam assim, provavelmente, na morte da esposa pelas mais variadas razões, endémicas de determinada altura do ano ou epidémicas e culturais, com o sexo masculino a preferir uma nova companhia, ao celibato.

A par da utilização dos registos paroquiais como fonte histórica, ao longo desta investigação, também os registos oficiais do Estado, obtidos através dos censos, passaram a fornecer mais dados passíveis de serem analisados. Na crítica que devemos efetuar às fontes, não podemos deixar de registar discrepâncias entre os valores registados nos censos (Ministério das Obras Públicas, Movimento da População, 1890) e os dados registados nos livros paroquiais, como, por exemplo, nos casamentos. Comparando os dois registos entre 1886 e 1896, apenas num ano os valores coincidem (1889), enquanto nos restantes anos chegam a variar entre as poucas unidades e as seis dezenas¹⁰² (consultar o anexo 34).

¹⁰¹ Não existem registos de óbito para o ano de 1860.

¹⁰² A utilização destes dados estatais em exclusivo em alguns trabalhos de investigação (Diogo, 1989) poderá ter levado à elaboração de determinadas conclusões que podem estar incompletas em alguns aspetos demográficos.

6.1.5 As migrações

As monografias do Barreiro, como a de Eugénio de Freitas Bandeira de Mello ou de José Augusto Pimenta (Pimenta, 1886, p. 8) referem que fora o Barreiro povoado por uma colónia de pescadores vindos da província do Algarve e que para ali se foram estabelecer, levados a isso pela abundância de peixe. O povoamento, ao longo dos séculos, dos concelhos ribeirinhos na margem sul do Tejo foi o resultado de vários fluxos migratórios de várias regiões do país e do estrangeiro¹⁰³. Freitas de Mello explicava que:

“Com o decorrer dos anos e tendo-se estabelecido o movimento de imigração dos povos do litoral dos distritos de Aveiro e Coimbra, que procuravam de preferência, para se estabelecerem, os concelhos ao sul do Tejo, foi a pouco e pouco sendo habitado por estas novas colónias o concelho do Barreiro. Deu-se aqui o que se verificou noutros concelhos similares e que ainda hoje se está registando: este povo incansável e trabalhador vem desbravar as charnecas e converte-las em belas vinhas, pomares e terras de pão” (Mello, 1897, p. 1139).

O papel destes trabalhadores agrícolas dos distritos de Aveiro e Coimbra, que Freitas de Mello refere, sazonais numa primeira fase e definitivos em resultado da imigração, foi uma importante característica dos concelhos ribeirinhos da margem sul, desde pelo menos o século XVIII e a eles temos de somar os oriundos da Beira Interior (Ventura, 2007, p. 81).

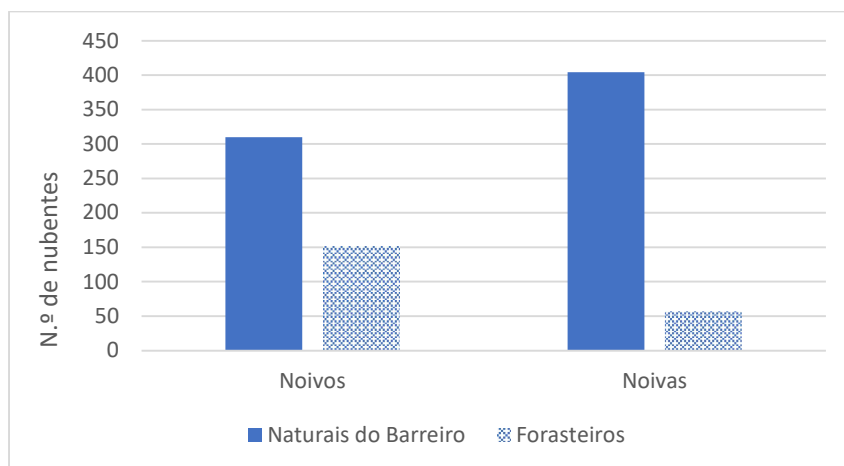
Também Augusto Gomes Araújo referia os movimentos sazonais importantes motivados pelo trabalho agrícola, na génese de fluxos migratórios terrestres, onde “os trabalhos rurais são feitos pela gente da terra, pelos operários da província da Beira que vêm fazer os trabalhos de Verão, regressando àquela província no início do Inverno, ou então pelos colonos beirões aqui residentes” (Araújo, 1865).

O problema da falta de braços para a agricultura na zona era antigo. Em 1695, o Rei já alertara para a falta de braços para os trabalhos agrícolas no termo de Lisboa e “banda d’além”, queixando-se de que os trabalhadores das províncias do Minho, Trás-os-Montes e Beiras fugiam para Castela, tendo legislado no sentido de o impedir. Nos róis de confessados no concelho de Alhos Vedros entre 1782 e 1785 já existiam largas

¹⁰³ Veja-se o povoamento galego na origem de “Aldeia Galega”, o atual Montijo.

dezenas de trabalhadores oriundos da Beira (Ventura, 2007, p. 81). No concelho do Barreiro, para um período semelhante (1739-1769) também nos foi possível analisar a naturalidade dos noivos que casavam na igreja de Santa Cruz (gráfico 33).

Gráfico 31 - Naturalidade dos nubentes casados na freguesia de Santa Cruz entre 1739 e 1769

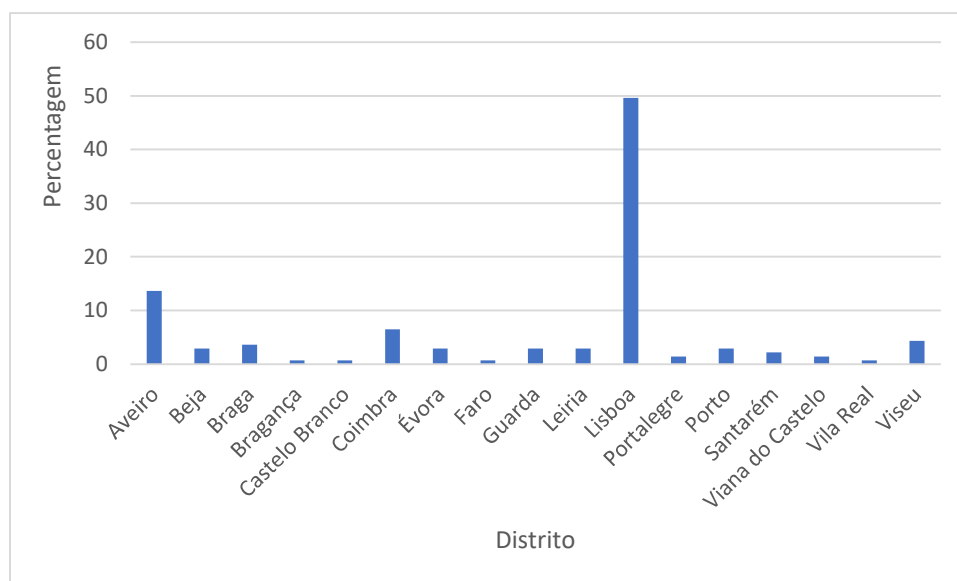


Fonte: ADS - Registos Paroquiais de Santa Cruz, Barreiro (1739-1769)

Os registos de casamentos da freguesia de Santa Cruz são uma valiosa fonte para analisar a importância da imigração no crescimento populacional do Barreiro a partir de finais do século XVIII. Através do gráfico anterior (dados no anexo 35), que regista o número e a naturalidade dos nubentes casados na freguesia de Santa Cruz entre 1739 e 1769, foi possível verificar o peso dos forasteiros entre os noivos, na ordem dos 33%. Entre os noivos “forasteiros”, 21% eram oriundos de localidades fora do distrito de Lisboa. Pelo contrário, a migração feminina era menor, com as noivas “forasteiras” a representarem um número muito inferior, de apenas 13% do total. Dessas 60 noivas, apenas 34 casaram com homens naturais do Barreiro, enquanto as restantes 26 desposaram indivíduos das suas zonas de nascimento.

Nos finais do Antigo Regime o Barreiro absorveu gente de várias proveniências, tendo começado pelos beirões (Cruz, 1973, p. 204). Existiam, de facto, outras zonas de recrutamento populacional, nomeadamente, as zonas piscatórias do Centro e o Norte do país, contrariando de certo modo as ideias correntes que atribuem ao Alentejo e ao Algarve, as províncias de recrutamento para o espaço das margens a sul do rio Tejo (Pereira, 2013, p. 96).

Gráfico 32 - Origem geográfica por distritos dos noivos forasteiros entre 1739 e 1769



Fonte: ADS - Registos Paroquiais de Santa Cruz, Barreiro (1739-1769)

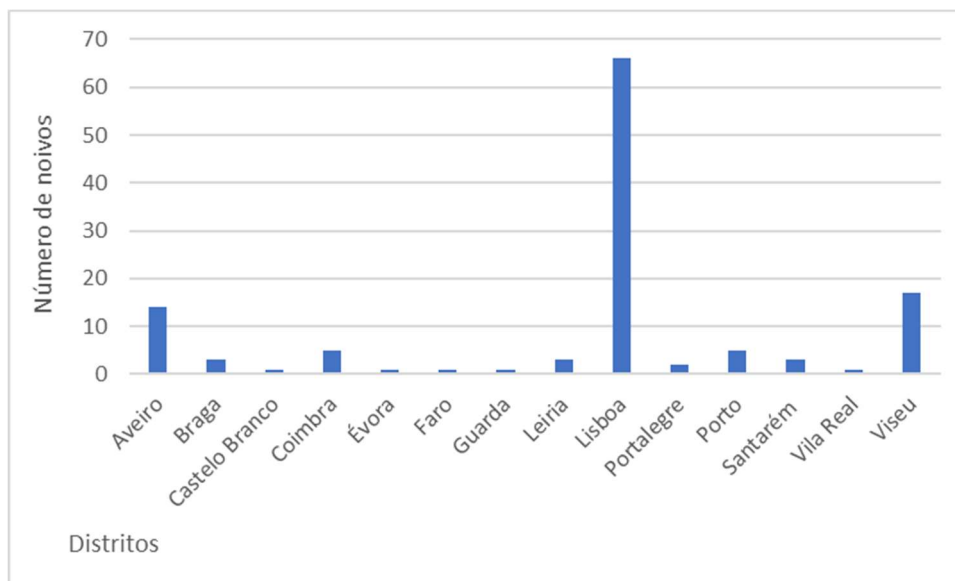
Pela análise dos registos de casamento entre 1739 e 1769 (os únicos até 1861 que apresentam a origem dos noivos de forma sistemática) pudemos identificar os distritos¹⁰⁴ de origem dos noivos forasteiros casados na paróquia de Santa Cruz (dados no anexo 36). Existem contribuições de todos os distritos de Portugal continental, contudo aquele que contribuiu de forma mais decisiva foi o de Lisboa, incluindo aqui a capital e as localidades vizinhas do concelho do Barreiro, com metade dos noivos. Depois, os distritos de Aveiro, Coimbra e Viseu foram, por esta ordem, os maiores contribuidores, característica que se manteve ao longo do século.

Importa também destacar a imigração em finais do século XVIII de pescadores de grandes centros marítimos, como Setúbal, a sul, e de Roge, Vagos (Aveiro) e Ovar, a norte, locais onde as embarcações de pesca do Barreiro costumavam praticar a sua faina. Podemos constatar, através dos registos de óbito, que os pescadores do Barreiro trabalhavam na Barra de Setúbal (naufrágio em 20.12.1779), ao largo de Sesimbra, Barra de Lisboa, Cascais, indo até à Figueira da Foz (naufrágio em 27.8.1781), Nazaré (naufrágio em 25.6.1790), ou Peniche (naufrágio em 25.10.1790).

¹⁰⁴ Para permitir a comparação posterior com os dados entre 1861 e 1911 considerou-se a divisão administrativa criada pela Lei de 25 de Abril de 1835, com 17 distritos (18 a partir da criação do distrito de Setúbal em 1926).

De forma a verificar se, no início do século XIX, as redes migratórias internas ainda eram as mesmas do século XVIII, ou se já estava a ocorrer alguma alteração, foi efetuado o levantamento da naturalidade dos noivos, nos registos de casamento da paróquia de Santa Cruz, entre o período inicial da nossa investigação e antes da instalação do caminho de ferro no Barreiro (1820-1854).

Gráfico 33 - Origem dos noivos na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1854



Fonte: ADS – Paroquiais, registos de casamentos na paróquia de Santa Cruz, Barreiro (1855-1910).

De facto, as correntes migratórias mantiveram-se praticamente inalteradas durante a primeira metade do século XIX, quando comparadas com os dados do gráfico 32. A capital, devido à sua proximidade, continuava a ser a principal contribuidora de noivos na vila do Barreiro. Em resultado do levantamento documental efetuado nos registos paroquiais¹⁰⁵, foi possível identificar os concelhos de origem no distrito de Lisboa. Da totalidade dos casamentos neste distrito (66), metade dizem respeito a noivos nascidos no concelho de Lisboa, enquanto os restantes, provinham das localidades da Península de Setúbal, com as quais o Barreiro tinha ligações por rotas terrestres ou fluviais, como Sesimbra, Seixal, Alhos Vedros, Lavradio, Moita ou Palmela.

¹⁰⁵ Entre 1820 e 1854, realizaram-se 725 casamentos na paróquia de Santa Cruz (Barreiro).

As rotas viárias eram a base destas migrações, algo que, depois da instalação do caminho de ferro se alterou, quando a linha férrea passou a pautar as rotas dos noivos “forasteiros” da vila do Barreiro, como veremos adiante.

A par dos registos de casamento, os assentos de batismo da freguesia de Santa Cruz confirmaram que, a partir do início do século XIX, se intensificou a imigração para o Barreiro de residentes de Manhouce (S. Pedro do Sul) e Arouca para as atividades agrícolas, assim como para a pesca, num movimento de população que favoreceu igualmente outros concelhos ribeirinhos do Tejo, como o Seixal, Samouco, Santarém e Coruche.

A origem geográfica de muitos dos novos habitantes foi muitas vezes mantida através da alcunha (muito comum no Barreiro), em casos como o “santareno”, o “beirão”, o “galego”, “o Coimbra”, entre outras. Num processo de distinguir as velhas famílias barreirenses e estes novos habitantes do concelho, que os locais chamavam “forasteiros”, surgiram no léxico barreirenses duas denominações para os nascidos no Barreiro: os “Camarros” aos nascidos junto da igreja de Nossa Senhora do Rosário; e os “Calcanhares Rachados” para os que tinham nascido no “largo das Obras”, na ponta oposta da vila (Pais, 1963, p. 137).

O crescimento populacional do Barreiro (Santa Cruz) na primeira metade do século XIX terá, assim, sido suportado numa imigração cujas raízes remontavam ao século XVIII. O elevado número de indivíduos na idade ideal para o trabalho, que observámos no Gráfico 34, quando efetuamos a comparação dos levantamentos demográficos de 1801 e 1849, na freguesia de Santa Cruz, já era revelador da importância de uma população flutuante/temporária. Tal como sucedeu noutras localidades portuguesas, parte deles acabou por se estabelecer na localidade. Através dessa análise, podemos verificar um aumento do peso da população masculina entre os 26 e os 40 anos, no censo de 1849, representando provavelmente o papel dessa imigração nos homens em idade adulta.

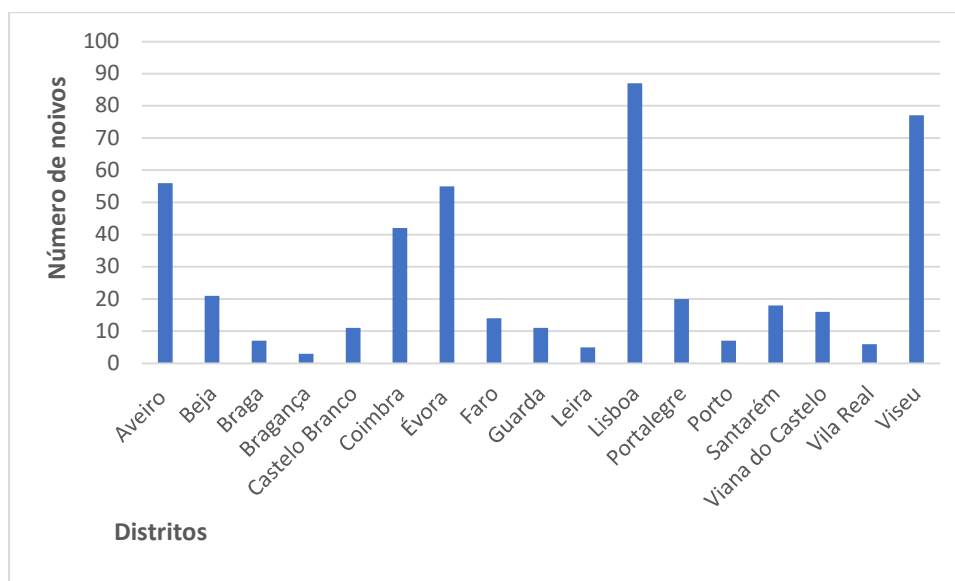
De facto, ao longo da primeira metade do século XIX o concelho do Barreiro registou uma tendência de declínio no número de nascimentos, acompanhada por uma elevada mortalidade em períodos de crises epidémicas, contudo a população nunca deixou de crescer. A razão para este aumento populacional poderá estar relacionada com o papel que a imigração desempenhou, desde o século XVIII, como força de

trabalho, tendo contribuído decisivamente até para a manutenção da paróquia como concelho (e, eventual expansão na segunda metade do século XIX), ao contrário de outras localidades vizinhas, cuja perda de população teve reflexos administrativos. O papel das migrações internas, em especial das Beiras, refletiu-se na percentagem de população masculina superior à feminina. A diferença significativa entre o número de homens e mulheres, teve consequências diretas nos níveis da taxa geral de fertilidade da vila do Barreiro, a baixarem drasticamente de 1801, com um valor de 131,2‰ para os 82,7‰, registados 48 anos depois. Foi assim graças ao movimento interno da população para as localidades ribeirinhas do Tejo (circulação que beneficiou também o Barreiro), o principal fator de recuperação populacional, quando todos os outros contribuíam em sentido inverso (baixa natalidade e elevada mortalidade infantil). Como vimos, a vila do Barreiro estava já a desenvolver-se economicamente (embora de forma lenta) graças à sua afirmação como (outra) ligação entre as duas margens, aspeto que a construção de infraestruturas como a Ponte do Mexilhoeiro e logo a seguir, a estação ferroviária veio confirmar.

Foi a partir do início da construção do caminho de ferro, em 1855, que se verificou um aumento gradual do número de nascimentos. Para tal, foram contribuiu, novamente, o movimento da população do interior do país, dos concelhos ribeirinhos limítrofes e de Lisboa. Se até 1855, a atratividade do concelho do Barreiro não era relevante (Cruz, 1973, p. 176), em resultado do maior poder atrativo da capital e da emigração para o continente americano, a partir dessa data, operacionalizou-se uma mudança em resultado da entrada em funcionamento de novas vias de transporte, como facilitadoras da fixação, criando núcleos urbanos (Silveira, Alves e Lima, 2011, p. 26) não só junto da estação “terminus” e no núcleo urbano primitivo do Barreiro, mas também nas localidades vizinhas. Como vimos, entre 1739 e 1769, cerca de 69% dos noivos eram naturais do Barreiro e, entre 1820 e 1854, essa percentagem atingiu os 79%. A partir da segunda metade do século XIX, a percentagem de noivos naturais do Barreiro tinha descido para menos de metade do total (48%), assim como as noivas, que representavam agora 62%. Este aumento dos forasteiros, em resultado do movimento da população, vem confirmar alguns dados avançados por Maria Alfreda da Cruz com as importantes contribuições das Beiras e o papel tardio da imigração do Alentejo e Algarve

para a vila do Barreiro, à semelhança do que se verificou no vizinho concelho do Seixal (Cruz, 1973, p. 247).

Gráfico 34 - Origem dos noivos na paróquia de Santa Cruz entre 1855 e 1910



Fonte: ADS – Paroquiais, registos de casamentos na paróquia de Santa Cruz, Barreiro (1855-1910)

Na análise efetuada à origem dos noivos forasteiros nos dois períodos anteriores, a capital já era, então, a maior contribuidora de noivos recebidos na freguesia de Santa Cruz, em resultado da óbvia proximidade e das relações comerciais entre as duas localidades. Logo a seguir, surgiam respetivamente os distritos¹⁰⁶ de Viseu, Aveiro, Coimbra e Porto (gráficos 32 e 33), com os dois primeiros a apresentarem números mais significativos, com os homens a escolherem profissões normalmente ligadas à vida marítima (mesmo os oriundos do interior).

Quando analisamos os dados do gráfico 34 representativo da naturalidade dos noivos, entre 1855 e 1910, verificamos que os principais contribuidores continuavam a ser os mesmos distritos, com o de Lisboa a destacar-se, seguido dos distritos de Viseu e Aveiro. Verificou-se nestes últimos, uma inversão nos números, com o distrito de Viseu a ser agora o principal contribuidor. O distrito de Coimbra continuava a ser um dos principais responsáveis da imigração que se verificava do centro de Portugal, para a vila do Barreiro e concelhos limítrofes.

¹⁰⁶ A divisão administrativa por distritos escolhida é a da Lei de 25 de abril de 1835.

À medida que nos aproximamos do final do século XIX, os distritos que contribuíram com o maior número de imigrantes para o crescimento da vila do Barreiro foram Portalegre, Beja e Évora.

As causas deste processo são conhecidas e estavam, obviamente, relacionadas com a existência da linha de caminho de ferro, vista não só como um meio de transporte de mercadorias, mas como uma rota privilegiada de imigração. Tal como Luís Espinha da Silveira defendia, o caminho de ferro favoreceu o movimento geral da população, com os locais com acesso à ferrovia a terem uma maior percentagem de população migrante, do que aqueles que não eram abrangidos por este meio de transporte (Silveira, Alves e Lima, 2011, p. 30). A maioria destes imigrantes eram homens, como vimos através dos registos de casamentos, e procuravam sustento para criar grupos familiares.

Estes homens e mulheres, seguiam precisamente a rota de uma das principais mercadorias transportadas pela ferrovia – a cortiça. Seriam as profissões ligadas ao caminho de ferro e à indústria de transformação de cortiça em bruto, as grandes responsáveis pela transformação do tipo de trabalho que existia na vila do Barreiro e as grandes responsáveis por um fluxo migratório assinalável. A procura por trabalho na indústria, por imigrantes, noutras localidades em redor de Lisboa foi uma das características da segunda metade do século XIX (Reis, 2009, p. 68; Toureiro, 1998, p. 179) e que continuaria até à década de 1970 (Pinto *et al.*, 2021).

A maioria encontrava trabalho não qualificado na indústria corticeira, que privilegiava nas admissões os analfabetos (Almeida, 1993), mas onde a ascensão profissional era escassa, ou nos trabalhos agrícolas (ao invés de profissões ligadas à pesca que já estavam então em declínio), pois toda a zona de charneca e inculta da península de Setúbal até Vendas Novas estava a ser transformada em férteis campos agrícolas, em resultado da adubagem dos solos e com o apoio à colonização das terras por latifundiários empreendedores, como José Manuel dos Santos, no Pinhal Novo (Pereira, 2010, p.32) ou Henrique Andrade Evans, em Santo António da Charneca e Manuel Martins Gomes Júnior, em Coima.

Pelo contrário, o emprego nos caminhos de ferro permitia uma ascensão profissional mais rápida (obtida muitas vezes na formação que a empresa fazia dos aprendizes). Por essa razão, foi entre esta classe profissional que se realizaram mais casamentos entre 1861 e 1910, tendência que a instalação da CUF no Barreiro veio

alterar. Podemos concluir que a sociedade da vila do Barreiro estava a mudar em resultado da industrialização que se estava a verificar e no grande desenvolvimento que conheceu ao nível das comunicações terrestres e marítimas. Seria esta população, como veremos a seguir, que se transformaria numa sociedade industrializada e que teria todas as condições para ser o local do berço de um dos maiores aglomerados industriais de Portugal no século XX.

6.2 A industrialização no concelho do Barreiro

O desenvolvimento e crescimento da vila do Barreiro e da sua região, como plataforma comercial entre o Sul do país e o resto do país e com particular destaque para a capital, apoiado pela instalação do caminho de ferro, foi assinalável. Não obstante o franco desenvolvimento industrial de Almada e do Seixal, foi o complexo do Barreiro, beneficiando das facilidades de transporte oferecidas pela articulação entre a linha de Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e a via fluvial, que registou o mais impressionante processo de transformação (Pereira, 2013, p. 107). À semelhança das cidades inglesas (Kellet, 1969, p. 79), o caminho de ferro provocou no Barreiro e na sua região, mudanças económicas.

Não pretendendo ser um levantamento exaustivo de todas as atividades económicas na região¹⁰⁷, não podemos deixar de as referir como exemplo do desenvolvimento industrial local, inserido numa lógica económica regional e até nacional.

Alguma da historiografia sobre o Barreiro, privilegiou a indústria corticeira, de forma incorreta, como aquela que primeiro vingou com a instalação do caminho de ferro (Camarão, 2012, p. 1; Carmona, 2005, p. 163; Pereira, 2013, p. 107; Valente, 2016, p. 86). No entanto podemos afirmar, à semelhança de outros autores (Fonseca, 1998, p. 498; Reis, 1987, p. 208) que a industrialização na vila do Barreiro, alavancada na máquina a vapor e no caminho de ferro, como via de transporte, teve nas moagens o seu despertar.

Depois do abandono das primeiras experiências proto-industriais, com o moinho de vento gigante do barão do Sobral no início da década de 1820, a construção de moinhos eólicos não cessou na Margem Sul e no Barreiro, em particular. Em 1827, um dos mestres ingleses envolvido na construção do moinho do barão do Sobral, James Hartley, construiu outro moinho de vento de tipologia inglesa, na praia Norte, junto da Igreja de Nossa Senhora do Rosário, com dois pares de mós. A partir desta data, foram construídos uma dezena de moinhos de vento no concelho do Barreiro. Distribuídos pelas margens, perto das praias, aproveitavam os ventos fortes de Norte. Em 1850

¹⁰⁷ Trabalho limitado pela falta de informação nas fontes: por exemplo, os industriais do Barreiro não responderam ao Inquérito Industrial de 1890.

voltaram a surgir novos pedidos de aforamento de terrenos para construir moinhos de vento: o primeiro, em nome de Francisco dos Santos Rompana, padeiro, na praia da Lezíria, entre o Barreiro e o Lavradio¹⁰⁸, num local onde em 1851 já existiam três moinhos de vento¹⁰⁹ [DGLAB-TT, CNL, C. VI/268]; o segundo, de Francisco José da Costa que em 10 de junho de 1852, pedia de aforamento à edilidade um terreno para a construção de um moinho de vento na praia de Alburrica. Seguiu-se o seu irmão, José Pedro da Costa, que pediu 6 dias depois autorização para construir dois moinhos de vento: um moinho gigante, igual ao de James Hartley¹¹⁰ e outro com um par de mós e velas de pano.

A necessidade de aumentar a produção de farinha acompanhava a tendência de crescimento populacional da capital, que entre 1864 e 1900 subiu cerca de 47% (Rodrigues e Ferreira, 1993, p. 301). No Barreiro, o crescimento da indústria moageira efetuou-se de duas formas: a primeira iniciou-se na década de 1850 com a construção de mais moinhos de vento junto das praias, como vimos (atingiram o número de 11); e a segunda, com a introdução de inovações tecnológicas nos moinhos de maré.

Um exemplo dessas inovações deu-se no moinho de maré do Cabo, na década de 1870. Este moinho estava localizado a menos de 100 metros a norte da estação do caminho de ferro, do outro lado do canal de navegação. Dispunha de oito seítias ou cavidades inferiores onde trabalhavam oito rodízios. Este moinho era interiormente dividido por um tapume de madeira, pertencendo quatro rodízios ou engenhos do lado poente a Joaquim do Rosário Costa, que se especializara no descasque de arroz e os outros quatro do nascente, a António Maria da Costa que mantivera a moagem de cereais.

Desde a sua construção que sistema mecânico deste moinho (e dos restantes que tinham este tipo de construção), consistia num rodízio montado em cada seítia, cuja roda hidráulica horizontal inferior, ligada a um eixo posto em movimento de rotação pelo efeito da queda da água, fazia girar a mó superior, dando por isso tantas rotações à mó, como ao rodízio. Reconhecendo que este processo era vagaroso, aplicado tanto no descasque de arroz, como na moagem de cereais, Joaquim do Rosário Costa

¹⁰⁸ Onde, mais tarde, se instalará a Companhia União Fabril.

¹⁰⁹ De Nascente para Poente, existiam os moinhos de Francisco dos Santos Rompana, José dos Santos da Costa e de José Silvestre.

¹¹⁰ James Hartley deve ter colaborado na construção porque trabalhou no seu moinho na praia norte até 1852, quando o arrendou a José Maria Gonçalves. Faleceu no Barreiro a 22 de outubro de 1858.

contactou então a fábrica de fundição Colares, em Lisboa, que conseguiu montar e fazer trabalhar por meio de engrenagens de três rodas direitas de ferro fundido, com cada rodízio com dois pares, originando desta forma uma desmultiplicação de três voltas da mó para apenas uma do rodízio. Esta inovação terá ocorrido entre 1875 e 1880.

Reconhecido este grande melhoramento, outros industriais, alguns donos ou rendeiros destes moinhos, montaram engenhos semelhantes para serem aplicados na moagem das farinhas. Mas a moagem de farinhas exigia mais força nas mós que era perdida na desmultiplicação. Na parte do moinho de António Maria da Costa, a solução encontrada foi a de manter os quatro rodízios montados a quatro mós, mas numa delas montou um veio vertical, o qual, por meio de duas rodas angulares de ferro fundido, dava movimento a outro horizontal, colocado no primeiro andar da casa anexa pelo lado do nascente ao moinho, onde se encontravam montados os aparelhos para escovar e limpar os trigos e as respetivas peneiras para a farinha do seu moinho e dos seus vizinhos [O Trinta, n.º 234, de 23.9.1880].

Contudo estas inovações tecnológicas estavam unicamente baseadas na desmultiplicação ou multiplicação da força, através do uso de engrenagens metálicas (sendo abandonada a madeira).

Apesar da construção de moinhos em sistemas tradicionais, foi nesta atividade que primeiro foi aplicada uma máquina a vapor, na indústria no Barreiro. Seria em instalações construídas de raiz na vila que as verdadeiras transformações tecnológicas, através do uso da energia a vapor, se verificaram na vila, à semelhança de outras vilas e cidades europeias. Por exemplo, em Espanha, indústria moageira foi também uma das áreas onde foi pela primeira vez foi aplicada a nova energia a vapor (Fuentes *et al.*, 2011, p. 233).

A primeira máquina a vapor aplicada a uma fábrica de moagem no Barreiro funcionou, entre 1857 e 1863. Bastante mais tarde do que em Inglaterra, quando a Albion Mills, a primeira delas, iniciou a laborar em 1786. A fábrica pertencia a uma sociedade de dois italianos e um português: Nicolau Polleri, João Batista Piombino e Manuel António da Silva [Diário do Governo, n.º 217, de 15.9.1857, p. 1224]. Nicolau Polleri tinha chegado a Portugal em 28 de agosto de 1849 e a sua experiência na moagem e panificação terá atraído os sócios para este negócio [Diário do Governo, n.º 203, de 29.8.1849, p. 1164]. A decisão de localizar a fábrica no Barreiro, em 1857, não

terá sido indiferente à instalação do caminho de ferro e ao mais fácil acesso aos cereais oriundos Alentejo, em especial o trigo. No Barreiro, em local hoje desconhecido¹¹¹, instalaram uma fábrica de moagem de cereais e descasque e limpeza de arroz, auxiliados pelo feitor Joaquim Gomes¹¹² e pelo galego Gregório Soares¹¹³, o “fogoeiro do moinho a vapor desta vila” [DGLAB-TT, *Registos paroquiais de Santa Cruz*, Barreiro]. Esta fábrica tornou-se uma das principais utilizadoras do novo guindaste e linha privativa de mercadorias instalada na estação ferroviária, alugando para isso um terreno junto do mesmo por 10 mil réis anuais, que em conjunto com o cereal transportado pela ferrovia, rendeu cerca de 78 mil réis em taxas para o caminho de ferro do Sul [*Diário de Lisboa*, n.º 244, de 28.10.1862, p. 2600].

A falta de cereais e de pão no Alentejo, registados a partir de 1862, colocaram esta moagem em sérias dificuldades financeiras. As medidas tomadas pelo ministério do Duque de Loulé, em abril de 1863, para a redução das tarifas cobradas pelo transporte de farinha e pão, já não foram a tempo de salvar a empresa. De facto, Loulé, ordenara que as farinhas, até então taxadas em 2.ª classe (32 réis por tonelada e por quilómetro), passassem a ser classificadas em 4.ª classe (16 réis por tonelada e por quilómetro); os cereais, bem como o pão, que eram taxados em 3.ª classe na razão de 24 réis por tonelada e por quilómetro, passavam também a ser classificados em 4.ª classe [*Diário de Lisboa*, n.º 94, de 29.4.1863, p. 1263].

As dívidas aos credores criada pela subida do preço do cereal nacional e a fuga de Polleri para o Brasil, em 1863, deixando a gestão aos restantes sócios, precipitaram a falência da fábrica de moagem a vapor, que foi penhorada no ano seguinte [*Diário de Lisboa*, n.º 228, de 10.10.1864, p. 2904]. A última referência a esta fábrica surgiu em 1865 quando, Augusto António de Araújo no seu relatório sobre o estado agrícola do concelho do Barreiro, lembrou a existência “de um moinho movido a vapor, mas que já há anos não trabalha” (Araújo, 1865, p. 562).

¹¹¹ Arriscamos uma localização: a sul da estação ferroviária, em local onde mais tarde Luís da Costa construiu a sua fábrica de moagens, em 1883. O terreno alugado à CNCFST, junto do guindaste e da linha privada de mercadorias, não poderia estar muito longe da instalação fabril, que parece estar representada na planta de 1878 (figura 17).

¹¹² Faleceu a 17.4.1861, com 43 anos, de uma gástrica. Era natural da Vila do Eixo, em Aveiro.

¹¹³ No casamento de Ortência Rosa, filha do moleiro António Joaquim, foram testemunhas António Maria, moleiro e Gregório Soares, natural da Galiza, “fogoeiro do moinho a vapor desta vila” [ADS – Registos Paroquiais, *registos de casamento*, 7.1.1861]

Foi José Silvestre, padeiro, proprietário desde a década de 1860 de um dos moinhos de vento na Lezíria, que deu continuidade aos passos dados por Polleri e sócios. Em 1879, instalava na nova Rua Nova da Praia (ver figura 25), já na área urbana da vila, uma fábrica de moagens com máquina a vapor, com a potência de 10 CV, utilizando como combustível carvão de pedra importado [*Diário do Governo*, n.º 268, de 25.11.1879, p. 2738]. No ano seguinte, estabelecia uma sociedade com João Borges de Almeida¹¹⁴, na exploração da fábrica a vapor de moagem de cereais e descasque de arroz, passando esta a denominar-se “Firma Borges de Almeida & Silvestre”. A empresa entrou em liquidação em 1883. [DGLAB-TT, *Tribunal do Comércio*, mç. 13, n.º 3, cx. 76, 1883]. José Silvestre retomou a gestão da fábrica em 1884, colocando uma nova máquina a vapor com fogo central, inglesa, com 16 CV [*Diário do Governo*, n.º 289, de 21.12.1896, p. 3440]. Esta fábrica encerrou definitivamente em 1896 com a morte de José Silvestre¹¹⁵.

Na fábrica de moagens a vapor de José Silvestre, além de João Borges de Almeida, existiriam outros investidores na retaguarda. De facto, entre 1879 ou 1880 esta firma poderá ter feito parte de um conglomerado de empresas de moagens que deram origem à Companhia de Moagens de Santa Iria, naquele que terá sido o primeiro passo dado em Portugal, no sentido da formação de um grande grupo que dominasse a aquisição de cereais e a sua farinação (Ferreira, 1998, p. 273). Uma das pistas é-nos indicada pelo Inquérito Industrial de 1881, que apesar de registar no Barreiro uma fábrica de massas e de moagem industrial (a de José Silvestre), a delegação presidida por António Augusto de Aguiar não a chega a visitar. Ao invés, foi convidada pelo seu “ilustrado proprietário”, João da Silva Ferrão de Castelo Branco¹¹⁶, a visitar a “importante fábrica de moagem”, em Santa Iria da Azóia [CDII 1881, p. 14]. No mesmo inquérito, eram reconhecidos os conhecimentos do mesmo proprietário sobre as fábricas estabelecidas fora de Lisboa, ao afirmar que estas “pagam mais direitos do que as fábricas dentro da cidade, porque quando estas exportam farinhas lhes é restituído

¹¹⁴ João Borges de Almeida tinha vindo para o Barreiro como intérprete na construção da linha de caminho de ferro do Sul e morava no Barreiro. Em 1878 foi agraciado com o título de Comendador da Ordem de Cristo.

¹¹⁵ Esta última máquina a vapor foi vendida em hasta pública, em 1896, por 600 mil réis [DG, n.º 289, de 21.12.1896, p. 3440]

¹¹⁶ Identificado como representante da Companhia de Moagens de Santa Iria. Foi eleito deputado em 1884 pelo círculo dos Olivais [AHP, Eleição 1884, CE 77 Olivais].

integralmente o “direito de foz”, por estar incluído no direito de consumo” e defendendo que esse direito fosse adicionado aos direitos de entrada e estes diminuídos proporcionalmente [CDII 1881, p. 197]. Nas respostas efetuadas ao Inquérito, apesar de não incluir a fábrica do Barreiro entre os centros de produção, já incluía a fábrica de Manuel José Gomes, no Caramujo.

O envolvimento de capitalistas na indústria de moagens na margem sul, assumida, como vimos, no Inquérito Industrial de 1881, poderá ter estado diretamente envolvida no grande impulso industrial verificado nas moagens na vila do Barreiro, com a entrada em funcionamento da fábrica de moagens a vapor de Luís da Costa & C.^a, um estabelecimento fabril com uma dimensão considerável, localizado a sul da estação ferroviária, do outro lado da linha¹¹⁷.

A inauguração, no princípio do ano de 1883, da fábrica de moagens de cereais a vapor Luís da Costa & C.^a, foi motivo de grandes comemorações com lanche, música e foguetes, a que assistiram cerca de 500 pessoas, tendo continuado a ser visitada durante o dia por milhares de outras pessoas. À semelhança de outras festividades e segundo o espírito de caridade da época, foi oferecido um bode a 80 pobres, constituído por um pão, um quilo de arroz e duzentos réis em dinheiro. A fábrica, além de bem localizada junto à linha férrea, tinha uma área suficiente para desenvolver tanto a parte industrial como a comercial, pois Luís da Costa tinha-se associado neste empreendimento ao capitalista lisboeta, Luís Nunes Borges de Carvalho¹¹⁸. A fábrica era constituída por um edifício de três andares, com a parte térrea composta de seis espaçosas salas onde estavam instaladas as caldeiras, máquina a vapor, cinco moinhos e os aparelhos de limpeza, ficando ainda duas salas para depósitos. A máquina a vapor tinha um sistema vertical da Woolf e Muttter, com dois cilindros e um balanceiro com 45 CV [*Diário do Governo*, n.º 16, de 20.1.1882, p. 142]. O primeiro andar possuía três grandes divisões, com a primeira destinada aos restantes aparelhos de limpeza do cereal, um aparelho “Sansor” e as respetivas talhas condutoras de trigo para as mós. Na restante parte do primeiro andar ficava a residência de Luís da Costa. O segundo andar era composto de uma única nave, onde estavam montados um peneiro e o veio geral que fazia girar os

¹¹⁷ Foi nestes terrenos que se instalou a fábrica de cortiça O. Herold & Co. após o encerramento da fábrica de moagens.

¹¹⁸ Faleceu em 1885.

restantes. O terceiro andar era uma nave semelhante à anterior, mas ainda mais aberta e ventilada, onde estavam instalados três grandes peneiros e dois “refrescadores” de farinhas. Além do edifício central da fábrica, existiam ainda dois celeiros que alojavam respetivamente 2000 moios e 1000 moios de trigo, uma casa para depósito de farinhas e várias arrecadações¹¹⁹ [Era Nova, 7.1.1883].

A água quente que saía do cano geral da fábrica de moagem de cereais a vapor desta fábrica, para a praia da Recosta, era utilizada por algumas mulheres, que aproveitando a água limpa e morna que saía da caldeira, abriam poças à beira-mar, onde lavavam as suas roupas, autorizadas pelo encarregado da fábrica [O Século, 12.3.1884]. Este pormenor permite-nos supor que, tal como na fábrica londrina “Albion Mills”, os engenhos a vapor eram abastecidos com água proveniente do rio.

Figura 22 - Anúncio à fábrica de moagens a vapor de Luís da Costa.



Fonte: jornal “A Folha do Povo”, 18.9.1883.

Contudo o seu proprietário dirigiu esta instalação fabril durante, apenas, três meses. Na localidade, a morte de Luís da Costa, ocorrida a 27 de abril de 1883 foi muito sentida. Segundo a opinião pública da época, a associação comercial de Luís da Costa, com Luís Nunes Borges de Carvalho, fora prejudicial para a sua saúde, num contrato que, pela sua excessiva boa-fé, comprometeu o futuro da sua família. Na imprensa foi lembrado pelo seu “carácter independente” e as suas origens humildes, um “filho do povo”, que não nascera em berços dourados, “mas devido ao seu trabalho ocupou uma

¹¹⁹ Deste edifício, mais tarde destruído por incêndio (1891), não existe qualquer imagem conhecida.

posição respeitável na sociedade, honrando esta localidade em todo o Alentejo, parte de Espanha e Marrocos, por onde viajou no seu giro comercial” [*O Século*, 25.4.1884].

Entre os seus incansáveis defensores esteve José António Rodrigues, seu antigo protegido e depois, também sócio, que na passagem do primeiro aniversário da sua morte, lembrava que a sua falta também era sentida pelo partido republicano português, “porque Luís da Costa era convicto e sincero e o seu nome poderia adquirir maior importância se existisse mais quatro ou cinco anos” [*O Século*, 25.4.1884].

Depois do falecimento de Luís da Costa, a fábrica continuou a laborar com a gerência da viúva e restantes sócios. Foi nesse período que a imprensa da capital, anunciou a aquisição de “uma nova máquina a vapor e de alguns cilindros do novo sistema para a moagem de trigo” [*A Folha do Povo*, 24.3.1886]. Dois anos depois, Luís Nunes Borges de Carvalho falecia igualmente, tendo então todo o recheio da fábrica sido colocado à venda, atingindo o valor patrimonial de 38 mil réis os bens imóveis e 133 mil réis os bens móveis [*Diário do Governo*, n.º 86, de 16.4.1889, p. 886]. Para a aquisição desta fábrica organizou-se um grupo de capitalistas de Lisboa e do Barreiro, encabeçados por Júlio Ferreira Lopes, negociante, o visconde de Sanches e Baena e António Teixeira Figueiredo, ambos proprietários que formaram a “Companhia de Moagens do Barreiro” [*Diário do Governo*, n.º 92, de 25.4.1889, p. 943]. Entre os sócios desta Companhia estavam nomes ligados à primitiva companhia ferroviária do Barreiro, como Manuel Ferreira Brandão (filho de António Gomes Brandão) com uma participação de dois contos e meio nesta sociedade anónima de responsabilidade limitada e Francisco da Silva e Melo Soares de Freitas e a sua mulher (identificados como visconde e viscondessa do Barreiro, título atribuído por D. Luís em 1870) com um conto e quatro contos de réis, respetivamente, representando o casal em conjunto, a terceira maior participação no conjunto dos 152 associados. Entre os ausentes estavam os membros da família Costa, proprietários de empresas rivais e influentes locais.

Tudo apontava para que a Companhia de Moagens do Barreiro se tornasse uma das maiores fábricas de moagens da cintura de Lisboa, quando contava já com 60 operários, mas um incêndio destruiu completamente a fábrica, na madrugada do dia 12 de março de 1891 [*O Século*, 13.3.1891]. O gerente da fábrica, António Maria da Fonseca Palmelão salvou-se com dificuldade, depois do alarme ter sido dado à uma e meia da madrugada, por marinheiros de uma fragata que esperava a maré cheia para acostar ao

cais da fábrica. Arderam os três corpos da fábrica, de três andares, situada na travessa da Recosta com os números 1 a 7¹²⁰ [Idem, Ibidem].

Em ruínas, toda a maquinaria sobrevivente e pessoal, foram transferidos para as instalações fabris de Santa Iria da Azóia, depois da fusão efetuada a 31 de outubro de 1892, com a Companhia de Moagens de Santa Iria [*Diário do Governo*, n.º 193, de 29.8.1892, p. 2012].

O vazio deixado pela Companhia de Moagens do Barreiro, foi aproveitado pelo rival José Pedro da Costa (membro de uma extensa família proprietária de moinhos de vento e maré na vila do Barreiro). Inicialmente, baseou a sua produção nos moinhos de maré que possuía, em especial o do Cabo e o Pequeno. Na entrada no século XX (e sem rivais comerciais na vila) adota a produção a vapor. Primeiro, através de uma licença para a utilização da fábrica de João Luís de Sousa & Filho, em Xabregas e, um ano depois, com uma fábrica a vapor, a funcionar na rua Miguel Pais, no Barreiro.

A moagem de José Pedro da Costa, no Barreiro¹²¹ fez parte das empresas fundadoras da Nova Companhia Nacional de Moagem, em 1907, firma que resultara da união entre a Companhia Nacional de Moagem com outras empresas de Lisboa e arredores, designadamente, a de João Luís de Sousa & Filhos (fábrica de Vapor Aliança), em Xabregas; a Companhia Portuguesa de Moagens (ex-Belos & Formigais), na rua 24 de julho; a de Cesário Castor Meleiro, com fábrica de massas em Lisboa e metade do Moinho Novo do Seixal; a M. M. Homes Meleiro, com fábrica de massas em Belém (na Rua da Cadeia) e metade do Moinho Novo no Seixal; a fábrica da Viúva de J.B. Chaves & Companhia; a firma Batista e C.ª; a Sociedade Domingos José de Moraes e C.ª; e a firma Migueis e Filho, do Seixal. A participação de José Pedro da Costa era constituída pela sua fábrica de moagem e massas, situada na rua Miguel Pais, com o valor de 77.800\$000 réis (os imobiliários estavam avaliados em 5.400\$000 réis e os mobiliários em 72.400\$000 réis) [*Diário do Governo*, n.º 146, de 5.7.1907, p. 2002].

¹²⁰ O corpo central do edifício era o depósito de trigo e farinha da fábrica. Mais de um ano após o incêndio foram apreendidos 50 sacos de trigo queimado, nos armazéns de Daciano Santos que argumentou que lhe tinham sido vendidos por António Palmelão. Segundo ele, pretendia misturá-los com café [*O Século*, 5.6.1892].

¹²¹ E não no Seixal como refere alguma bibliografia (Ferreira 1998, p. 280; Miguel e Jorge 2021, p. 197).

Em 1905, José Pedro da Costa pedia autorização à Câmara Municipal do Barreiro para construir uma fábrica de moagens a vapor, junto das unidades já existentes, na rua Miguel Pais.

Figura 23 - Planta do projeto da Fábrica de Moagens de José Pedro da Costa



Fonte: CMB-Espaço Memória. Cota: L-C-05-PL09, 1905.

Esta unidade fabril, com uma dimensão apenas comparável à fábrica de moagens de Luís da Costa (1883), originou um investimento por parte de outros proprietários no sector dos cereais, em particular, Manuel Soares Guedes e Guilherme Augusto de Vasconcelos que, em 1909, construíram dois grandes armazéns para depósito de cereais¹²², junto da unidade de José Pedro da Costa (consultar anexo 37).

¹²² Com o encerramento da fábrica de moagens de José Pedro da Costa no início da década de 1920, estes armazéns foram transformados em fábricas de cortiça.

Figura 24 - Complexo de moagens a vapor de José Pedro da Costa, junto do Moinho de Maré Pequeno (1907).



Fonte: CMB-Espaço Memória. Digitalização de imagem de coleção particular.

Este aumento da escala produtiva das empresas de moagem, associado à proliferação de novas fábricas, levou a uma situação de excesso de capacidade instalada no mercado, provocando a subexploração do parque industrial, como Pedro Neves apontou (2007, p. 210). Este fenómeno pode ser constatado na grande diferença entre a força produtiva instalada e a laboração efetiva que as várias empresas declararam para efeitos do cálculo do rateio do trigo importado. Esta situação levou à concentração da produção em grandes unidades industriais, através da aquisição de outras mais pequenas, que viriam a originar a “Companhia Industrial Portugal e Colónias” e a “Sociedade Industrial Aliança”.

O edifício da Rua Miguel Pais, que durante décadas foi o mais alto do Barreiro, devido ao elevado risco de incêndios, ainda foi utilizado pelos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste, para exercícios como o comprova a película “O Barreiro”, de 1928, do realizador Artur Costa Macedo¹²³. A partir da década de ‘30 desapareceu do Barreiro, qualquer vestígio da atividade industrial moageira, quando José Pedro da Costa

¹²³ Filme conservado na Cinemateca Nacional (ID CP-MC: 7000005).

encerrou a sua fábrica (numa altura em que a Companhia União Fabril, já tinha uma moagem industrial nas suas instalações). Depois da morte de José Pedro da Costa, em 1935, o edifício foi transformado num prédio de habitação.

A partir de então, na rua Miguel Pais, passou a predominar a indústria que já dominava o sector industrial da maioria dos concelhos da Margem Sul: a cortiça.

Tal como nas moagens, foi no negócio e transformação de cortiça, que o Barreiro e outros concelhos ribeirinhos mais beneficiaram da ligação ferroviária aos montados alentejanos e algarvios e como plataforma de escoamento destas mercadorias por via marítima para a Europa. A indústria corticeira acabou por ter um maior impacte à escala regional, cuja localização preferencial na margem esquerda do estuário do Tejo se relacionava diretamente com a linha de caminho de ferro. Como já vimos anteriormente, entre 1854 e 1906 a ligação do caminho de ferro a Cacilhas, ainda constituía uma possibilidade, sendo repetidas vezes colocado nos contratos de arrendamento da linha entre o Estado e particulares. Destacam-se os projetos, nunca concretizados, de Larcher (1860) e Varandas (1876), que defendiam a instalação do início/fim da linha no ponto mais próximo de Lisboa, diminuindo os custos relacionados com uma viagem mais demorada a partir do Barreiro e com o facto dos navios de maior calado terem de ficar ao largo, na maré vazia. Apesar da ligação ferroviária nunca ter sido concluída, floresceram, a par do Barreiro, nos concelhos do Seixal e Almada, fábricas de cortiça, com a matéria-prima a ser transportada por via fluvial (que alimentou um assinalável aumento da construção naval). Segundo Francisco Valadares e Silva, entre 1872 e 1910, existiam no concelho de Almada dezassete fábricas de transformação de cortiça, enquanto no concelho do Seixal se destacava pela sua dimensão, a fábrica Mundet, instalada, em 1906, e a Wicanders, em 1911. (Silva, 2008, p. 117).

Datam do final da primeira metade do século XIX, as primeiras fábricas de rolha de cortiça em Portugal, inicialmente nas zonas de Estremoz, Portalegre e Azaruja (Painha 2016, p. 78). A passagem da linha de caminho de ferro nas proximidades destas localidades contribuiu para a instalação no Barreiro das primeiras fábricas de rolhas.

Apesar de não se ter verificado uma deslocalização significativa da indústria corticeira, a sua instalação no Barreiro, esteve diretamente relacionada com a chegada

da linha a Évora, em 1863 (Bernardo, 2020, p. 5) e posteriormente a Estremoz em 1873. Este desenvolvimento não foi estranho a diversos fatores relacionados com a conjuntura económica internacional. Em primeiro lugar, como lembra Maria Meireles Pereira (2000, p. 108), havia o desejo em Portugal de eliminar alguns embaraços aduaneiros procurando regular o trânsito ferroviário com Espanha, já que a linha ferroviária em construção, que partia do Barreiro, deveria tomar aquela direção, ou o de transformar a linha do Douro numa “verdadeira linha comercial” com as províncias espanholas de Zamora e Salamanca, como era defendido na Câmara dos Pares pelo Conde de Vila Maior (Nunes, 2017, p. 4). Esta vontade política (e económica) teve o seu culminar na convenção luso-espanhola de 1866, pois desta forma a cortiça dos montados da Estremadura espanhola chegaria mais facilmente a um porto, neste caso, o de Lisboa. Procurava-se substituir as rotas terrestres e marítimas da cortiça produzida no planalto central espanhol ou no norte de Cáceres (que embarcava depois no porto de Huelva ou Sevilha) para Barcelona, e daqui, por estrada ou comboio, para as diferentes localidades corticeiras de Girona¹²⁴ (Moruno, 2010, p. 70). Em última análise, o projeto ferroviário português interessava também a Espanha, intensificando a produção de cortiça e dessa forma aumentando as exportações desta (e de outras) mercadorias de origem agrícola (Barquín, 2000, p. 4).

Foi só depois da abertura das novas vias ferroviárias em Portugal, ligando Lisboa às localidades de fronteira, que entrou em funcionamento a primeira fábrica de cortiça, na vila do Barreiro, em 1865. A sua existência é confirmada por Augusto Gomes de Araújo, autor de uma das primeiras monografias do Barreiro, ao afirmar que “embora surja mais tarde que no Alentejo ou no Algarve, está pois instalado no Barreiro (...) um fabrico de cortiça” (Araújo, 1866, p. 3). Sabemos hoje, em resultado desta investigação, que este fabrico de rolhas estava localizado no centro urbano, num edifício na rua de Palhais (mais tarde, rua Joaquim António de Aguiar) com o número 33. Era seu proprietário o cidadão francês Gerard Lagard, que em maio de 1865, surgia registado como um dos sócios da Sociedade Humanitária do Barreiro [SDUB, *Livro de registo de sócios da Sociedade Humanitária do Barreiro*, 1865].

¹²⁴ Antes, tinha de ser transportada para um dos portos do sul (por critérios de proximidade) e depois, por cabotagem, para a região catalã.

Em 1872 surge uma nova fábrica dirigida pela família de Henrique José Lobo, natural de Sines, que tinha uma pequena fábrica de produção rolhas (através de processos manuais) na rua Miguel Pais, em frente do moinho Pequeno (Pais, 1963, p. 249). No mesmo ano, Carlos Garrelon, de nacionalidade francesa¹²⁵, adquiria um armazém na mesma rua, junto ao rio com 100 metros de comprimento e 30 de largura, para aí instalar uma fábrica de cortiça [DGLAB – Cartório de Lisboa, *Escrituras*, 13.12.1872], tendo como gerentes alguns membros da família Camps (Tomás, natural da Catalunha e o seu filho André, natural da Azaruja) (Pais, 1963, p. 249).

A Grã-Bretanha continuava a ser um dos principais clientes da cortiça portuguesa, à semelhança do Vinho do Porto e foram também comerciantes ingleses os pioneiros desta indústria em Portugal. Apesar de Pedro Lains afirmar que desde 1830 os industriais de cortiça catalães estavam instalados na zona da Andaluzia, Estremadura e Sul de Portugal, devido à escassez de matéria-prima nas suas regiões (Lains, 1995, p. 100), foram os cidadãos ingleses os primeiros industriais do sector, no nosso país. Entre eles estiveram os Reynolds¹²⁶, que se dedicavam, pelo menos desde 1840, ao negócio da exploração e comércio de cortiça no Alentejo e Andaluzia. Em 1844, instalaram-se em Estremoz fundando uma fábrica de cortiça (1844-1845) e outra na Azaruja (1845), sob a direção técnica do catalão André Camps¹²⁷ que trouxe consigo operários rolheiros, também catalães. Thomas Reynolds instala, também, uma fábrica em Portalegre (1847-1848), vendida pouco depois (1849) a George Robinson Chadevick, acabado de chegar de Inglaterra, que assim, iniciou uma trajetória de sucesso, tornando-se um dos mais importantes industriais de cortiça a operar em Portugal no século XIX. A maioria da matéria-prima para estas fábricas provinha da Andaluzia, junto da fronteira portuguesa, onde os Reynolds, a partir de 1845, adquiriam milhares de hectares de terra,

¹²⁵ Comemorava o dia 14 de julho, hasteando a bandeira francesa na sua fábrica [*O Século*, 23.7.1893].

¹²⁶ Oriundos de Maidstone, no condado de Kent, região do sudeste da Inglaterra, o primeiro Reynolds que se relacionaria com Portugal, Thomas William Reynolds Johnson, nascido em 1786, foi oficial naval, mas retirado, estabeleceu-se posteriormente em Chatam, também no condado de Kent, como importador de fruta, vinho, rolhas e cortiça virgem, provenientes de Espanha e Portugal, até que por causa de uma doença de fígado, a conselho de médico, este Reynolds inicia uma viagem por mar que o traz ao Porto, onde viu uma boa ocasião de ampliar o seu negócio. Com ele viriam seus filhos, Thomas, William e Robert Hunter Reynolds, nascidos respetivamente em 1811 e 1820, que criaram a Casa Reynolds. A sua filha Elizabeth já nasceria no Porto, em 1828.

¹²⁷ Cinco anos depois, em 1850, André Camps, fundava a sua própria fábrica de cortiça, em Évora. Segundo o Inquérito Industrial de 1881, nessa data ainda não tinha qualquer máquina a vapor na sua fábrica. Contava com 10 homens e 4 menores aprendizes, não especificando o número de mulheres, já que, estas trabalhavam por empreitada no fabrico de rolhas e pranchas [*Inquérito Industrial*, 1881, p. 104].

transformando-as em zonas produtoras de cortiça (Albuquerque e São Vicente de Alcântara).

Os Reynolds exportavam cortiça em prancha para a França, Estados Unidos e Alemanha, através da O. Herold & Co. (na altura, com escritórios e fábrica em Lisboa), da N. Schaffer Breslau, da Fisher, Howard & Sons, da Dundas e Mendonça, da Spilhaus & C.^a e da Pinto Basto, para abastecer as empresas de transformação de cortiça que se tinham constituído no estrangeiro, em resultado de políticas protecionistas. Além disso, os Reynolds exportavam de forma mais vantajosa para o seu país de origem, o Reino Unido, que não cobrava taxas alfandegárias sobre este produto (Lains, 1995, p. 96).

A ligação entre a família Reynolds e o Barreiro já existia desde, pelo menos, o ano de 1874, por via de Luís dos Santos da Costa, um dos vários “comissários” que surgem no Barreiro, o transitário local da Casa Reynolds, responsável pela supervisão do transporte, pesagem e transbordo da cortiça que vinha do Alentejo para os armazéns que tinham no Beato. Apesar do aumento das taxas cobradas pelo transporte ferroviário de cortiça, em 1874, na ordem dos 60 réis por dez quilos de cortiça, em transportes superiores a duas toneladas¹²⁸ [*Diário do Governo*, n.º 41, de 23.2.1874, p. 275], não demoveu esta empresa (em especial, um dos filhos de Thomas Reynolds, John) de instalar uma fábrica no Barreiro. A procura de terrenos para a construção de uma fábrica de cortiça começou em março de 1882, com contactos efetuados por Luís Santos da Costa com os herdeiros do Visconde da Carregosa, António Gomes Brandão (um dos sócios da Companhia de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo) proprietário de terrenos junto da estação de caminhos de ferro, a sul da fábrica de moagens de Luís da Costa¹²⁹. Estes contactos foram infrutíferos, porque os herdeiros de Brandão não pretendiam vender a área solicitada com 226 metros de comprimentos e os 70 metros de largura, preferindo alugá-los.

¹²⁸ Este aumento das tarifas estava relacionado com o reduzido número de vagon com a que a Companhia ferroviária se debatia, com muitos deles danificados devido ao transporte de minério da Mina dos Monges [*Diário do Governo*, n.º 226, de 6.10.1873, p. 1552].

¹²⁹ Os herdeiros do Visconde da Carregosa eram também os senhores da fábrica de moagens de Luís da Costa.

No final desse ano, os irmãos Reynolds (John e William) arrendaram a Quinta Braamcamp, ao também cidadão inglês, George Abraham Wheelhouse¹³⁰ e sua mulher, por 375 mil réis/ano por um período de 5 anos, com a promessa de ao fim de mais dois anos, a poderem adquirir por 3000 libras. Tal contrato, permitiu-lhe transferir o fabrico de rolhas de Azaruja para o Barreiro.

Henry Bucknall, pelo contrário, reagira mais depressa à instalação do caminho de ferro e desde 1867 que tinha uma fábrica na Margueira (Almada), apostando na continuação da linha férrea do Barreiro até Cacilhas (Cavendish, 2003, p. 21), como na também Aldeia Galega (aproveitando o porto e o maior número de embarcações de transporte fluvial). Apesar de não ter respondido ao Inquérito Industrial de 1881, esta fábrica já contava, em 1883, com 400 trabalhadores, quando a 18 de março, sofreu um violento incêndio que a destruiu completamente¹³¹ [*Diário Ilustrado*, n.º 3554, de 31.3.1883, p. 1]. No concelho de Almada, a Henry Bucknall, seguiram-se outras famílias inglesas, como a William Rankin & Sons, mais tarde Rankin & Brothers, posteriormente Rankins, Lda. (Outeiro do Alfeite); Companhia Londres & Lisboa, mais tarde, Henry Bucknall & Sons, Ltd, conhecida por Companhia Inglesa ou simplesmente Companhia (Caramujo), cuja fábrica, comprada em 1953 pela firma Barreira & Companhia, encerrou em 1973; a S. Dundas Wigborg (Mutela) mais tarde adquirida pela firma Cabruja & Cabruja, Lda.; a “Alexander Symington & C.ª” (1890). Estes empresários estrangeiros eram acompanhados de perto por outros nacionais, como “José Thomaz Callado” (1872); pela firma Villarinho & Sobrinho, também denominada Villarinho & Caldas (Caramujo), integrada na Barreiro & Companhia, em 1905; ou a de Manuel Antão Júnior (Fernandes, 2014, p. 100; Flores, 2003, p. 71-78).

Poderíamos supor que a inauguração da linha ferroviária que passava a ligar Madrid a Lisboa, inaugurada em 8 de outubro de 1881, com estação em S. Vicente de Alcântara (onde os Reynolds e Henry Bucknall tinham armazéns e fábricas de cortiça) tornasse a estação do Barreiro e as localidades da Margem Sul, locais menos apetecíveis para a construção de novas fábricas. Porém segundo investigação de Maria Fernanda Alegria (1988, p. 792), a cortiça não estava entre as três mercadorias mais transportadas

¹³⁰ Como já vimos anteriormente, uma das filhas de George Wheelhouse, Sarah Ann, casara com George Williams Robinson, com fábrica de cortiça em Portalegre, fábrica esta vendida por Thomas Hunter Reynolds (Neves, 2007, p. 233).

¹³¹ Reconstruída de imediato, esta fábrica funcionou até 1953.

na linha do Leste (respetivamente, cereais e carvão). Esta linha (onde entroncava a linha de Madrid e o ramal de Cáceres), segundo a mesma autora, apesar de apresentar o maior volume de toneladas em mercadoria transportada, pode ter sofrido os efeitos da má localização de algumas estações, longe dos centros urbanos e muitas vezes sem vias de acesso (Alegria, 1988, p. 778). Além disso, a concentração de indústrias de cortiça era assinalável na entrada do século XX, assim como o investimento estrangeiro. Tendo a linha de caminho de ferro, como principal via de transporte de matéria-prima, foi em redor das estações ferroviárias que foram surgindo novas fábricas de cortiça, como em Alhos Vedros (concelho da Moita), primeiro com Henry Bucknall e Creswell (uma pequena instalação fabril, mas com uma máquina a vapor de 20 CV [*Inquérito Industrial*, 1890, p. 87] e, depois com Hakon Sigvart Larsen¹³², que funda a primeira fábrica nesta localidade em setembro de 1897 [*A Vanguarda*, 29.9.1897].

Segundo Pedro Lains (1986, p. 382) as exportações portuguesas de cortiça em rolhas durante o período de 1850 a 1913 tinham crescido consideravelmente, mas menos do que o que a procura permitiu. Para ele, o insucesso português poderia ser explicado, não por questões de qualidade ou de preço, mas talvez por falta de capacidade de negociação por parte de Portugal, que se traduziu na ausência de tratados de comércio. Pelo contrário, a Espanha e a Itália, beneficiavam da cláusula de nação mais favorecida nas pautas alfandegárias francesas, o que lhes permitia serem abrangidas por um direito que era cerca de metade do cobrado às rolhas portuguesas. Esta incapacidade de negociação poderá ter resultado da grande desagregação que existia no seio dos produtores portugueses de cortiça, que impediria que agissem em bloco sobre os mercados internacionais (Lains, 1986, p. 400). Mais tarde, também Hélder Fonseca referiu a falta de dinamismo da indústria rolheira portuguesa em resultado dos elevados direitos aduaneiros cobrados sobre as obras de cortiça (rolhas), por países como a França, a Alemanha, a Rússia e a América, preferindo-se dessa forma a exportação em prancha (Fonseca, 1996, p. 60). Contudo o mesmo autor não deixava de referir que, depois de 1875, se registara um salto qualitativo e quantitativo nas estruturas das nossas exportações de cortiça com um aumento do peso relativo da cortiça em obra (Fonseca, *idem*).

¹³² Autor da patente para uma “Cork Cutting and Grinding Machine”, registada nos EUA em 4 de agosto de 1896, e já anteriormente patenteada na Noruega, Alemanha, França (1892) e Suécia (1893).

À medida que nos aproximávamos do século XX, a expansão do negócio da cortiça em Portugal, refletiu-se igualmente no número de novas empresas de capitais estrangeiros que se instalavam nos concelhos ribeirinhos da Margem Sul, que além dos capitais ingleses (Bucknall, Reynolds, Creswell, Symington ou Rankin) e franceses (como Gerard Lagard e Victor Garrelon), passou a contar também com o catalão (Mundet e Camps) e o alemão (Hermann Zunn Hingste, Dundas Wiborg & C.^a e a O. Herold & Co.), num sector em claro desenvolvimento, como um dos principais produtos das exportações portuguesas (Lains, 1995, p. 95).

As origens da firma O. Herold & Co., no Barreiro, remontam a 1891, quando Vicência Cadillon Coimbra, a viúva de João Pedro da Costa Coimbra (um dos sócios da CNCFST), alugou o “Palácio do Coimbra” por 360\$000 réis anuais, para depósito e fábrica de cortiça [ADS, Cartório Notarial, escritura de 3.1.1891]¹³³. Esta firma, como já vimos, com ligações comerciais à Casa Reynolds, iniciava assim um novo percurso comercial. Deixava de ser exclusivamente um distribuidor e exportador, para passar a estar ligada à produção de cortiça. Entre as causas desta mudança estiveram “sérias desinteligências” entre os administradores das duas empresas, designadamente, Jerosh Herold e Guilherme Reynolds [*Diário do Governo*, 9.8.1887, n.º 175, p. 1749].

Ao armazém no “Palácio do Coimbra”, seguiu-se, em 23 de outubro de 1893, a compra de uma grande propriedade, a sul da linha férrea, onde estivera a moagem de Luís da Costa. Os terrenos (64 mil metros quadrados) foram adquiridos aos herdeiros de António Gomes Brandão e à Sociedade de Moagens de Santa Iria, por 12 contos de réis. Nesse mesmo ano, a Companhia tomava a decisão de deslocalizar a sua fábrica e os seus armazéns de rolhas de Cacilhas¹³⁴ (onde trabalhavam entre 24 e 36 pessoas) para o Barreiro [*Catálogo O. Herold & Co.* (1908), p. 1]. As obras de reconstrução dos antigos edifícios da moagem começaram nos inícios de 1894 [*O Século*, 4.3.1894] e no ano seguinte já estaria em funcionamento, já que a aprovação da sua marca registada para a fábrica do Barreiro, no Registo de Marcas, da Direção da Indústria do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, data de janeiro de 1895 [*Diário do Governo*, de

¹³³ O “palácio, rodeado de terreno” foi vendido a Georg Jerosh, sócio e representante da firma corticeira alemã O. Herold & Co, mas desde 1861 que o piso térreo funcionava como armazém de material dos caminhos de ferro [*Diário de Lisboa*, n.º 166, de 27.7.1861, p. 225].

¹³⁴ Como vimos antes, estava prevista a chegada do caminho de ferro a Cacilhas. Uma das razões para esta firma ter armazéns nesta localidade.

15.5.1896, n.º 108, p. 1184]. Em 1897, era já considerada a maior fábrica de cortiça da vila [O Século, 28.11.1897] e a maquinaria a vapor terá sido instalada dois anos depois, tendo em conta o alvará concedido pela edilidade, a 6 de junho de 1899 [CMB-AMB, *Alvarás 1899-1908*, fl. 46v.].

A fábrica da O. Herold & Co., na Quinta da Recosta, no Barreiro, possuía um edifício central da administração, fábrica, vários armazéns, casa do gerente, um quartel de bombeiros e um cais onde as mercadorias da fábrica podiam ser carregadas diretamente em pequenos vagões. A primeira estrutura desta empresa no Barreiro era composta pelo gerente Von Koss, com 2 capatazes e 69 operários. Em 1908, apesar das crises da indústria corticeira nos anos anteriores, a fábrica do Barreiro já contava com cerca de 400 operários (ver imagem seguinte) e criava produtos patenteados, como a “pedra de cortiça” e a “corticite”, tendo por base os aglomerados de cortiça [Diário do Governo, de 17.10.1904, n.º 233, p. 3667].

Figura 25 - Operários da fábrica O. Herold & Co. junto de fardos de cortiça.



Fonte: CMB-Espaço Memória, *Catálogo O. Herold & Co.* (1908), p. 15.

Apesar das constantes queixas da empresa sobre a crise da indústria corticeira [CMB-Espaço Memória, *Catálogo O. Herold & Co.* (1908), p. 1], a produção desta

empresa conheceu uma assinalável progressão num espaço de 10 anos (ver tabela seguinte):

Tabela 8 - Existências da O. Herold & Co. em 1897 e 1907

Ano	fardos de cortiça	quadrados e rolhas (sacos)	quadrados e rolhas (milhares)	fardos de aparas
1897	1200	7350	138927	12000
1907	20554	15404	283568	65000

Fonte: CMB-Espaço Memória, *Catálogo O. Herold & Co.* (1908), p. 3.

Os valores de existências da O. Herold & Co. (um somatório dos dados das fábricas do Barreiro e de Vendas Novas) eram impressionantes se comparamos os dados de 1897, com a outra grande corticeira do Barreiro, da qual dispomos de dados: a Sociedade Nacional de Cortiças (SNC), administrada pela família Reynolds.

Tabela 9 - Existências da Sociedade Nacional de Cortiças, em 1897

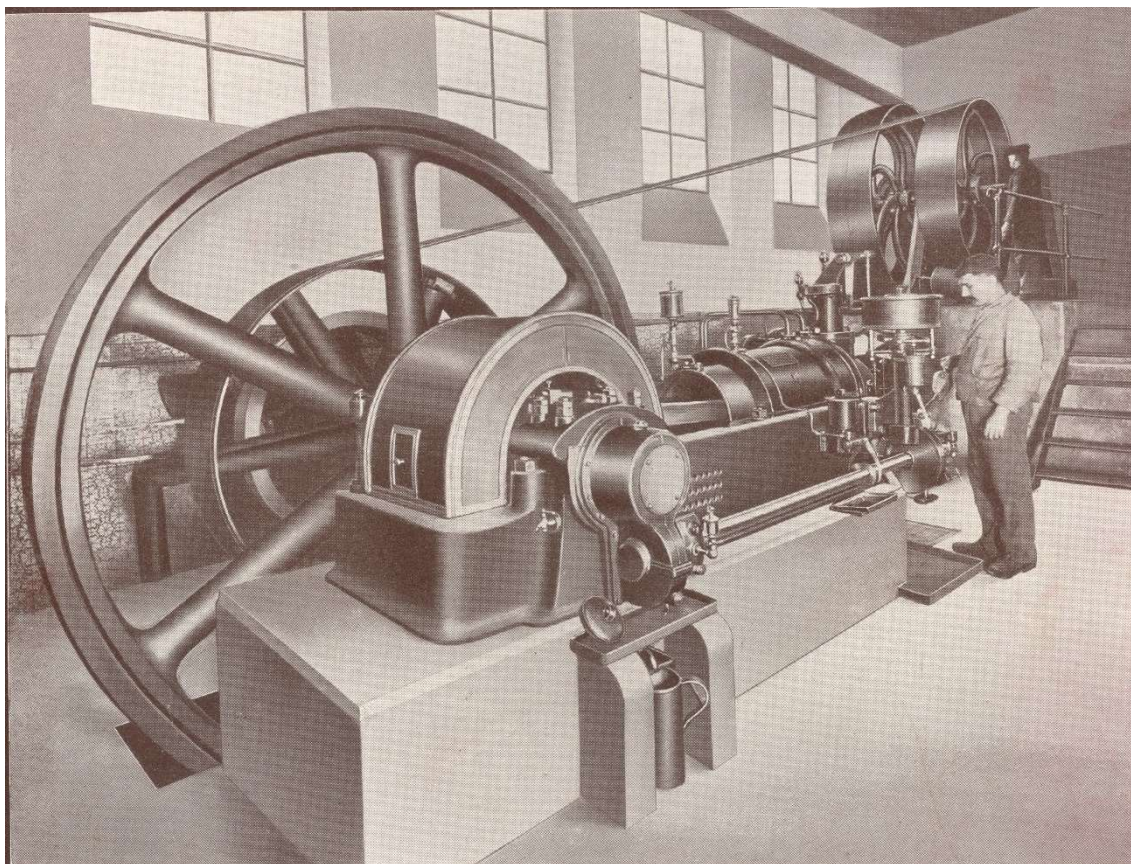
Ano	fardos de cortiça	quadrados e rolhas (sacos)	quadrados e rolhas (milhares)	fardos de aparas
1897	1086	421	2580	903

Fonte: CMB-Espaço Memória, Livro dos Inventários e Balanços da Sociedade Nacional de Cortiças, n.º 1, cota: FCR/03/02/Lv. 05 (1897-1908)

Apesar dos dados da tabela 8, incluírem duas fábricas, os valores dos quadrados e rolhas em sacos (ou em milhares) eram bastante superiores aos da SNC. Esta última, apenas nos fardos de cortiça (em bruto) tinha um número aproximado aos da O. Herold & Co., numa atividade económica que ainda baseava grande parte da exportação de pranchas de cortiça em bruto. Os motivos de uma capacidade produtiva menor podiam ser dois: menor número de operários na Sociedade Nacional de Cortiças e a uma menor eficiência ou potência da maquinaria a vapor utilizada. De facto, segundo os inventários da SNC entre 1897 e 1908 não registam qualquer compra de maquinaria, sendo que o valor contabilístico para toda a “maquinaria e utensílios” era de apenas dez mil réis, ao passo que a O. Herold & Co. se orgulhava de apresentar os seus geradores de energia, em imagens, no seu catálogo comercial de 1908 (ver imagem seguinte). Esta, que foi

uma das maiores fábricas de cortiça da vila¹³⁵ (ver figura 25), apesar de ter sido nacionalizada com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, continuou a laborar até 1949.

Figura 26 - Máquina a vapor de 70 cv da fábrica de cortiça O. Herold & Co. do Barreiro



Fonte: CMB-Espaço Memória, *Catálogo O. Herold & Co.* (1908), p. 20.

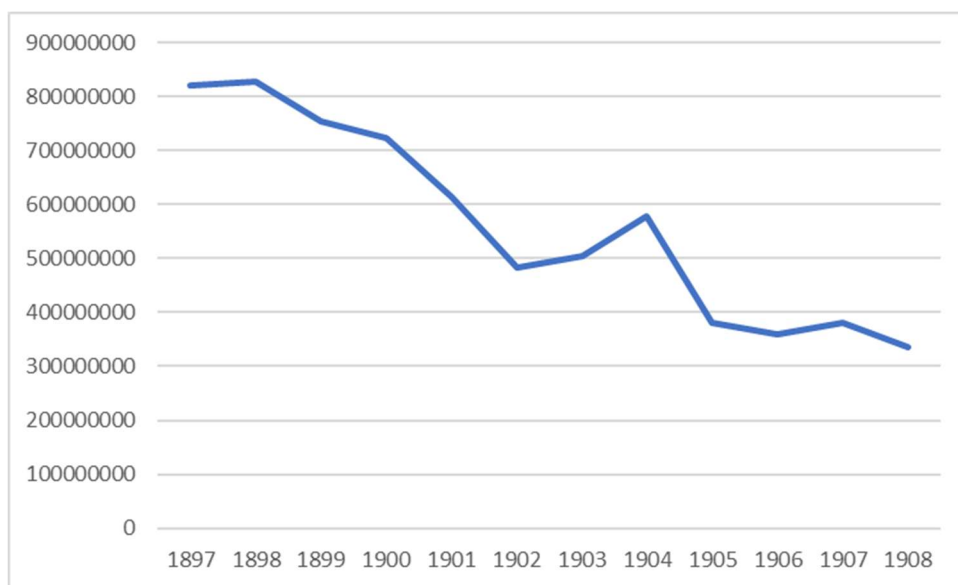
A utilização de fontes de energia mais eficientes terá tido um papel relevante no sucesso comercial destas empresas. De facto, a principal maquinaria da fábrica da SNC, como caldeiras e bombas para o fabrico de pranchas, tinha sido importada da Grã-Bretanha (da Baerlein e C.^a, em Manchester, com um custo de cerca de 123 mil libras), em 1883. Desde então, pouco investimento tinha sido efetuado e não existia uma mecanização do trabalho. Graças à documentação descoberta em 2010, na quinta

¹³⁵ Em 1908, a O. Herold & Co. era proprietária de três fábricas de cortiça, com 920 funcionários e operários: no Barreiro; em Vendas Novas, construída em 1896, ocupando uma área de 70.000 metros quadrados, localizada em frente à estação ferroviária e subordinada à fábrica do Barreiro; e, em Sines, adquirida em 1900, com uma área de 10.000 metros quadrados [CMB-EMB, *Catálogo O. Herold & Co.* (1908), p. 1].

Braamcamp (e depositada no Espaço Memória do Barreiro) é possível avaliar, para o mesmo período do catálogo Herold (1897-1907) o balanço comercial da SNC.

Através do livro de Balanços entre 1897 e 1907, a fábrica teve lucros cada vez menores e uma produção irregular (ver dados no anexo 38).

Gráfico 35 - Balanço comercial da Sociedade Nacional de Cortiças entre 1897 e 1908 (em réis)



Fonte: Livro dos Inventários e Balanços da Sociedade Nacional de Cortiças, n.º 1 (1897-1908). Cota: FCR/03/02/Lv. 05.

A produção de rolhas e existências de cortiça em prancha, atingiram mínimos entre 1899 e 1901, provavelmente em resultado da crise económica portuguesa, que originou a falência do Estado, em 10 de maio de 1902. A uma ligeira recuperação, seguiu-se a partir de 1906, um novo decréscimo de produção. Este problema tornou-se especialmente grave ao nível financeiro com a SNC a perder, em 10 anos, 40% das suas mais valias, equivalendo esta diminuição dos lucros, a menos 484 mil réis nos seus cofres. A somar a estas perdas no valor da SNC, é preciso lembrar que os Reynolds tinham 55% do seu património representado pela propriedade fundiária, que tinham adquirido no Alentejo e na Estremadura espanhola (Fonseca, 1998, p. 509).

A Sociedade Nacional de Cortiças (assim como outras empresas), sofriam as consequências de uma cada vez maior competitividade económica do setor da cortiça no Barreiro, em resultado da chegada de um grande número de matéria-prima à estação

ferroviária da vila. Outra dessas grandes empresas corticeiras que se instalou no Barreiro foi a Sociedade Lane & Santos (constituída por Guilherme de Moura Lane e Eduardo António dos Santos) com sede em Lisboa, no largo do Terreiro do Trigo, n.º 4, especializada em comissões e consignações com a venda de cereais, legumes, azeite, enxofre, diversificara os seus negócios no final do século XIX ao passar a ter uma fábrica de cortiça, também em Lisboa, na rua do Bom Sucesso [*Anuário Comercial de Lisboa*, 1895, p. 262]. No mesmo ano [*O Século*, 16.9.1895], arrendou parte da antiga quinta que pertencera a Nicola Covacich e instalava no local uma fábrica de cortiça, denominada “Santa Cruz” [*Anuário Comercial de Lisboa*, 1896, p. 527], aproveitando os antigos armazéns e o seu cais acostável.

Em 1 de fevereiro de 1897, a sociedade adquiriu, finalmente, a Quinta do Nicola, então propriedade da família Lamas [Cartório Notarial de Lisboa, *Escrituras*, Cx. 4, Lv. 301]. No final do mesmo ano, comprava os terrenos envolventes a esta quinta¹³⁶ [Cartório Notarial de Lisboa, *Escrituras*, Cx. 8-B, Lv. 424 de 29.12.1897 e Cx.8-B, Lv. 426 de 1.4.1898]. A fábrica de cortiça Lane & Santos valorizou a sua propriedade, em 1898, quando instalou um ramal ferroviário com ligação à linha do Sul [*Diário do Governo*, n.º 49, de 4.3.1898, p. 597]. Apesar desta fábrica já dispor de um porto marítimo para escoamento dos seus produtos, esta linha permitia a entrada de matéria-prima na fábrica de uma forma rápida, evitando os elevados custos da baldeação. A linha partiria da passagem de nível (Barreiro-A), junto da atual rua Dr. Miguel Bombarda (denominado caminho Largo), e seguia pelos terrenos do Gandum, da Cordoaria Nicola, de José de Matos, de Abreu Moreira, até aos terrenos da fábrica pegados ao terreno da quinta do Nicola (junto ao rio Tejo). Segundo alegavam os proprietários da Lane & Santos, no relatório efetuado à inspeção da linha, o transporte para a sua fábrica das consideráveis quantidades de cortiça que recebiam pela estação do Lavradio, obrigava-os a despesas e acarretavam-lhe prejuízos que evitariam se os wagons fossem descarregados diretamente [CNDF, Fundação Museu Nacional Ferroviário - Direção Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, Caixa 428]. Segundo o mesmo relatório, o engenheiro responsável pela vistoria à linha, lembrava que “há cerca de dois anos começou a afluir à estação do

¹³⁶ Apesar do falecimento de Guilherme Lane em maio de 1897, a sociedade manteve-se com o apoio da sua mãe e viúva (Teresa de Moura Lane e Helena Arriaga Lane, respetivamente), como comunicaram em anúncio publicado no *Diário do Governo*, n.º 121 de 2 de junho de 1897.

Lavradio um importante tráfego de cortiças, obrigando a administração a consideráveis despesas de expropriações, terraplanagens e assentamento de uma linha de saco para possibilitar o serviço em condições satisfatórias” [CNDP, Fundação Museu Nacional Ferroviário – Direção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, Caixa 428].

Em 1890, os estabelecimentos da indústria de cortiça (em rolhas ou em prancha), já eram considerados uma das principais atividades industriais no Barreiro, a par do fabrico da cal (em Palhais), a cordoaria, a moagem, as massas alimentícias e a serralharia [*Inquérito Industrial*, 1890, p. 67]. Destas últimas atividades, a cordoaria conheceu um assinalável crescimento, depois da fundação da primeira fábrica por Nicola Covacich, em 1835. A necessidade de cordas e amarras para as embarcações ligadas ao tráfego fluvial, impulsionou o aparecimento de unidades fabris, mas de produção familiar e sem recurso a tecnologia do vapor (exceto a cordoaria mecânica de Covacich). Além disso, as fábricas de corda, como a de Manuel Lopes ou Alexandre Martins empregavam muitas crianças, nestes casos os próprios filhos do proprietário (ver imagem seguinte).

Figura 27 - Pessoal da cordoaria de Manuel Lopes (c. 1890)



Fonte: CMB-Espaço Memória. Espólio Augusto Pereira Viegas.

Embora o Inquérito Industrial de 1890 só incluísse informações de duas corticeiras (a de Garrelon & C.^a e a de João Reynolds) era já o ramo que empregava o segundo maior volume de mão de obra com 68 operários, atrás das Oficinas dos

Caminhos de Ferro, que empregavam 127 operários e 10 aprendizes. Duvidamos destes números, tal como Magda Pinheiro que lembra que o trabalho feminino não era devidamente contabilizado, fazendo com que os inquéritos e cadastros operários fornecessem uma visão truncada do emprego industrial em Portugal neste período (Pinheiro, 2014, p. 663). De facto, em 1897, o operariado corticeiro já atingia os 1000 operários (Almeida, 1993, p. 82) e iria crescer ao longo das primeiras décadas do século XX, em toda a Margem Sul. De facto, só no concelho do Barreiro iriam abrir 70 fábricas de cortiça, entre 1900 e 1940 [AIMA]

A outra grande empresa corticeira da Margem Sul foi a Mundet. Foi já no início do século XX (agosto de 1905), que esta firma adquiriu uma propriedade no Seixal a José de Sousa, natural de Alenquer, proprietário e industrial do concelho, a “quinta dos franceses” (Afonso, 2021, p. 11). A firma Mundet, originária da Catalunha, em resultado de um desfavorecimento no desenvolvimento do setor corticeiro em Espanha, efetuou a deslocação das suas instalações fabris, por motivos que favoreciam a posição de Portugal, como o reduzido custo da mão-de-obra, a redução de tarifas alfandegárias na exportação de produtos e a potencialidade de produção de matérias-primas a baixo preço (Tiago, 2019, p. 18). Para além disso, tal como Bucknall e outros, apostara no prolongamento da linha férrea até Cacilhas. De facto, esta empresa corticeira foi a única que beneficiou deste projeto (nunca concluído), já que em 1923 era inaugurada a ponte ferroviária sobre o Coina e a estação do Seixal, a poucos metros da sua fábrica. Na sua fase inicial de instalação, a fábrica da Mundet empregava cerca de 200 trabalhadores. Na sequência do desenvolvimento do negócio corticeiro e beneficiando da existência de mão-de-obra abundante a nível local e regional, em 1913, a empresa contava já com cerca de 430 operários ascendendo, em 1916, a 600 e em 1918, a cerca 900 trabalhadores (Afonso, 2021, 12).

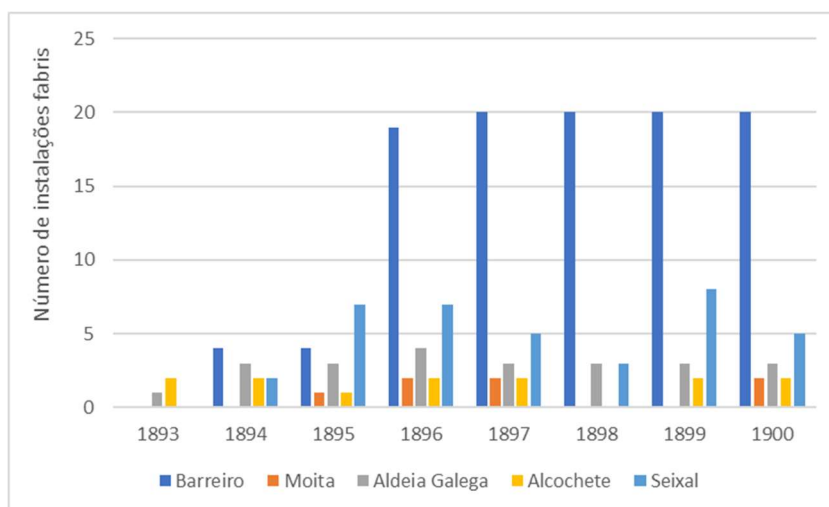
A dimensão da indústria corticeira no Barreiro é também relevada através dos Anuários Comerciais¹³⁷. Segundo estes guias das atividades económicas dos vários concelhos e distritos de Portugal, até 1910, a cortiça era a principal indústria no concelho, seguindo-se a indústria da moagem e as atividades do setor primário, como a produção de vinho, cereais e batata [AIMA]

¹³⁷ O primeiro a incluir os concelhos da Margem Sul foi editado em 1893.

Outra atividade industrial que desempenhou também um importante papel no desenvolvimento industrial na vila do Barreiro foi a metalúrgica. A razão da sua existência e crescimento esteve diretamente relacionada com as oficinas do caminho de ferro, instaladas desde 1884, na primitiva estação ferroviária¹³⁸. As oficinas ferroviárias não dispunham de uma fundição que permitisse fabricar as peças de substituição do material circulante (locomotivas e carruagens). Para suprir essa falta, instalaram-se ao longo da rua Nova do Rosário (depois de 1884, rua Miguel Pais), a curta distância das oficinas do caminho de ferro, várias oficinas de ferreiro, na sua maioria pertencentes a um clã familiar: a família Marinho. O patriarca, Francisco Marinho, oriundo de uma família com origens galegas (Tuy), construiu a sua casa, com oficinas de ferreiro e fundição, nessa rua, logo a seguir à abertura à exploração da linha do Sul (1861). Até as oficinas ferroviárias do Barreiro serem autossuficientes no trabalho em metal e fundição, Marinho foi o seu grande fornecedor. Além do caminho de ferro, as suas oficinas de ferreiro, serviam de apoio aos estaleiros navais e às primeiras fábricas de cortiça (1865) (Araújo, 1866, p. 9). Além dele, entre 1896 e 1898, pediram licença para a abertura de oficinas de ferreiro, os filhos de Francisco Marinho (Manuel, Herculano, José, Domingos), assim como José Domingos da Luz e António Maria, que também instalam as suas próprias oficinas metalúrgicas junto das oficinas do caminho de ferro [CMB-AMB, *Alvarás 1896-1908*].

¹³⁸ De facto, desde 1861 que existia uma secção oficial e de manutenção de material na estação ferroviária, contudo foi só a partir de 1884 que passou a ter um Diretor das Oficinas.

Gráfico 36 - Número de instalações fabris em concelhos ribeirinhos da Margem Sul entre 1893 e 1900



Fonte: *Anuário-Almanaque Comercial da Indústria, Magistratura e Administração, etc.* (1893-1900)

O desenvolvimento de instalações fabris na vila do Barreiro, veio originar uma diferença assinalável no número de indústrias nesta vila, comparando-as com as localidades vizinhas. Apesar de dispormos de dados para o Barreiro, apenas, a partir de 1894, o número de instalações fabris já era superior às localidades vizinhas. Se contabilizava apenas 4 indústrias em 1894 e 1895, entre 1897 e 1900 já registava 20. Apenas o Seixal, com 7 fábricas se aproximava dos valores da vila do Barreiro. De facto, a Moita, a Aldeia Galega e Alcochete, não chegavam às cinco fábricas, prevalecendo as atividades económicas ligadas à transformação de carnes, como a comercialização de gado suíno e “vacum”, banha e cera de animal (em 1896, a Aldeia Galega tinha 89 comerciantes ligados a estas atividades, seguindo-se o Seixal com 28 e depois o Barreiro com 15).

No concelho do Barreiro, a par das moagens e da cortiça, a transição energética para o vapor verificou-se igualmente noutras fábricas do Barreiro. Uma delas foi na cordoaria de João Nicola Covacich que em 1882 pedia autorização para instalar uma máquina a vapor de alta pressão, com dez cavalos de força e com caldeira da mesma força, trabalhando regularmente a quatro atmosferas. Como através do decreto de 21 de outubro de 1863, esta máquina se inseria na 2.ª classe, com os inconvenientes do fumo, “visto que até ao presente não há máquinas que sejam completamente

fumívoras” e o perigo de explosão nas caldeiras, o proprietário era obrigado a publicitar este melhoramento mecânico [*Diário do Governo*, n.º 203, de 9.9.1882, p. 2284]. À medida que a utilização do vapor aplicado à indústria foi crescendo, também as fábricas de cortiça no Barreiro passaram a utilizar na sua indústria esta tecnologia, como a O. Herold & Co., instalada na Recosta em 1893. Começou a fabricar rolhas em pequena escala com um motor a vapor de 6 CV, potência suficiente para acionar um pequeno número de máquinas. Em 1895 este motor foi substituído por outro de 30 CV, que em 1904 passou a servir apenas como motor de reserva, sendo a força motriz real um motor a gás de 70 CV [CMB-AMB, *Catálogo O. Herold & Co.*, 1908, p. 2].

A utilização do vapor e a sua transformação em energia elétrica tiveram a sua primeira aplicação nos caminhos de ferro, por meio de material adquirido à casa Siemens & Halske, em dezembro de 1902. Menos de um ano depois eram efetuadas, com sucesso, as primeiras experiências de iluminação elétrica na estação ferro-fluvial e oficinas, na presença da direção da companhia e de engenheiros alemães responsáveis pela montagem do equipamento [*O Século*, 19.11.1903]. Poucos anos depois, a partir de 1909, também a Companhia União Fabril utilizaria a energia elétrica, alimentada por uma central equipada com motores a vapor ingleses da firma Belliss & Morcom (Birmingham).

Seria só mais tarde, e fora do âmbito desta investigação que nasceria o fornecimento público de eletricidade à vila do Barreiro, localizado em instalações já existentes na Empresa de Moagem Bonfim, Lda. (no moinho de maré da Verderena). Destinada, inicialmente, para fornecer energia elétrica à unidade moageira que laborava nos moinhos da Verderena e à unidade de suinicultura que lhe estava anexa, foi inaugurada em 5 de outubro de 1926, atingindo uma potência instalada máxima de 528 kW. A partir de 1929 a central passou a prestar serviço externo no fornecimento ao sector doméstico, industrial e na iluminação pública municipal, com a denominação de Companhia Industrial de Vila Franca e Bonfim. A empresa que a partir do início dos anos 30 adotou a denominação de Sociedade Industrial do Bonfim, Lda. recebia energia elétrica produzida no Sistema de Niza (Velada) pela Hidroelétrica do Alto Alentejo (Matos, Quintas, e Ramos, 2017, p. 10). A partir de 1942 passou a receber o apoio da União Elétrica Portuguesa (UEP).

Assim, ao longo da primeira industrialização no Barreiro (1855-1910) predominou como fonte de energia, o vapor. As principais indústrias beneficiadas, com a instalação do caminho de ferro e a utilização desta fonte de energia, foram aquelas que já tinham raízes na localidade, (como as moagens e a cordoaria). Depois, destacou-se a cortiça, assim como, as atividades ligadas à manutenção da ferrovia, como as metalurgias.

Como veremos de seguida, outras atividades económicas floresceram ao longo desta primeira industrialização, beneficiando de uma cada vez mais completa rede de transportes ferroviários, rodoviários e fluviais que partiam e chegavam ao Barreiro.

6.2.1 Outras atividades económicas

A agricultura, a para da pesca, foi uma das principais atividades económicas dos concelhos ribeirinhos do Tejo, no século XIX.

Segundo o inquérito à produção agrícola do Barreiro, realizado em 1856, sabemos que tinham sido produzidas no concelho 110 moios de trigo, 115 moios de centeio, 223 moios de cevada e que a aveia não era semeada. Pelo mesmo inquérito, para consumo até colheitas futuras, o concelho importara 1607 moios de trigo, 1810 moios de milho, 100 moios de cevada para os gados em verde e seco e nenhuma quantidade de centeio, por não haver fabrico de pão deste cereal; para sementes, 35 moios de trigo, 82 moios de centeio e 132 moios de cevada. Por fim, existiam em reservas 300 moios de trigo (pertencentes a colheitas anteriores, produzidos na localidade ou para aqui importados, quer nacionais quer estrangeiros), centeio, 90 moios de centeio e 80 moios de cevada, 80 moios [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 27.8.1856].

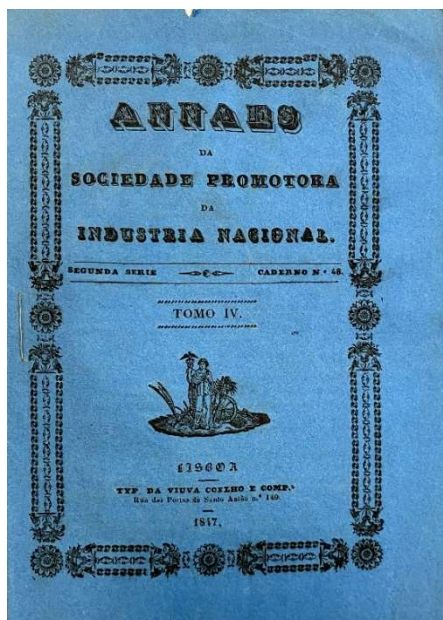
Quanto à importação de cereais informava que “hoje somente se faz o fornecimento de Lisboa, mas quando havia abundância também se importavam os cereais do Alentejo e Ribatejo e que “devido ao estado do país só a importação estrangeira poderá suprir a falta dos cereais”. Por fim, relatava que as sementeiras do milho, legumes e batata e de outros géneros alimentares fora “péssimo” [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 27.8.1856].

A instalação do caminho de ferro permitiu potenciar o desenvolvimento desta e de outras atividades económicas, designadamente, aquelas ligadas ao setor primário, como o aumento da produtividade na agricultura (com a transformação de solos pobres, pela adubagem dos solos e incentivos à colonização através de migrações internas), ou a criação de gado.

A fraca utilização dos solos e rentabilidade da agricultura portuguesa, com metade do território nacional a ser constituído por terras incultas (Lavergne, 1870, p. 8), em resultado da falta de investimento e inovação tecnológica, foi desde o início da Revolução Liberal uma das principais preocupações do novo regime. Nesse sentido, foi criada em maio de 1822 a Sociedade Promotora da Indústria Nacional, que publicará até 1852 (com algumas interrupções durante o Miguelismo e a Guerra Civil) um boletim

onde divulgava novos métodos e invenções que pudessem ser empregues no nosso país. De facto, os seus primeiros boletins focavam-se em problemas relacionadas com a agricultura (Castanheira, 1999, p. 431).

Figura 28 - Frontispício da revista Anais da Sociedade Promotora da Indústria Portuguesa



Fonte: Coleção particular. Anais da Sociedade Promotora da Indústria Nacional, Segunda Série, Tomo IV, caderno n.º 48, 1847. Edição Tipografia da Viúva Coelho e Companhia, Rua das Portas de Santo Antão, n.º 140.

Para o desenvolvimento agrícola, para além da divulgação científica proporcionada pela Sociedade Promotora da Indústria Nacional, contribuíram mais uma vez, os investimentos estrangeiros, como o negociante da praça de Lisboa, Frederico Eduardo Payant que em junho de 1865, obteve a autorização de Isabel Cotter¹³⁹ (outra inglesa) para construir um complexo de fornos de cal (na paróquia de Palhais, a cerca de 2km a jusante, já existiam três fornos de coser cal desde o final do século XVIII), composto inicialmente por um conjunto de quatro cúpulas de enformamento (fornos) de produção, numa parcela de terreno da antiga Quinta do Manique, junto à estalagem e cais da freguesia [ADS, *Cartório do Barreiro*, 2.6.1865]¹⁴⁰. A sua localização, próxima

¹³⁹ Isabel Cotter (mais tarde, Campos) era filha do general Guilherme Berkley Cotter que combatera no exército português como mercenário na Guerra Peninsular contra Napoleão. À data do arrendamento a Payant a propriedade em questão ainda pertencia a Pedro de Pina Manique.

¹⁴⁰ Pouco tempo depois, as mesmas instalações passaram para as mãos de outros investidores da capital como Cândido Jorge Cascais, que em conjunto com Augusto Pereira de Vasconcelos (negociante residente

do antigo cais do Coima, permitia o rápido escoamento da produção, destinada para a capital, como também para o enriquecimento da mistura do adubo, fórmula divulgada pela Sociedade Promotora da Indústria Nacional. De facto, a cal cáustica ou carbonatada era aconselhada na cultura de cereais, em terrenos com níveis reduzidos de calcário (s.a., 1847, p. 278).

A utilização de adubos químicos e orgânicos era testada também em Coima, onde Manuel Martins Gomes Júnior, proprietário da renomeada “Quinta do Inferno”¹⁴¹ e arrematante das lamas e lixos de Lisboa fazia da sua quinta, o local de redistribuição (Cruz, 1973, p. 181). As suas fragatas, transformadas em arrastos do lixo, provocaram o espanto quando receberam nomes como Mafarrico, Mefistófeles, Demo, Diabo, Satanás, Belzebu, Horrífico, Caronte, Plutão ou o Averno [*O Repórter X*, 20.9.1930]. A estas peculiaridades do “Martins de Coima” não estavam ausentes as suas convicções republicanas, anticlericais e maçónicas. Segundo o Arquivo do Oriente Lusitano, Manuel Martins Gomes Júnior, estava inscrito com o número 1249, com o nome simbólico de Rodasnepervril¹⁴², iniciado na Loja Simpatia, n.º 4, em Lisboa, a 27 de março de 1893. Manuel Martins Gomes Júnior, tinha especial interesse nestes lixos para alimentar a sua criação de porcos e dinamizar o mercado de gados de Coima (Pais, 1963, p. 462). O gado suíno proveniente desta propriedade ou transportado por caminho de ferro dos montados alentejanos, alimentava a crescente produção e transformação de carne de porco, para enchidos, presuntos, torresmos e carne seca, localizada no concelho da Aldeia Galega. De facto, o caminho de ferro tinha permitido igualmente uma maior facilidade e rapidez do transporte de gado, permitindo uma resposta rápida às solicitações do mercado, em particular num país onde o número de efetivos bovinos ou suínos era escasso (Lavergne, 1870, p. 10). A partir de 1861, surgiram novos mercados de gado em Montemor-o-Novo, Vendas Novas ou Barreiro (Coima), intimamente ligados às necessidades de Lisboa e “à facilidade que se encontra hoje de transportar o gado gordo rápida e comodamente pelo caminho de ferro, logo que o ensejo pareça

no Barreiro, com uma agência de navegação) criaram uma sociedade comercial com o fim de produzir cal, telha e tijolo em Coima [ADL, Cartório notarial, 28.4.1870].

¹⁴¹ A Quinta do Inferno (antes Quinta de S. Joaquim ou de S. Vicente) foi adquirida em 1906 por Manuel Martins Gomes Júnior (ADL, CNL, Cx.12-A, Lv. 793).

¹⁴² Foram batizadas duas crianças, no Barreiro, com o nome Rodasnepervil (“Livres-Pensadores” escrito de trás para a frente), das quais Manuel Martins Gomes Júnior foi padrinho.

favorável, até às margens do Tejo e Sado para os montados” (*O Archivo Rural*, 1865, vol. 7, p. 478). O mercado de gado de Coina, inativo desde finais do século XVIII, passou a ser um dos mais atrativos da margem sul. O mercado, realizado nos terrenos da antiga igreja matriz de Coina (S. Salvador do Mundo), em ruínas desde o terramoto de 1755, teve em Manuel Martins Gomes Júnior e Henrique Andrade Evans, a partir da década de 1880, dois dos seus principais dinamizadores. Este último, de origem inglesa, tinha-se instalado no lugar da Penalva, perto de Santo António da Charneca¹⁴³ onde era feitor das propriedades de Jorge Abraham de Almeida Lima (filho de George Abraham Wheelhouse), numa antiga zona de pinhal, dividida em courelas e aforada a trabalhadores rurais, na sua maioria “caramelos” que povoaram rapidamente a zona [*Diário Popular*, 25.9.1866].

A este desenvolvimento agrícola nas freguesias rurais não estava alheia a Câmara Municipal do Barreiro. A edilidade continuou a nomear, até à última década do século XIX, os Guardas Rurais, distribuídos pelas zonas agrícolas da freguesia de Santa Cruz, (como a Recosta, Verderena, Telha, Searas, Silveiros e Serra) e entrando ao serviço no princípio de outubro e saindo no último dia de maio. Entre as suas incumbências estavam o de evitar a entrada de gados de qualquer espécie; os arrombamentos que surgissem nos valados; não autorizar a entrada em fazendas alheias, apanhando erva ou outra qualquer coisa que a danificasse; conduzir ao Pátio do Concelho o gado encontrado solto nas fazendas; e por último, não abandonar as vinhas sob pretexto algum, salvo no caso de doença de que devia dar parte à Câmara [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 1.10.1858].

A influência do caminho de ferro com *términus* no Barreiro, na agricultura, observava-se ao longo da linha, com novos campos agrícolas que se ia estabelecendo nos terrenos de charneca contíguos às estações de Pinhal Novo, Poceirão e Pegões, ao que não era alheio o papel do lavrador José Maria dos Santos. Ainda em 1863, no relatório apresentado pela companhia ferroviária era referido que da Moita até Vendas Novas não se observava povoação alguma e que o terreno que se atravessava estava na maior parte inculto.

¹⁴³ Fazia parte da freguesia de Palhais, fazendo fronteira com os concelhos de Palmela e Alhos Vedros.

Tinham sido os trabalhadores chamados para a construção da via-férrea do Sul, os primeiros colonos que se estabeleceram junto do Pinhal Novo. Depois vieram outros, quase todos do distrito de Aveiro, atraídos pelas vantagens que então se lhes ofereceram, contando-se em 1863, numa área de 4 quilómetros de extensão e 6 de largura, 270 famílias que compunham um total de 600 adultos e 400 menores. O proprietário dos terrenos colonizados, o lavrador José Maria dos Santos, empenhado no arroteamento e cultivo, auxiliava ainda os colonos com instrumentos aratórios, gados, sementes, adubos e até com géneros alimentares, que lhes proporciona por adiantamento. Uma forma de os prender à terra através da dívida. Tinha conseguido assim povoar aquelas paragens e começar o cultivo em grande escala, “contando hoje em exploração 400 milheiros de bacelo e 10.000 de oliveira, em terrenos ainda há pouco totalmente incultos” [*Diário de Lisboa*, n.º 40, de 21.2.1863, p. 477].

O caminho de ferro tinha criado as bases deste desenvolvimento, oferecendo ainda o transporte fácil e barato dos adubos agrícolas. Para combater os solos pobres e o potenciar o aumento dos terrenos cultivados, o transporte ferroviário de adubos foi fundamental. O transporte de uma tonelada de estrumes do Barreiro ao Pinhal Novo (15 quilómetros), custava pelo caminho de ferro 440 réis, e deste ponto para Este, por cada quilómetro mais 8 réis. Antes de serem transportados pelo caminho de ferro, os adubos agrícolas vinham para aquela zona, pelo porto da Lançada ou pela vila da Moita, com um custo de 1.600 réis por tonelada. Este elevado custo no transporte de adubos não era comportado pela indústria agrícola, mas por via do caminho de ferro, passaram a verificar-se condições ideais para a cultura da imensa charneca que ligava o Pinhal Novo a Vendas Novas [*Diário de Lisboa*, n.º 40, de 21.2.1863, p. 479].

Pelo movimento das mercadorias transportadas pelo caminho de ferro, na via descendente (interior-litoral), em 1865, podemos verificar que eram transportados importantes produtos da agricultura transtagana como o azeite com 2.843.813 quilos; a cortiça, na ordem dos 1.640.774 quilos; e o vinho, com 1.479.108 litros. No sentido ascendente encontrávamos o transporte de 2.600.414 quilos de adubos agrícolas, na sua maioria resultado da limpeza das ruas da Capital, negócio onde fez fortuna, como já vimos, Manuel Martins Gomes Júnior. Algumas dessas lamas ou lodos vinham também do Barreiro e resultavam das dragagens contantes que a companhia ferroviária era obrigada a efetuar para tornar os seus canais de acostagem navegáveis (*O Archivo Rural*,

1865, vol. 7, p. 165). A direção da própria companhia, no Barreiro, tinha noção do potencial desse material quando efetuou, em 1864, a dragagem do “canal dos Moinhos” de uma camada de sedimento lodoso. Depois de efetuada uma análise química por António Augusto de Aguiar, ficou provada a sua utilidade como adubo. Curiosamente, estas propriedades já eram conhecidas dos lavradores do Barreiro que numa experiência, semearam alguns alqueires de cevada em terreno de areia adubado com aqueles sedimentos, “apresentando-se hoje a seara com um aspeto mui lisonjeiro” (*Diário de Lisboa*, 4.8.1864).

O estado pouco satisfatório da indústria agrícola na maioria das terras do concelho do Barreiro era justificado pela falta de capitais e de conhecimentos técnicos (Araújo, 1865, p. 11). Existiam verdadeiras charnecas de terreno inculto, não por serem baldios camarários, mas por pertencerem a “casas vinculadas ou a proprietários que preferiam a vida da capital às explorações agrícolas”. Além disso, era difícil a utilização de maquinaria por as áreas cultivadas estarem muito divididas (Araújo, 1865, p. 13). Freitas de Mello, em 1897, referia que apesar da sua pouca riqueza, eram as terras do Barreiro relativamente férteis e bastante variadas as culturas. Segundo ele, cultivava-se em terras limpas e conjuntamente com a vinha, olival e arvoredos frutíferos, o trigo, centeio, cevada, batata, fava, ervilha, grão, feijão, milho e chicharro. Nas hortas, além das diversas hortaliças em que predominava o repolho, também se semeava a ervilha, a fava, o feijão de trepar, algum milho, tomate, melancia, abóbora, melões, pepinos, etc., sendo empregues anualmente no seu cultivo, enormes quantidades de estrume, quando anteriormente se empregavam as lamas da cidade de Lisboa, porque segundo ele, havia facilidade em as adquirir. Como adubo para as terras, além das lamas de Lisboa e das que eram vendidas pela Câmara do Barreiro, empregava-se o guano de peixe, farinha de tremço, algum adubo químico e grande quantidade de seba¹⁴⁴, “só no estado verde ou misturada com estrume animal depois de ter sido empregada nas camas do gado e que por esta forma se torna um adubo bastante rico” (Mello, 1897, p. 1142).

A partir do último quartel do século XIX, as freguesias rurais do concelho do Barreiro (em particular, Santo António da Charneca e Palhais) conheceram um assinalável crescimento populacional, em resultado do arroteamento de terras e da

¹⁴⁴ Seba - designação comum, extensiva a diferentes espécies de algas e plantas marinhas, algumas das quais são aproveitadas para adubo, utilizado sobretudo em vinhas.

colonização de algumas áreas, como a Barra-Cheia, por beirões. Foi em pleno crescimento agrícola destas terras, de charneca e pinhal que se instalou na Quinta da Caldeira, em Palhais o padre Manuel António Gomes, conhecido como padre Himalaia, um inventor que entre várias experiências inovadoras, se dedicou ao melhor aproveitamento dos solos. Nessa quinta desenvolve o seu invento, a “Himalaíte”, um explosivo que o próprio descrevia como “insensível ao choque e à fricção; indiferente ao calor e ao frio; não se altera com a humidade do ar; não envelhece com o tempo; não se inflama com pequenas faíscas: fabrica-se em poucos minutos e sem perigo; explode mesmo debaixo da neve e da água e em terrenos em que os outros explosivos não davam resultado” (Costa, 1987, p. 774) O padre Himalaia pretendia usar o seu explosivo para fins humanistas, aplicado a diversos usos, mas com destaque à agricultura, para lavrar e facilitar a remoção de raízes profundas de árvores [O Século Agrícola, 20.3.1913]. Depois de ter patenteado esta invenção nos Estados Unidos da América e em Portugal, procurou sócios no nosso país para desenvolver e comercializar o seu invento. Esse financiamento surgiu através de escritura efetuada em Lisboa, a 29 de maio de 1909, entre a Companhia Himalaíte (na pessoa do padre Himalaia) e o prussiano Jerosch Herold, proprietário da companhia O. Herold & Co. (os principais negócios desta firma Herold eram, como já analisámos, a fabricação e exportação de prancha e rolhas de cortiça, a importação de carvão mineral do País de Gales, a produção de adubos químicos¹⁴⁵ e maquinaria e a exportação de sal). Estes empresários germânicos adquirem a quinta da Caldeira por sete contos de réis, para que aí o padre Himalaia desenvolvesse a Himalaíte [DGLAB-TT, CNL, *Escrituras*, 29.5.1909]. Sob o aspeto técnico, ficou a dirigir a Companhia o padre Himalaia, que tinha em vista obter “um precioso explosivo industrial, capaz de baratear o trabalho das minas, concorrendo, ao mesmo tempo, para diminuir os desastres do trabalho e melhorar a sorte dos operários” (Costa, 1987, p. 776). Os fins humanistas deste invento do padre Himalaia colidiam com os objetivos dos seus financiadores. Para supervisionar os trabalhos no Barreiro, Jerosch Herold, oficial prussiano na reserva, delegou essa função no seu genro Albretch von Koss¹⁴⁶, diretor da fábrica de cortiça da Recosta (Herold, 2016, p. 7). A viver no Barreiro

¹⁴⁵ A venda de adubos químicos era acompanhada do aconselhamento dos agricultores através publicação duma revista técnica de agricultura “O Fertilizador”. Esta ligação à indústria química foi reforçada em 1909 com a descoberta de uma mina de cobre em Juliana, Beja [Diário do Governo, n.º 288, de 20.10.1909].

¹⁴⁶ Von Koss era casado com Maria Salomé Jerosh.

com a sua mulher e filha, desde o início da laboração da fábrica de cortiça em 1893, von Koss era conhecido localmente pela sua disciplina e rigor na gerência da fábrica, mas também pela sua vertente humanista ao ter criado a primeira corporação de bombeiros no Barreiro, na fábrica de cortiça, com equipamento comprado na Alemanha e por ter criado uma delegação da Cruz Vermelha, da qual a sua mulher era responsável. Porém von Koss tinha outros objetivos para o invento do padre Himalaia, designadamente militares (Rodrigues, 1999, p. 203). Albrecht von Koss foi mobilizado, logo em 1915, para ser colocado ao serviço do exército alemão como agente secreto junto da legação alemã em Madrid, tendo efetuado várias missões até à fronteira de Portugal com a missão de desestabilizar politicamente o país, designadamente, através do apoio aos monárquicos (Fraga, 2010, p. 203). O início da Primeira Guerra Mundial e as dificuldades de circulação colocadas aos cidadãos alemães e a sua posterior expulsão, em 1916, interromperam definitivamente a produção da Himalaite e levaram, eventualmente, à partida do padre Himalaia do Barreiro.

Apesar deste invento não ter tido uma utilização prática no concelho ou em Portugal, seguia uma tendência de desenvolvimento de novas atividades económicas, instaladas em várias localidades da margem Sul do Tejo, que procuravam abastecer um crescente mercado interno (leia-se, na capital) e externo, com a cultura de arroz e ostrícola, assim como, com a crescente procura de bacalhau.

O interesse dos produtores e proprietários agrícolas em aumentar os seus lucros, de forma a alimentar uma população crescente, levou a que ao longo do século XIX se efetuassem experiências de desenvolvimento de novas dietas. A cultura do arroz foi uma delas.

A cultura do arroz em Portugal era antiga, mas a partir da segunda metade do século XIX conheceu em Portugal um gradual crescimento, que se estendeu dos campos do Mondego até à Estremadura, Ribatejo e litoral alentejano (Vaquinhas e Mendes, 2006, p. 8). Este crescimento deveu-se a uma alta de preços do arroz, que produziam lucros mais elevados do que as culturas tradicionais, como o milho ou o feijão e ainda por um sistema de pautas alfandegárias protecionistas da produção nacional (Vaquinhas e Mendes, 2006, p. 37). Para mais, parte da indústria moageira dos concelhos da

Margem Sul estava vocacionada para o descasque de arroz, desde o início da segunda metade do século XIX (Afonso, 2021, p. 7; Almeida, 1988, p. 449; Silva, 2008, p. 43).

Para o desenvolvimento desta cultura contribuiu a credibilidade e influência da Sociedade Promotora da Indústria Portuguesa, patente pela portaria de 25 de junho de 1835¹⁴⁷, onde o governo solicitava o seu parecer sobre os meios mais fáceis e convenientes para a introdução da cultura do arroz de sequeiro em Portugal, solicitando também informações relativas à obtenção das sementes necessárias e de boa qualidade. Na sequência deste pedido, a Sociedade iniciou a publicação de um artigo sobre o cultivo do arroz, retirado da Enciclopédia de Agricultura Prática, de Matheus Bonafous, diretor do jardim botânico de Turim (s.a., 1836, p. 342).

Em Coima, desde 1810, que se efetuava o plantio de arroz. No mesmo local, em 1858, Abraham Wheelhouse efetuou novas experiências, introduzindo no nosso país o “arroz de Veneza” ou o “arroz de sequeiro da China” (*oryza mutica*) para fornecer o mercado lisboeta e o Alentejo, através do caminho de ferro. Segundo Wheelhouse, a experiência superara as suas expectativas, desenvolvendo-se mais depressa do que outra qualquer espécie cultivada em Portugal, com uma produção maior e com o grão muito mais pesado [*O Archivo Rural*, 1858, vol. 1, p. 303]. Estas experiências deram lugar a plantações com uma dimensão considerável. Contudo dois anos depois, as consequências eram notórias com o maior assoreamento do rio Coima e uma ainda maior insalubridade nos sapais, com crises de malária frequentes [*O Archivo Rural*, 1860, vol. 3, p. 588].

De facto, aos interesses económicos por detrás da orizicultura opunha-se frequente a opinião das populações, em resultado da degradação da sua qualidade de vida, provocada pelas frequentes doenças (Vaquinhas e Mendes 2006, p. 15). Em Coima, desde o início da cultura de arroz, que eram conhecidas as consequências para a saúde pública desta cultura. Um dos aspetos mais notórios tinha-se registado com o declínio da população na zona, justificado pela falta de salubridade da cultura do arroz. De facto, anunciava-se que em 1822, Coima tinha 65 fogos com 150 habitantes e que em 1849, estava reduzida a 46 habitantes (Vasconcelos, 1902). O mesmo fenómeno de diminuição (ou travão) no crescimento populacional foi também observado no Baixo Mondego

¹⁴⁷ E não pela portaria de 25 de julho de 1836, como é referido por Maria E. Castanheira (1999, p. 434).

(Vaquinhas e Mendes, 2006, p. 46). Esta insalubridade, em resultado da cultura do arroz, levou a que fosse proibido o plantio de arroz em Portugal [CMB-AMB, CLP, lei de 1.7.1867], estando esta decisão de acordo com uma política de regulamentação, quer do espaço costeiro, quer de atividades com potencial impacte na salubridade pública. A atividade ficava subordinada a regimes de licenciamento que traduziam preocupações de índole sanitária (Guimarães, 2018, p. 14). Na base desta lei estivera o relatório sobre a cultura do arroz em Portugal, apresentado ao Ministro do Reino pela comissão criada em 16 de maio de 1859, dirigida por Andrade Corvo. Apesar de aprovada, o cultivo do arroz continuou a efetuar-se em Portugal (Silveira, 2021, p. 288).

Se por um lado temos as queixas das populações e os relatórios das comissões políticas para analisar o cultivo do arroz, no outro, estavam os produtores. A sua capacidade de influência política, pelo menos localmente, era assinalável. De facto, quando em 1896 foram conhecidas as intenções do Governo de diminuir a produção de arroz, a edilidade barreirense, pressionada pelos produtores, escreveu um telegrama onde protestavam contra esses projetos “que importariam graves prejuízos para o país”, como também, no concelho “pela sua importante cultura de arroz” [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 4.3.1896, fl. 85]. Os argumentos contra os novos projetos para a expansão do plantio de arroz em Coina estavam fundamentados no relatório de Andrade Corvo que retratara, desta forma, a decadência da vila e as consequências desta cultura para a população:

“Coina gozava de salubridade (...) com os arrozais caíram em ruínas as habitações porque a população ou morreu, ou fugiu assustada de uma morte certa depois de curta vida passada em dolorosos padecimentos. Constituições marasmadas, definhamentos compungentes, febres paludosas de todos os tipos, cedendo facilmente ao quinino para dias depois tornarem a mimosear o triste desvalido da fortuna! A palidez, a magreza, os engargitamentos de baço e fígado, as ascites, as anasarcas, as faces cultuosas, as febres gástricas, e mesmo adinâmicas, tudo ali denuncia a influência maléfica do arrozal” (*A Cultura Do Arroz Em Coina e Vale de Zebro - Memorial 1897*, p. 5).

Também no Seixal, a cultura do arroz fora objeto de conflitos sociais. Nessa localidade, o cultivo de arroz encontra-se documentado desde 1813, sendo alvo dos

mais antigos protestos que se encontram registados a nível nacional (Silveira, 2021, p. 292). A associação estabelecida entre a presença de arrozais e a persistência de febres sazonáticas justificaria a proibição do cultivo de arroz neste concelho em agosto de 1848, e em 1853 a alterações no código de posturas municipais proibindo a existência de pântanos, assim como da cultura do arroz (Silveira, 2021, p. 294).

Apesar do declínio populacional e a atestada insalubridade do cultivo de arroz em Coina, esta cultura persistiu no local ao longo do resto do século XIX, até ao século XX. Apesar da vila do Barreiro e do Lavradio não terem arrozais, existia entre as duas localidades um território frequentemente alagado pelo Tejo, junto de marinhas de sal. Em consequência das águas estagnadas que ficavam depois das inundações, existia no local uma grande quantidade de insetos, transmissores de várias doenças. Verificou-se aqui um dos raros casos de consequências positivas que advieram da industrialização, pois foi apenas com o aterro dessas zonas alagadas, na segunda metade do século XIX, para a instalação da cordoaria Nicola e depois, para as fábricas de cortiça Lane & Santos e Bensaúde que este potencial foco de doenças começou a desaparecer. Seria com a instalação da Companhia União Fabril nesses terrenos, em 1907, e com o aterro das marinhas vizinhas do “Alquevanço” que a insalubridade provocada pelos mosquitos diminuiu consideravelmente. Este acabaria por ser o único exemplo, de uma melhoria ambiental em resultado da industrialização, no concelho do Barreiro.

Outra das atividades económicas que se desenvolveu, na segunda metade do século XIX, na Margem Sul do Tejo, foi a cultura ostreira.

Os principais bancos de ostras no concelho do Barreiro estavam localizados (consultar anexo 39) no Mexilhoeiro, também conhecido por “Cor do Prego” e em Alburrica, próximo da estação ferroviária. Já no rio Coina, encontravam-se em pequenos bancos, em particular, junto da Quinta Grande, da Feitoria do Bacalhau, em Vale de Zebro e junto a Coina. No Lavradio, estavam concentradas a norte da localidade, entre a Quinta de Barra-a-Barra e o Montijo. Estas áreas totalizavam 213 ostreiras, distribuídas por 1009 hectares¹⁴⁸ (Marinha, 1921, p. 16).

Estes moluscos e outros bivalves eram recolhidos na maré baixa e consumidos pelos barreirenses desde tempos imemoriais e eram comuns junto dos moinhos de

¹⁴⁸ No Seixal os números eram de 579 ostreiras, em 718 hectares; e no Montijo, Alhos Vedros, Moita e Aldeia Galega, em conjunto, existiam 1320 ostreiras, ocupando 2084 hectares de terrenos fluviais.

Alburrica (Pais, 1963, p. 135). Localmente, este molúsculo era conhecido por “carcanhol”¹⁴⁹ e era utilizada em pregão pelos vendedores barreirenses nas ruas de Lisboa: “...Olha o carcanhol!” (Pais, 1963, p. 138). Esta expressão teria uma provável origem nos imigrantes algarvios que tinham vindo para a vila do Barreiro no século XVIII, pois no Algarve a expressão designava a ostra.

A abundância deste e outros mariscos na zona (como o mexilhão, berbigão, lingueirão, burrié e ameijoa) chamaram a atenção de capitalistas nacionais e estrangeiros, numa altura em que além de alimento, a ostra era utilizada numa miríade de produtos médicos, a maioria deles de duvidosos efeitos, mas com grande sucesso¹⁵⁰. O primeiro destes investidores foi José Vicente Barbosa do Bocage¹⁵¹, em 10 de agosto de 1867. Segundo o contrato celebrado entre ele e o Governo (representado por João de Andrade Corvo, ministro e secretário de Estado das Obras Públicas, Comércio e Indústria), o objetivo era aperfeiçoar a cultura das ostras e estabelecer ostras artificiais e reservatórios de engorda na área compreendida entre o pontal de Cacilhas e Alcochete, em regime de exclusividade durante 30 anos¹⁵². O concessionário obrigava-se a conservar ou aumentar os bancos naturais que existiam, em boas condições e a estabelecer ostras artificiais nos pontos que parecessem mais convenientes, devendo ter em plena atividade, ao fim de três anos, um estabelecimento destinado à engorda das ostras. A companhia obrigava-se a pagar ao Estado, 180 réis por cada metro cúbico de ostras que exportasse e a restituir, ao fim de trinta anos, os bancos naturais e artificiais de ostras e o estabelecimento de engorda, sem remuneração ou indemnização alguma (*Diário de Lisboa*, n.º 208, 15.9.1868, p. 2278).

A principal zona de exploração no Barreiro era a designada “Ilha do Rato”, um mouchão de areia entre o Barreiro e o Montijo, que Barbosa do Bocage tinha negociado com o seu proprietário Luís Carlos Pereira de Abreu Bacelar de Castelo Branco, em 1868

¹⁴⁹ Também o mesmo que “dinheiro”.

¹⁵⁰ Um deles era o “Xarope de Ostras”, produzido pela farmácia Lisbonense, segundo receita do farmacêutico J. Rei (*A Crença Liberal*, Lisboa, n.º 1992, 23.9.1877).

¹⁵¹ Anos mais tarde, pela Portaria de 3 de agosto de 1878, José Vicente Barbosa do Bocage, médico zoologista que viria a ser professor da Escola Politécnica e membro da Comissão de Pescarias, foi encarregue de ir a França fazer os estudos e apreciações convenientes acerca das pescas marítimas e da piscicultura, dos quais ficou incumbido de elaborar um relatório.

¹⁵² Tratou-se do primeiro contrato para exploração de ostras em Portugal. Em 10 de novembro de 1869 era atribuída exploração a Carlos Garreter e Bernardo Machado de Faria e Maia na margem Norte e em maio de 1870 foi autorizado o Marquês de Nisa a pedir iguais concessões no Algarve e na ria de Aveiro.

[DGLAB-TT, CNL, *Escrituras*, Lv. 268, fl. 62vº]. Apesar de já estar regulamentado um regime de defeso entre 1 de abril e 1 de agosto (período de reprodução das ostras), este período foi mais tarde alargado entre 1 de maio e 1 de setembro [CMB-AMB, CLP, *Diário do Governo*, Decretos de 15.11.1868 e 21.3.1872].

Em 1873, Barbosa do Bocage solicitou autorização ao Estado para transferir a referida concessão para o banqueiro francês Henri Place, sócio da companhia inglesa “The Anglo-Portuguese Oysters Fisheries C.^a Limited”, de Londres, representada em Portugal por João de Atouguia França-Neto. Contudo Henri Place, sem autorização do governo português, viria a fundar em Paris a 5 de julho de 1875, a “Société Anonyme des huîtres du Portugal”, com o fim de negociar a transferência para investidores ingleses da concessão do monopólio da exploração ostreícola no estuário do Tejo, o que deu origem a um pleito judicial.

A falência de Henri Place viria a determinar a transferência da concessão para Eduardo Amorous, que adquiriu em leilão, em França, a massa falida do referido empresário. Por decreto de 12 de setembro de 1883, conseguiu a adjudicação dos direitos de exploração das ostras do Tejo. Esta circunstância deu origem a reclamações e processos judiciais em Portugal e no estrangeiro envolvendo Barbosa do Bocage, França-Neto e Amorous. Acabaria por ser a companhia inglesa “The Anglo-Portuguese Oyster Fisheries Company Limited”, representada por Henri Hart, a empresa que viu ser reconhecidos, por sentença proferida em 1884 por um tribunal inglês, os direitos como legítima sucessora da concessão, o que foi confirmado por acórdão do Supremo Tribunal de Justiça português de 9 de outubro de 1888 (Silveira, 2021, p. 302). A partir do momento em que esta companhia iniciou as suas atividades na Margem Sul do Tejo, em 1873, as explorações dos bancos de ostras alargaram-se às margens do rio Coina e rio Judeu¹⁵³ (Seixal) com maior intensidade e provocando as maiores queixas entre as populações, em particular, devido aos abusos que os guardas dos depósitos de ostras praticavam. Esses atos de abuso eram consequência de roubos praticados nos depósitos, segundo os concessionários, pela população. De facto, a questão centrava-se na luta entre as populações que defendiam um meio de subsistência ancestral, em áreas agora consideradas privadas ou de uso exclusivo. Segundo os habitantes das localidades

¹⁵³ Esta companhia tinha desde 1876 uma fábrica de conservas de ostras no Seixal.

próximas que se dedicavam à apanha das ostras, aquelas que existiam no fundo das calas eram “as mais gordas e de melhor sabor; por causa das profundidades em que se encontram”, só podiam ser colhidas com ancinhos e enxadas. Defendiam-se assim, argumentando que era esta dificuldade que evitava a exploração intensiva, o que não acontecia nos bancos que se descobriam quase completamente e onde a destruição era maior (Marinha, 1921, p. 15). Apesar da empresa acumular grandes dividendos, os quais podiam chegar aos 5 mil réis por carregamento (*O Círculo* n.º 73, n.º 80, 10.2.1878), não os desejava partilhar. Novamente foi a imprensa que fez eco das queixas:

“A concessão gratuita da exploração de ostreiras no Tejo, feita por um dos nossos bons governos da monarquia a uma companhia privilegiada que exporta as ostras para diversos países, é uma injustiça revoltante, porque roubaram o ganha-pão de muitas famílias, em especial dos concelhos do Barreiro, Seixal e Aldeia Galega, para o proveito exclusivo de meia dúzia de ricos” (*O Trinta*, n.º 87, 14.10.1879).

Em resposta às queixas das populações, o administrador do concelho do Barreiro, João Cosme Leal Madail¹⁵⁴, em 1879, efetuou através de edital, novas demarcações para a concessionária e público em geral e autorizava a apanha livre de ostras entre o aterro que se estava a construir para a nova estação ferroviária, até à vila de Coima e noutras áreas do concelho [CMB-AMB, *livro de atas da CMB*, 4.1.1880]. Estas demarcações que resultaram do conflito e procuravam minimizar a fúria das populações expropriadas, foram de grande importância para as comunidades locais, porque as áreas concessionadas eram divididas em três partes (dois terços para a concessionária e o restante para o público). Todos os anos, a terça parte deveria ser alterada por acordo entre todas as partes, algo que o administrador do concelho não estava a efetuar. A publicação deste edital em janeiro de 1880, terá tido motivações políticas, pois Madail era membro do partido Progressista e apoiante de alguns dos rivais das concessionárias (igualmente Progressistas) como José O'Neill Pedrosa¹⁵⁵, vogal na comissão de Marinha

¹⁵⁴ Em 1846, capitaneou 40 homens numa revolta em Mafra, no início da Patuleia (Arquivo Histórico Militar, Divisões, Patuleia, cx. 3, PT/AHM/DIV/1/27/03/243) numa altura em que era tabelião do Julgado. Foi exonerado da administração do concelho do Barreiro, em 1884 (CMB-AMB, CLP, *Diário do Governo*, 4.10.1884) no mesmo dia em que era inaugurada no Barreiro a nova estação ferroviária.

¹⁵⁵ Presidente da Câmara Municipal do Seixal nos triénios de 1887 a 1889 e de 1898 a 1900. Pertenceu ao Partido Progressista e detinha grande influência política no concelho durante a Monarquia Constitucional;

de 1912 para o fomento da ostreicultura e fundador em 1927 da Sociedade de Ostreicultura Portuguesa, uma sociedade comercial por quotas de responsabilidade limitada, na sua Quinta do Canal, na Aldeia de Paio Pires, concelho do Seixal, empresa de que era o principal acionista e que integrava diversos elementos do seu círculo familiar (Silveira, 2021, p. 303). Em sintonia com Madail estava também a câmara municipal barreirense que, apesar de Regeneradora e liderada por José Pedro da Costa, defendia a iniciativa do administrador concelhio. O edil do Barreiro deixou patente o seu apoio nas atas das reuniões. Afirmava que sabendo que o concessionário da exploração ostreira pretendia impugnar o edital, decidia oficiar o Governo Civil argumentando que essa impugnação não tinha fundamento plausível, acusando-os de “mercenários” [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 4.1.1880]. Em última análise, utilizava-se a questão das ostras e da sua apanha pelo público em geral (como um meio de subsistência para suprir os parcos orçamentos familiares), para os políticos locais ganharem votos, junto da população mais desfavorecida como já tinha acontecido precisamente no ano anterior, quando surgiram para votar, inesperadamente, 180 pescadores que deram a vitória aos progressistas¹⁵⁶ [*O Círculo n.º 73*, de 9.12.1877].

Foi com o início da laboração da Companhia União Fabril, no Barreiro, que os bancos ostreiros neste concelho começaram a decrescer. Os últimos licenciamentos de estabelecimentos ostrícolas no Barreiro, localizaram-se na Ilha do Rato, com a parte oeste a ser concedida a José de Barros Lima do Rego Barreto e a zona este e sudoeste concedida a Fernando de Moraes Almeida, em 1923¹⁵⁷ [CMB-AMB, CLP, *Diário do Governo*, II série, n.º 278, de 17.11.1924]. Estes bivalves desapareceram por completo, a partir da altura em que das fábricas de produtos químicos da CUF começaram a ser lançados para as águas resíduos ácidos, que “tingiram de amarelo carregado e

na I República, aderiu a alguns partidos republicanos, como o Partido Republicano Liberal e ao Partido Republicano Nacionalista. Aparentemente, abandonou a atividade política após o golpe de 28 de maio de 1926 (R. M. Lopes 2016, 36).

¹⁵⁶ Sob a suspeita de compra de votos e envolvimento pessoal de Madail nas eleições, estas seriam anuladas e repetidas em fevereiro de 1878. A lista progressista voltaria a ganhar, desta vez por 23 votos, ao invés dos 91 da primeira eleição, em novembro de 1877.

¹⁵⁷ As concessões de 1923 foram atribuídas a membros da aristocracia portuguesa: além dos Rego Barreto (com ligações ao Brasil), o banco de Aldeia Galega foi concedido a D. António de Sousa Holstein Beck (Duque de Palmela), no Seixal, a António Osório Sarmiento de Figueiredo (político e ligado aos barões e viscondes de Moimenta da Beira) e a D. João de Lancastre (Marquês de Abrantes). No concelho do Seixal foram emitidas licenças de exploração até 1963 (Silveira, 2021, p. 305).

enxovalharam as areias brancas da praia, matando as espécies que se criavam nesta área da bacia fluvial do Tejo” (Pais, 1963, p. 135).

À medida que chegamos ao final do século XIX, a diversificação económica do concelho Barreiro acentuou-se e novas empresas passaram a fazer da vila a sua sede ou área de exploração, como a seca do bacalhau da Parceria Geral de Pescarias, aproveitando as seculares vias de ligação do Coina ao Tejo, e por sua vez, ao Atlântico.

Tanto no Barreiro como no Seixal, surgiram em finais do século XIX empresas de pesca e seca do bacalhau. Em 1891, instalou-se no Barreiro a Casa Bensaúde (a partir de 1902, Parceria Geral de Pescarias) e no Seixal, a Companhia de Pesca Atlântica (1903), a Sociedade de Pesca do Bacalhau (1910) e os armazéns Parceria Geral das Pescarias (1914).

No Barreiro, a seca do bacalhau instalou-se na abandonada feitoria ou Ribeira das Naus, local de construção de navios utilizados na expansão marítima portuguesa no século XV e XVI¹⁵⁸. Os terrenos tinham sido vendidos em hasta pública pelo Ministério da Marinha em 1848 [*Diário do Governo*, de 31.12.1847, p. 1238], tendo os serviços ligados à Marinha passado para o outro lado do rio Coina, para a denominada “Azinheira Nova”. Durante cerca de 50 anos a propriedade foi arrendada pela família Wanzeller a diversos indivíduos que aproveitavam a facilidade de embarque e desembarque de mercadorias, como em 1854, William Lambly e C.^a [ADS, cartório notarial do Barreiro, 21.9.1854]. Finalmente, em 1891, a firma Bensaúde e C.^a adquiria a propriedade junto do rio Coina, numa altura em que acordava com o Governo português a ligação a África pela sua Companhia Nacional de Navegação [*Diário do Governo*, 15.1.1891, p. 11].

Com origem nos Açores e, depois, em Lisboa, para onde havia transferido a sua sede em 1870, a Bensaúde & C.^a Lda. criou nesta cidade, em 16 de março de 1891, a “Parceria Geral de Pescarias, Lda.”, especializada na pesca do bacalhau e a Empresa Insulana de Navegação, que passou a ligar o continente português aos Açores e à Madeira. A Parceria tinha a sua sede no Barreiro, na Azinheira Velha [MMI, *Livro de actas*, 16.3.1891]. Esta firma no final do século XIX estava já bastante diversificada na sua atividade comercial (maioritariamente ligada à navegação e seguros), apesar de

¹⁵⁸ O local foi abandonado no princípio do século XVII e em 1758, apenas uma coluna no local com a inscrição “Memoria Mea In Generationes” lembrava este antigo estabelecimento. Desde o início do século XX que nada resta desta coluna.

algumas experiências com menor sucesso económico (Mónica, 1987, p. 824), como em Ponta Delgada, com a Fábrica de Tabaco Micaelense, fundada em 1866 por José Bensaúde (Dias, 1997, p. 282).

A Casa Bensaúde iniciou de imediato a transformação dos antigos armazéns para a seca do bacalhau pescado na Terra Nova pelos seus bacalhoeiros, assim como, efetuou diversos aterros na propriedade.

A atividade da seca do bacalhau, decorria de outubro até abril. Durante esses meses a “Seca” chegava a ter mais de trezentos trabalhadores, na maioria feminina, proveniente de Ílhavo, Aveiro ou das povoações em redor, designadamente de Santo António da Charneca e de Palhais (*O Século*, 4.11.1903, p. 3). A Parceria Geral de Pescarias tinha na sua propriedade casas destinadas aos capitães e tripulantes qualificados dos bacalhoeiros (cujos navios ficavam no defeso, no rio Coina). Para alojamento dos preparadores do bacalhau existiam duas camaratas separados por sexos¹⁵⁹. Mesmo os casados eram separados pelos dois edifícios. Os homens viviam numa das camaratas, que além dos imensos quartos coletivos, tinha um grande refeitório com mesas enormes, bancos corridos e uma cozinha com um enorme fogão a lenha com dois cozinheiros a cozinharem para os homens. No extremo oposto, a camarata das mulheres, era igual só que em vez de dois cozinheiros tinha duas cozinheiras. A única concessão que era feita aos casais era poderem comer juntos, numa ou noutra camarata. Mas antes das onze da noite todos tinham de estar recolhidos sob pena de terem de dormir ao relento. Em 1903, nesta seca do bacalhau, as mulheres auferiam 200 réis por dia e as adolescentes 140 réis por dia. Nos períodos de maior trabalho, entre janeiro e abril, recebiam um aumento de 40 réis diários¹⁶⁰[*O Século*, 4.11.1903].

Se algumas atividades económicas ligadas ao rio e ao mar floresceram, outras entraram em declínio, concretamente, a pesca. De facto, a origem do Barreiro confunde-se mesmo com atividade ancestral da pesca. Era na praia norte da vila, que as embarcações varavam, que o peixe era descarregado e as redes reparadas. Para além

¹⁵⁹ Testemunho da sra. Elvira Carvalho, publicado em <http://6feira.blogspot.pt/2007/10/azinheira-velha.html>

¹⁶⁰ Esta diferença salarial estava em linha com outras ocupações, como os salários agrícolas das mulheres que representavam cerca de metade do dos homens e os dos jovens 60 % do das mulheres (Martins 1997, 498).

de canoas e botes, a pesca era praticada fora da Barra de Lisboa, com a Muleta, uma embarcação de características muito especiais, cujas referências surgem desde o século XVI. Possante e de aspeto algo bélico devido à sua proa arrufada e cravada de espigões de ferro, com aspeto de esporões, pescava de través com artes de arrastar, com as redes de tartaranha (malha de pesca fina). Envergava um conjunto de velame, composto por 6 a 7 pequenos panos, os toldos, muletins, varredouras e cozinheira, para além, do grande pano triangular latino. A tripulação variava entre os 14 e 16 homens e podia medir entre 13 e 15 metros de comprimento, 4 de boca e 2 de pontal. A Muleta marcou de tal forma as gentes e a vida barreirense que é atualmente uma das peças mais identificativas da sua heráldica municipal.

Segundo um relatório apresentado às Cortes em 1828 sobre os números de embarcações de pesca e pescadores na Comarca de Setúbal, podemos ter uma noção do peso das atividades marítimas na Península de Setúbal.

Tabela 10 - Número de barcos e pescadores na Comarca de Setúbal em 1828

Vila	Barcos	Pescadores
Setúbal	86	684
Sesimbra	54	700
Almada	180	2094
Barreiro	37	400
Aldeia Galega	11	100
Total	368	3978

Fonte: ADS – Relação de barcos e pescarias na Comarca de Setúbal (1828) - Arquivo pessoal de Almeida de Carvalho.

Na relação contida na tabela 10, destaca-se o número de barcos e pescadores de Almada. Estes valores incluem na sua contabilidade as aldeias do Porto Brandão, Trafaria e Costa de Caparica. Os valores para as outras localidades, diziam respeito unicamente aos barcos e pescadores residentes. A vila do Barreiro não estava entre aquelas que

tinha mais pescadores, mas apresentava um número muito superior quando comparado com a Aldeia Galega.

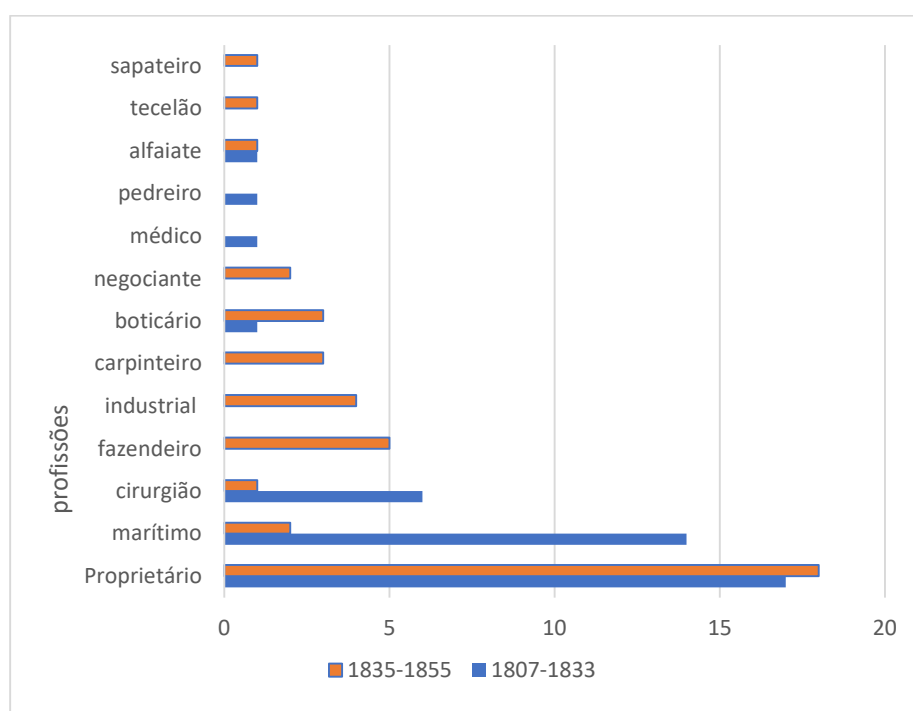
A importância da classe piscatória no início do século XIX estava alicerçada num datado de janeiro de 1780, quando os pescadores do Barreiro enviaram uma representação a D. Maria I, queixando-se que os impediam de exercer os cargos da vereação, indo contra uma tradição que remontava aos tempos da fundação do concelho, dos quais eles eram “os primeiros povoadores da vila” e que os seus interesses tinham permitido “o crescimento da população” [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 445, n.º 10]. Além disso, os pescadores argumentavam que ocupavam esses cargos municipais por mérito próprio e que essa situação se devia ao reduzido número de nobres na vila. Para isso os pescadores do Barreiro pediam os mesmos privilégios dos pescadores de Setúbal que tinham obtido em 1659 [DGLAB-TT, *Chancelaria de D. Maria I*, Livro 30, fl. 211v e 212]. Em resultado desse requerimento, a 12 de julho de 1787, foi publicada a Provisão com o título “Vereadores da Vila do Barreiro” que lhes veio dar razão [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas*, Maço 445, n.º 10] e os autorizava a ocupar cargos municipais, mesmo não sabendo ler, escrever e contar.

A partir de documentação depositada no Arquivo Histórico Militar, sabemos que outro dos seus privilégios era o de estarem isentos do serviço de linha. Nas pautas da Companhia de Voluntários Locais, efetuada em 1814, dos 127 indivíduos arrolados, não há um único pescador e a única profissão relacionada com o rio é a de “barqueiro”, com apenas seis indivíduos [AHM – Divisões, *Mapa da Companhia do Barreiro*, 1814]. Outro dos seus privilégios permitia àqueles, que por motivos de saúde, ou por atingirem uma idade tal que os impedissem de ir à faina, podiam efetuar a venda do pescado, na calçada, na Ribeira Nova, em Lisboa. Quando, já no século XIX, o Senado da Câmara de Lisboa tentou impedir essa venda ambulante, foi precisamente o argumento de naquele lugar os pescadores “velhos e doentes para ir para o mar (...) tirão os seus meios de subsistência para si e para as suas famílias” que permitiu que essa proibição fosse revertida [DGLAB-TT, Ministério do Reino, *Requerimentos*, 27.7.1829]¹⁶¹.

¹⁶¹ Entre 1780 e 1829, os pescadores do Barreiro endereçaram dez requerimentos ao Governo (1780, 1783, 1787, 1808, 1810, duas vezes em 1815, 1821, 1823 e 1829).

Se um dos objetivos da Revolução Liberal foi alterar a composição das elites municipais por meio de legislação, apesar de alargar a base eleitoral, não teve o sucesso que desejava ao assentar o recenseamento eleitoral num regime censitário que privilegiava quem detinha rendimentos (Silveira 1997b; Monteiro 1998; Pousinho 2004; Motta 2006). Os arrolamentos para as pautas de vereação do Antigo Regime não tinham mais de 15 indivíduos e o primeiro recenseamento mais abrangente que se lhe seguiu (1842) tinha 72 cidadãos registados num universo de 3374 habitantes¹⁶², ou seja, perto de 5% da população. Se os problemas do alargamento eleitoral eram evidentes, a composição dos cargos municipais também apresentou aspetos interessantes (consultar anexos 40 e 41).

Gráfico 37 - Profissões dos eleitos para cargos municipais na Câmara Municipal do Barreiro entre 1807 e 1855



Fonte: Cadernos de recenseamento eleitoral [Arquivo Histórico Parlamentar; CMB-Arquivo Municipal do Barreiro, 1807-1855].

Com a derrota definitiva dos absolutistas no final da Guerra Civil, a composição da elite municipal da edilidade barreirense sofreu importantes alterações, que podem

¹⁶² Segundo o censo de 1849.

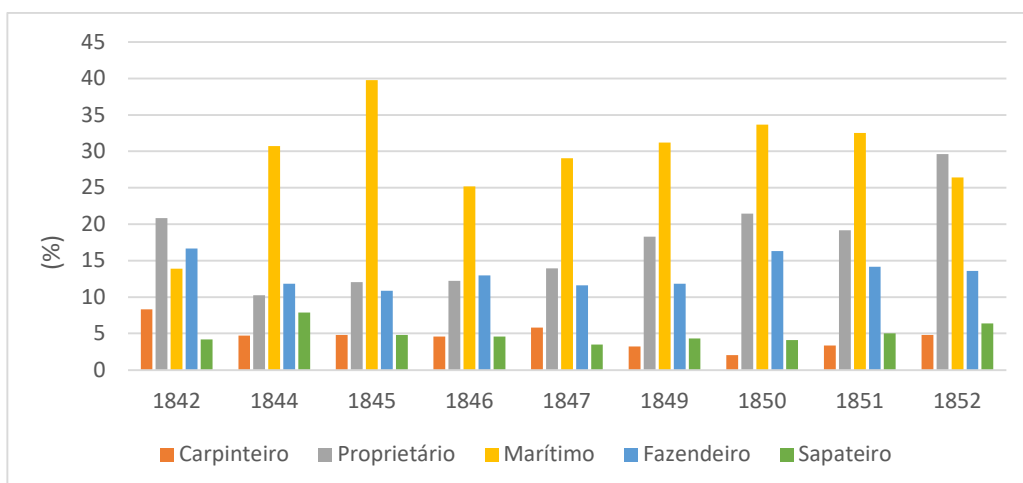
ser verificadas no gráfico 36. Os pescadores (identificados como “marítimos” nos recenseamentos), a atividade profissional que representava a maioria da população da vila, entre 1807 e 1833 esteve presente nos cargos municipais catorze vezes, mas entre 1835 e 1855 apenas o conseguiu três vezes.

O liberalismo no Barreiro permitiu que ao longo da primeira metade do século XIX uma parte da sociedade local ligada ao mar ascendesse socialmente, por estar agora vocacionada para o apoio das atividades comerciais de transporte de mercadorias e pessoas entre as duas margens. Da classe dos pescadores saída da revolução liberal, apenas a sua elite (os proprietários de embarcações) continuou a ter uma alguma representação na elite municipal, apesar de estarem agora presentes outras profissões como sapateiros, pedreiros ou alfaiates. Tal como Jorge da Silva Fernandes já tinha concluído, a substituição de critérios de notabilidade social por critérios económicos e literários não implicou, na generalidade dos casos, o afastamento total das antigas elites dirigentes, apenas as obrigou a partilharem os principais cargos municipais com indivíduos de outra condição social (Fernandes, 2006, p. 72). De facto, algumas atividades económicas poderão ter beneficiado com a proximidade da capital, ao contrário de outras localidades como, por exemplo, a cidade de Évora (Guimarães 2004, p. 87).

Se a maioria da população do Barreiro estava dedicada à pesca, de que forma poderemos avaliar o seu nível de riqueza e a sua participação nas elites municipais ao longo do período em estudo?

Analisando o censo eleitoral entre 1842 e 1852 (ver anexo 42), verificando a décima mínima e máxima paga por cada atividade profissional, podemos supor quais seriam os níveis de vida de cada uma delas. A classe profissional mais numerosa, os marítimos, tinham cobranças de décimas que iam desde o mínimo admitido para o recenseamento (1000 réis) e apenas uma vez, um deles ultrapassou a dezena de milhar (tratava-se de Graciano Marques, proprietário de algumas bateiras de pesca).

Gráfico 38 - Número de eleitores das cinco principais profissões, segundo os cadernos eleitorais da Paróquia de Santa Cruz do Barreiro, entre 1842-1852.



Fonte: Cadernos de recenseamento eleitoral [AHP; CMB-AMB, 1842-1852].

Apenas no recenseamento de 1842 e de 1852, os marítimos não representaram a maioria dos recenseados, ultrapassados no primeiro, pelos proprietários e fazendeiros (consultar dados no anexo 43). As razões para um número tão reduzido de marítimos no censo de 1842 podem estar relacionadas com a taxaço da pesca iniciada no concelho do Barreiro em janeiro de 1841, suportada na legislação de 6 de novembro de 1830 [CMB-AMB, *Livros de registo da Sisa*, 1829-1843]. Os valores pagos pelos pescadores do Barreiro, em 1841, foram de 128.760 réis (37 embarcações de pesca, com 427 tripulantes) e, em 1842, foram de 120.300 réis (35 embarcações de pesca, com 419 tripulantes) [CMB-AMB, *Livros de registo da Sisa*, 1829-1843].

Entre os proprietários destas embarcações de pesca, constituídas por Botes e Batéis, importa destacar que em 1841, entre os 37 barcos registados, 3 dos seus proprietários eram mulheres: Maria da Purificação¹⁶³, Joaquina Batista¹⁶⁴ e Helena Maria¹⁶⁵.

Esta taxaço concelhia, que autorizava a pesca, foi substituída em meados de 1843 por um direito proporcional sobre lucros dos pescadores, de 6% sobre cada uma

¹⁶³ Viúva de António dos Santos Serrano e filha de Inácio de Faria, arrais de barcos de pesca e Procurador do Concelho em 1812 [ADS, Registos paroquiais de Santa Cruz, Casamentos, 1820-1870]

¹⁶⁴ Esposa de Quintino da Cruz, mestre do batel “Senhor dos Aflitos” [ADS, Registos paroquiais de Santa Cruz, Casamentos, 1820-1870].

¹⁶⁵ Esposa de Joaquim da Assunção, tinha o cunhado como mestre do seu bote “Leão”, embarcação que chegaria ao século XX. [ADS, Registos paroquiais de Santa Cruz, Casamentos, 1820-1870].

das partes ou quinhões, que entre si repartissem, ficando livres da décima industrial; mais tarde foi diminuída para 5% (Amorim, 2005, p. 109).

Um outro motivo para um número tão reduzido de marítimos no recenseamento eleitoral podia estar com motivações políticas, com origem no golpe militar liderado por Costa Cabral, em janeiro de 1842. O decreto eleitoral de 5 de março de 1842, que regulou este recenseamento, adaptou as quotas da lei do censo eleitoral de 1840 aos requisitos da Carta Constitucional. Assim, foi possível restringir ainda mais o número de eleitores porque os rendimentos que a Carta impunha, eram de cem mil réis para os eleitores de paróquia face aos oitenta mil réis anteriores (Coelho, 2015, p. 33).

No censo eleitoral de 1844, em resultado desta forma de cálculo dos rendimentos, os marítimos foram arrolados em muito maior número e num universo de 127 eleitores recenseados, os marítimos representavam agora cerca de 31% do total, contra os 12% dos fazendeiros e 10% de proprietários. Quando comparamos estas três classes profissionais a partir da análise da percentagem da quota da décima paga pelos eleitores que constam do Gráfico 3, apesar dos marítimos estarem em maior número no recenseamento eleitoral, tinham rendimentos inferiores. Esta classe profissional pagava em média 2740 réis de décima, enquanto dos fazendeiros pagavam 6350 réis e os proprietários quase 11000 réis. Contudo os marítimos tinham coletas superiores a profissões como carpinteiro (2470 réis), tecelão (2200 réis), sapateiro (1460 réis), pedreiro (1300 réis), trabalhador indiferenciado (1300 réis), ferreiro (1140 réis) ou alfaiate (1000 réis).

O aumento do número de proprietários registados no censo eleitoral de 1852 poderá estar relacionado a alteração do estatuto profissional de “marítimo”, que englobava anteriormente tanto o pescador, como o arrais.

O declínio da classe piscatória em número de barcos e pescadores no Barreiro, contrastava com os valores nacionais, Rodrigues de Freitas referia, para 1853, 3430 barcos e 29564 pescadores; Baldaque da Silva, em 1886, apontava 6176 embarcações e 29766 pessoas empregadas na pesca; e, em 1899, o número de pescadores era de 33108 e as embarcações 7369 (Alves, 1991, p. 157). No Barreiro, esses valores, ao invés de aumentarem, diminuíram ao longo de todo o século XIX: 28 barcos e 392 tripulantes em 1848, 14 barcos e 196 tripulantes em 1875 e, por fim, em 1890 com 12 barcos e 150 pescadores (Pais, 1963, p. 132). Este declínio foi mais visível não só pela transformação

do território e do surgimento de novas indústrias que desviavam os jovens desta profissão, como também, devido a problemas nas pescas a nível nacional. Os problemas colocados aos pescadores eram de natureza fiscal e estavam relacionados com a gestão de recursos naturais. Em termos fiscais, as primeiras dificuldades para os pescadores terão surgido em 1843, quando passaram a lançar 6% sobre os seus quinhões de pesca, embora isentassem o pescador da décima industrial (Amorim, 2004, p. 164). A introdução de uma fiscalização mais eficiente, embora com alguns problemas, através das Alfândegas que adquiriram competências fiscais a partir de 1842, veio apertar o controlo sobre o volume das pescas. A isto se veio somar, a partir de 1852, a divisão do litoral, em departamentos e distritos marítimos, presididos por Intendentes, no primeiro caso e por Capitães, no segundo, partilhando, com os governadores civis e os administradores dos concelhos a sua missão de fiscalização [CMB-AMB, CLP, Decreto de 22.10.1852]. As competências reduziam-se, à simples matrícula da população marítima das respetivas circunscrições e nunca se lhes confere poderes em matéria de pesca. Apenas com a reorganização do Ministério da Marinha através do decreto de 6 de setembro de 1859 foram concedidas às novas unidades administrativas, funções mais abrangentes, como “a polícia dos portos, da navegação e pescarias marítimas”, promulgada mesmo no código civil de 1867 (Amorim, 2005, p. 110).

O peso económico desta comunidade entrou em crise a partir do momento em que o tipo de pesca que praticavam no mar alto passou a rivalizar com as embarcações a vapor e quando passou a ser rigorosamente proibido o uso das suas redes – de “Tartaranha” (Pedrosa, 2017, p. 13). A tolerância praticada pelas autoridades, desapareceu definitivamente na segunda metade do século XIX, quando a questão das pescas e da conservação dos seus recursos passaram a estar na ordem do dia (Amorim, 2005, 113). A pesca efetuada por barcos movidos a vapor nas costas portuguesas, em particular, em áreas tradicionalmente efetuadas por embarcações do Barreiro e Seixal, provocaram rapidamente uma reação dos pescadores destas localidades. Logo a partir de 1860 os pescadores de embarcações à vela manifestaram a sua posição contra a pesca de arrasto a vapor, que acusavam de dizimar as cadeias de alimento, ao capturarem demasiada sardinha ou fazendo desaparecer das costas portuguesas a pescada, o seu principal predador [*Diário de Notícias*, 10.10.1866]. A somar a estas

dificuldades tecnológicas e ambientais, esta comunidade era a mais sensível aos fenómenos climatéricos extremos que assolavam, periodicamente, as áreas ribeirinhas.

À perda de peso político da classe dos pescadores, somou-se a perda de poder económico, a pobreza e a fome. A incapacidade que os pescadores do Barreiro (e Seixal) demonstraram em adaptarem-se à pesca industrial e à gestão dos recursos piscícolas, através da proibição das redes de tartaranha, duraria décadas.

Em pior situação ficaram os mais desfavorecidos e pobres que disfarçavam a fome com cascas de melão e melancia, impedidos que estavam de ter acesso ao peixe miúdo capturado pelas finas redes da tartaranha, que os armadores e arrais do Barreiro lhes ofereciam no final das campanhas [*Diário de Notícias*, 18.9.1868]. Em sua defesa, em setembro de 1868, o candidato parlamentar e jornalista Eduardo Tavares clamava pela exceção aos pescadores do Barreiro e Seixal no uso de redes de arrasto, proibidas pela portaria do ano anterior. A conquista do voto, junto desta comunidade, era revelada pelo mesmo candidato nas eleições para deputados de 1877, quando lembrava os pescadores do Barreiro, “quem é que vos acudiu quando o governo vos proibiu de pescar com as redes de arrastar? Quem é que vos incumbiu da vossa pretensão de pagardes o imposto de pescado por avença?” [*O Círculo* n.º 73, 18.11.1877].

Ainda em 1906, a câmara municipal do Barreiro dirigiu uma representação ao governo, onde se fazia alusão à crise da classe dos pescadores, protestando contra a pesca dos vapores, em águas que os barcos do Barreiro costumavam frequentar, pois “existem aqui famílias inteiras que só vivem do produto da pesca, além de perto de 300 pescadores” [*O Século*, 7.10.1906]. Um mês depois, os pescadores reuniram-se em assembleia no Barreiro para “tratar da triste situação em que aquela malfadada classe se encontra, mercê da concorrência dos vapores de pesca de arrasto” [*O Século*, 15.11.1906]. Nessa reunião, ficara assente que iriam ao largo das Cortes entregar a representação ao parlamento. No dia seguinte, partiam em direção a Lisboa grande número de pescadores dos barcos de pesca de Pedro Graciano, António Graciano Marques, Manuel Joaquim, Joaquim Luís Quintino, Domingos Marinho e C.^a, Manuel da Conceição, José Pedro, Marques Raimundo, João de Assis, José dos Reis, entre outros. Em janeiro de 1907, para patrocinar a propaganda do movimento iniciado contra os vapores de pesca, os pescadores do Barreiro, através do seu representante António Graciano Marques, tinham decidido que todos contribuíssem para este fim, cabendo a

cada barco de pesca, uma quota 1\$140 réis por mês. Entre os argumentos apresentados pelos pescadores barreirenses estava o facto de se comprovar, segundo eles, “pelo resultado da pesca nacional, quer pelo anzol, quer pelo arrasto, que a escassez do peixe nas nossas costas era cada vez maior, devendo-se este facto à ação destruidora da pesca intensiva pelo arrasto a vapor” [*O Século*, 19.1.1907]. Este movimento reivindicativo dos pescadores do Barreiro que se prolonga após a implantação da República, não pode ser dissociada das greves dos fragateiros e dos operários agrícolas (Pereira, 1983) e carece de uma investigação mais aprofundada no futuro, já que extravasa o período cronológico desta investigação.

De uma classe orgulhosa e rica, passara a estar arredada dos cargos das elites, endividara-se e as gerações mais jovens optavam por escolher as novas profissões da vila, nas fábricas de cortiça ou nos caminhos de ferro. O ser pescador passou a ser um estigma social, como antes tinham acontecido com os moleiros.

As razões do declínio da classe piscatória estavam à vista dos contemporâneos, como referia José Augusto Pimenta, em 1886, quando afirmava que essa indústria tendia a desaparecer com grande rapidez, devido não tanto à diminuição do peixe nas águas da barra, mas especialmente devido à falta de braços, “pois que ao afanoso e mal remunerado mister de pescadores, cheio de perigos e onde a cada instante jogam a vida, preferem as oficinas do caminho de ferro, nas quais existem, na atualidade, muitos artistas de mérito, filhos deste concelho e isto, em todos os múltiplos ramos de artes que ali se exercem” (Pimenta, 1886, p. 88).

De forma a verificarmos a afirmação de José Augusto Pimenta, decidimos analisar no capítulo seguinte se, de facto, se registou uma alteração substancial e perceptível dos principais sectores de atividade. Em última análise, se estamos perante uma sociedade industrializada no final do século XIX.

6.3 Uma sociedade industrializada

Depois de analisado o desenvolvimento industrial no Barreiro com o aparecimento de novas indústrias e o desenvolvimento de outras, quisemos saber se no caso da vila do Barreiro era possível identificar o surgimento de uma sociedade industrializada. Aqui entendemos uma sociedade industrializada como aquela onde surgiu uma evolução no regime de produção, por via da passagem da manufatura, para a maquinofatura, ou na passagem da maioria da população empregada de atividades ligadas ao setor primário, para as do setor secundário ou terciário.

Para esta análise, suportámo-nos no levantamento de todos os registos de casamento na freguesia de Santa Cruz, do Barreiro, entre 1861 e 1910, à semelhança de outros autores que utilizaram as mesmas fontes (Fonseca e Guimarães, 2009; Lambert *et al.*, 2013; Lippényi, Maas e Leeuwen, van, 2013; Maas e Leeuwen, Van, 2005; Santiago-Caballero, 2018; Sewell, 1988; Zanden, van *et al.*, 2014). Estes 1463 assentos de casamento, além do nome dos nubentes, filiação, idade e local de nascimento, registavam também a profissão do noivo, dos pais deste e da noiva. A estes dados, efetuou-se um cruzamento com outras fontes, de forma a completar a informação da reprodução social pela via das genealogias. Desta forma, pretendemos efetuar um estudo à escala micro da mobilidade social na vila do Barreiro, como já foi efetuado para Portugal (Amorim, 2004; Fonseca e Guimarães, 2009) ou para a Suécia (Dribe, Helgertz e Putte, van de, 2015), Espanha (Santiago-Caballero, 2018) e Hungria (Lippényi, Maas e Leeuwen, van, 2013).

A investigação histórica sobre a mobilidade intergeracional abrange, atualmente, todos os continentes. Desde Thomas Bossuroy e Denis Cogneau que, conceptualizaram a mobilidade ocupacional intergeracional entre os setores agrícola e não agrícola em cinco países africanos (Gana, Uganda, Costa do Marfim, Guiné e Madagáscar), medindo-a usando dados de pesquisas nacionais representativas e analisando os seus determinantes através de um método comparativo (Bossuroy e Cogneau, 2008). As comparações efetuadas entre estes países revelaram como a mobilidade ocupacional estava ligada a fatores espaciais e à mobilidade educacional.

Na Península Ibérica, a investigação de Carlos Santiago-Caballero, sobre a mobilidade social da cidade de Valência, verificou a existência de dois fatores de mobilidade em Valência entre 1840 e 1870 (Santiago-Caballero, 2018). O primeiro, à semelhança de Portugal, foi criado com a venda de bens da Igreja (1836) e a sua aquisição por uma classe alta cidadina que permitiu o aparecimento de uma nova elite agrária; e um segundo, com a passagem de trabalhadores não qualificados do campo para a manufatura nas cidades, aspeto que assistiremos também no Barreiro, a partir da segunda metade do século XIX. Carlos Santiago-Caballero refere igualmente que toda a literatura sobre a mobilidade social reforça a importância do acesso à educação como um dos principais fatores determinantes, já que nas sociedades pré-modernas espanholas, o “status” de uma família onde nascia uma criança era um determinante para explicar a sua educação e logo, a sua mobilidade (Santiago-Caballero, 2018, p. 15).

Em Portugal, destacamos a investigação de Hélder Fonseca e Paulo Guimarães para a mobilidade intergeracional em Portugal analisando a partir dos registos paroquiais quatro freguesias (Évora, Setúbal, Barreiro e Figueira da Foz), entre 1911 e 1950. Neste capítulo, pretendemos apresentar dados que completem esta análise, para os 50 anos precedentes (1861-1910). A investigação de Hélder Fonseca e Paulo Guimarães (2009) deparou com algumas dificuldades que são partilhadas nesta investigação, como a dificuldade na codificação das profissões segundo a codificação de HISCO, devido ao uso genérico de profissões e a diferenças terminológicas entre zonas de Portugal e à falta de registo da profissão nos assentos paroquiais e civis de outras paróquias. Utilizando a vila do Barreiro como um dos estudos de caso, os autores concluíram que a mobilidade total em Portugal cresceu lentamente depois da revolução republicana de 1910, com valores na ordem de 48 a 52 do total, sendo mais estático nas décadas de 1920 e 1950, apesar de ter sido sempre mais alta que a mobilidade descendente (Fonseca e Guimarães, 2009, p. 526). Os autores, através da análise da Taxa Intergeracional de Mobilidade Total (TIMR) identificaram dois períodos importantes: 1911-1930 com uma taxa TIMR com um crescimento lento; e entre 1935 e 1957 com a TIMR a aumentar e a mobilidade social a crescer, apesar dos autores considerarem o Barreiro uma exceção a esta tendência (Fonseca e Guimarães, 2009, p. 528).

Para analisar a alteração na estrutura profissional da população trabalhadora da vila do Barreiro, (paróquia de Santa Cruz), observada na comparação entre o número de

filhos que seguia a profissão do pai e a evolução do peso dos sectores de atividade, recuámos aos registos de casamento da paróquia de Santa Cruz no século XVIII (1739-1769), por também registarem as profissões dos noivos e dos respetivos pais, permitindo, assim, conhecer as características desta população, marcadamente piscatória. Através destes registos verificamos o peso das profissões ligadas ao mar¹⁶⁶ na sociedade barreirense, com 75% dos noivos a terem a sua atividade profissional nessa área. Nesse período, o Barreiro seguia os traços de uma sociedade pré-industrial, com uma grande percentagem dos noivos a seguir a mesma profissão do pai¹⁶⁷ (50%), que no caso das profissões marítimas, atingia uns impressionantes 82%. Entre estes últimos, 63% dos noivos casava com uma noiva da mesma classe profissional [ADS – *Registo de casamentos da paróquia de Santa Cruz, 1739-1764*].

Como vimos, ao longo da primeira metade do século XIX, as atividades ligadas ao rio continuaram a ser importantes nos concelhos ribeirinhos e no Barreiro, em particular. Para tal contribuiu o crescimento do comércio fluvial de mercadorias para abastecer a população de Lisboa, com a criação da Companhia de Vapores do Tejo ou com a construção da ponte-cais do Mexilhoeiro. Por outro lado, a reconfiguração política portuguesa alcançada com o Liberalismo, permitiu uma mudança na titularidade da propriedade e, por sua vez, na elite barreirense na primeira metade do século XIX. Enquanto algumas propriedades se mantiveram na posse de uma burguesia mercantilista anterior ao Liberalismo como, por exemplo, a quinta de Arnaldo Wanzeller¹⁶⁸, foi através da aquisição de outras propriedades, que uma nova elite burguesa lisboeta se instala no Barreiro como as famílias Araújo, Rebelo de Andrade, Joaquim António de Aguiar ou de origem estrangeira como George Wheelhouse ou

¹⁶⁶ Arrais de barco, companheiro de barco, fragateiro, homem do mar, marinheiro, navegante e pescador.

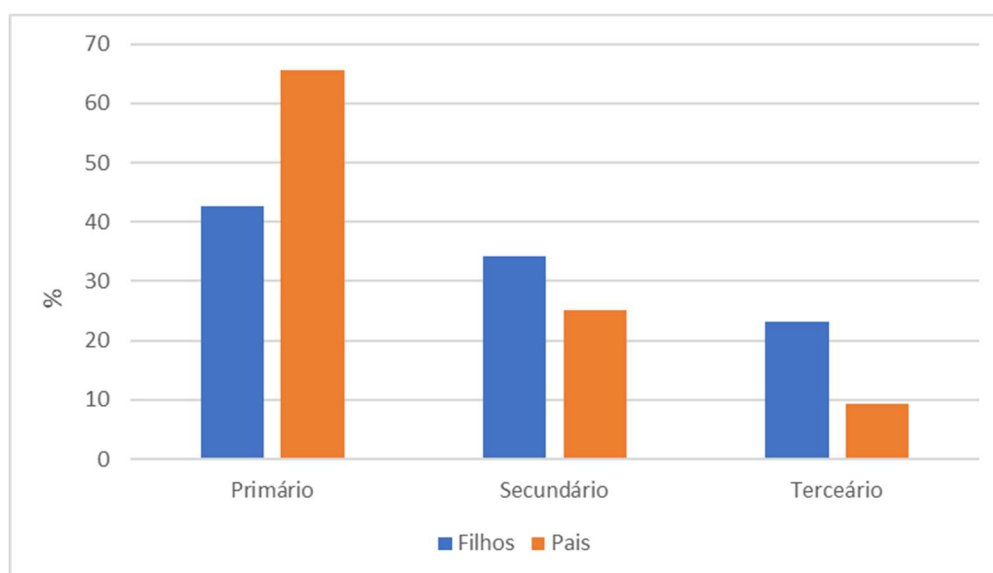
¹⁶⁷ Qualquer que ela fosse.

¹⁶⁸ Arnaldo (ou Arnau) Wanzeller, casado com D. Josefa Wanzeller, herdara propriedades agrícolas na Telha, freguesia do Lavradio, na sua família desde, pelo menos 1740 [ADS-registo de casamentos, 30.11.1740]. Por a Telha pertencer ao Lavradio, “Arnado Cremer Wanzeller” foi eleito vereador desse antigo concelho [DGLAB-TT, *Desembargo do Paço, Ilhas, Comuns* – Maço 1673, doc. 86]. Perto da Telha, detinha também propriedades Eusébio Estanislau Pereira Couto, casado com D. Maria Joana Wanzeller. De origem holandesa, a família Wanzeller instalada no Barreiro tinha ligações de sangue no Porto, com familiares envolvidos no trato vinícola, em particular, de vinho de embarque (905.580 pipas), que enviavam para Lisboa, Ilha Terceira e Setúbal. O vinho produzido no Barreiro e Lavradio tinha igualmente estas características (Reis, 2013, p. 289). O ramo da família do Porto era profundamente liberal, tendo inclusivamente Carlos Van Zeller desenhado os uniformes dos exércitos de D. Pedro.

Nicola Covacich¹⁶⁹. Na entrada da segunda metade do século XIX, a vila do Barreiro já tinha uma nova atratividade comercial, que a instalação do caminho de ferro veio exponenciar. O aparecimento, como vimos, de novas indústrias e a necessidade de mão de obra, criaram dinamismos caraterísticos de sociedades industrializadas, designadamente, na mobilidade social.

Na análise efetuada aos casamentos registados entre 1861 e 1910 podemos verificar que se registaram alterações na distribuição dos sectores de atividade, entre as profissões dos homens e a dos seus pais.

Gráfico 39 - Distribuição dos filhos e respetivos pais pelos sectores de atividade entre 1861 e 1910



Fonte: ADS, registos paroquiais – Casamentos da Paróquia de Santa Cruz (1861-1910)

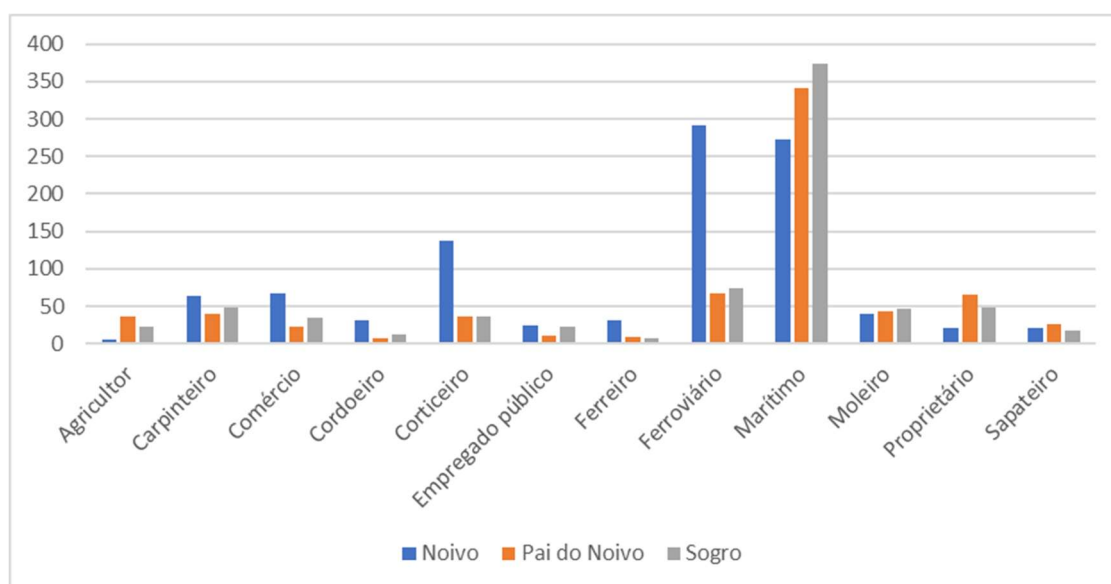
Em primeiro lugar, diminui o número de filhos que seguem as profissões dos pais no setor primário, apesar de este ainda ser o principal setor económico. A percentagem

¹⁶⁹ Nicola Covacich, industrial de cordoaria dalmata, estava ligado através do casamento da sua filha Emília a José Lamas, filho de António Lamas e de D. Maria d'Arrabida Lamas. José Lamas nasceu na freguesia de S. Paulo, em Lisboa, no dia 17 de dezembro de 1824. Ainda muito novo o seu pai enviou-o para Londres, onde esteve alguns anos a estudar. Quando voltou para Lisboa dedicou-se à vida comercial e industrial, sendo proprietário de uma fábrica de correias para máquinas, indústria que não havia no nosso país (Pereira e Rodrigues, 1909, Vol.IV, p.50). Nicola Covacich surge pela primeira vez na margem sul ao arrendar a quinta de S. Vicente, em Coina aos herdeiros de Joaquim Pina Manique, por escritura de 30 de dezembro de 1826 [ADL, CNL, Cx. 12-A, Lv. 624].

de filhos que seguiam a mesma profissão dos pais, cifrava-se nos 35%. Pudemos também verificar que 20% do total de noivos, seguiam a mesma profissão dos sogros¹⁷⁰.

Registou-se uma alteração significativa nos níveis dos setores secundário e terciário. De facto, quando analisamos o período entre 1861 e 1910 verificamos que enquanto 34,2% dos filhos desempenha atividades no setor secundário, apenas 17,1% dos pais está no mesmo sector de atividade. Essa diferença é ainda maior quando 22,5% dos filhos têm ocupações ligadas ao setor terciário, enquanto, apenas 6,3% dos pais desempenhavam funções desse tipo no mesmo período.

Gráfico 40 - Principais profissões registadas nos casamentos na freguesia de Santa Cruz entre 1861 e 1910, distribuídas pelo noivo, pai e sogro



Fonte: ADS, registos paroquiais – Casamentos da Paróquia de Santa Cruz (1861-1910)

O declínio nos marítimos é evidente, com os filhos a escolherem menos essa atividade. Em sentido inverso, as novas profissões que surgiram no Barreiro eram mais atrativas, como o trabalho nas fábricas de cortiça ou no caminho de ferro, contudo contribuíam para este setor trabalhadores com origens fora do concelho. De facto, enquanto nas atividades ligadas ao rio 81,5% dos noivos era natural do Barreiro, no setor da indústria corticeira, por exemplo, os valores invertiam-se, com 73,5% dos noivos a

¹⁷⁰ Num universo de 1462 registos de casamentos, 30% deste não puderam ser comparados na análise das mesmas profissões por falta de informação na profissão do progenitor e/ou sogro.

naturais de outras localidades e destes, 49% tinham nascido em concelhos produtores de cortiça¹⁷¹.

Apesar destas alterações, na instituição do casamento a autoridade paternal desempenhava um papel fundamental, não apenas na escolha do tipo de que tipo de candidatos devia entrar na família, mas também se o seu filho ou filha devia ou não casar, ficar na aldeia ou partir. Mesmo quando surgiam outras oportunidades de emprego na indústria ou no comércio, a família permaneceu como um sistema de obrigações mútuas (Fonseca e Guimarães, 2010, p. 85).

Quisemos, assim, verificar se nos casamentos realizados no Barreiro entre 1861 e 1910, existia alguma mobilidade social ascendente do noivo, partindo do pressuposto que o rendimento do núcleo familiar da noiva era correspondente ao do pai desta. Do mesmo modo, tentámos verificar o oposto, ou seja, se a noiva casava com um homem de um setor de atividade, com um rendimento potencialmente superior ao do seu pai. Surgiram, desta análise, alguns dados interessantes. No caso dos noivos corticeiros, apenas 15,3% casou com noivas cujos pais exerciam trabalhos no setor primário, escolhendo a maioria (70%) noivas com pais no setor secundário. Os noivos marítimos ou pescadores, casaram com noivas pertencentes a famílias do sector primário, com 53% a preferir a mesma profissão. Entre os noivos desta profissão registámos um dado que poderá indicar, que as noivas de famílias de corticeiros não eram pretendidas: dos noivos corticeiros, apenas 8,7% casou com uma mulher oriundo de uma família de corticeiros e no caso dos noivos pescadores, apenas 1%. Partindo da premissa defendida por Helder Fonseca e Paulo Guimarães (2010, p. 85), que destacam o papel do pai da noiva na escolha do futuro genro, analisámos os sogros com profissões ligadas ao mar¹⁷² e concluímos, que a maioria escolhia noivos do mesmo setor de atividade (52,6%). Depois desta, os noivos com atividades ligadas ao caminho de ferro¹⁷³ eram os preferidos (22,6%).

O desenvolvimento económico e industrial do concelho surge caracterizado neste levantamento dos registos de casamento, através do aumento de número de

¹⁷¹ Como Estremoz, Évora ou Silves

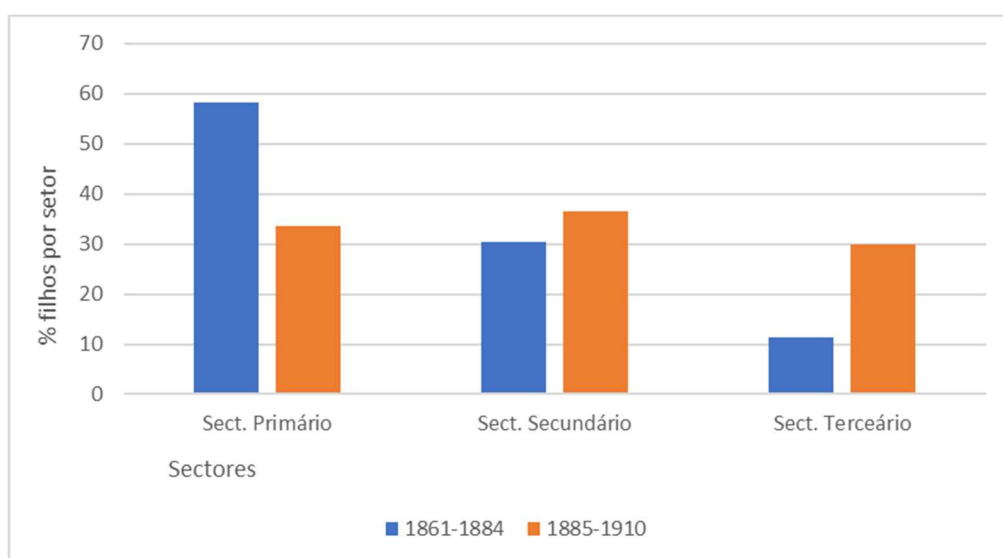
¹⁷² Marítimo, pescador, piloto da barra, carpinteiro de machado.

¹⁷³ Serralheiros, torneiros, maquinistas, ferroviários, fogueiros.

noivos ligados ao comércio, serviços ou na transformação do metal, aplicado aos caminhos de ferro, ou a cordoaria.

Quisemos aprofundar um pouco mais essas alterações e verificámos que elas se registaram, de forma mais significativa, num período mais curto. De facto, se dividirmos o período em análise (1861-1910) em dois subperíodos, considerando o ano de 1884 (inauguração da segunda estação ferroviária) como charneira, as alterações são mais evidentes.

Gráfico 41 - Distribuição dos noivos pelos sectores de atividade entre 1861-1884 e 1885-1910



Fonte: ADS, registos paroquiais – Casamentos da Paróquia de Santa Cruz (1861-1910)

É a partir de 1885 que podemos classificar o Barreiro como uma vila industrial, 24 anos depois da abertura à exploração da linha férrea do Sul e 23 anos antes da entrada em funcionamento da CUF. Foi a partir dessa data que se verificou uma alteração estrutural na distribuição dos noivos pelos setores de atividade. Diminuem os casamentos com noivos a exercerem profissões no setor primário e aumentam significativamente aqueles que exerciam profissões ligadas ao setor terciário. Por fim, também neste mesmo período o setor secundário, ultrapassa o setor primário.

No caso da elite económica barreirense, no século XIX, à semelhança de outras (Fonseca e Guimarães, 2010, p. 87) procurou manter as uniões através do casamento nas famílias oriundas das elites do Antigo Regime ou numa atividade que gozava de grande prestígio: a medicina, tanto com médicos, como com farmacêuticos. Depois do

golpe de Saldanha, em 1851, que iniciou o período conhecido como a Regeneração, um dos primeiros atos da nova situação política efetuado pelo Governador Civil de Lisboa, o Conde do Sobral, foi exonerar Francisco Alves Casal¹⁷⁴ do cargo de Administrador do Concelho, nomeando interinamente, o farmacêutico Rafael Idézio Sebastião Pimenta¹⁷⁵, através de um ofício datado de 30 de maio de 1851. Como o nomeado desempenhava, na altura, as funções de presidente da câmara, foi nomeado presidente interino, José Silvestre¹⁷⁶, sendo convidado a ocupar o lugar na câmara o cidadão mais votado, imediatamente a seguir, Arnaldo Wanzeller¹⁷⁷. Consolidava-se, desta forma, o afastamento de Francisco Casal, um dos influentes locais, cuja família estava ligada aos destinos municipais desde os finais do século XVIII. Com a nomeação de Rafael Idézio, farmacêutico e proprietário, dava-se início à ascensão da família Correia Pimenta na elite local, onde esteve até à implantação da República. Rafael Idézio era natural de Vila do Conde e casou no Barreiro com Antónia de Jesus Correia, neta, pela parte materna, de João Dias Correia (eleito vereador da edilidade barreirense em 1826 e presidente da edilidade entre 1837 e 1839). Estas ligações familiares entre os membros da elite barreirense, com casamentos entre si, criaram uma elite fechada, com um espaço de sociabilidade exclusivo: o Grémio Barreirense (mais tarde, Clube 22 de novembro). Apesar dessas tentativas, as elites municipais locais não conseguiram evitar a mudança estrutural na sociedade barreirense.

Enquanto a elite proprietária continuou a deter poder, a participação dos pescadores ou marítimos na vereação, viria eventualmente a extinguir-se. A possibilidade de poderem ser eleitos para cargos municipais, apesar de não saberem ler

¹⁷⁴ Não seria a última vez que ouviríamos falar de Francisco Alves Casal, um dos destacados elementos da antiga aristocracia barreirense. Voltaria a ser eleito para a vereação nos biénios de 1858-1859, 1870-1871 e 1872-1873. Em 1878 foi acusado de ser um verdadeiro “vira-casacas”: “no tempo de D. Miguel, Francisco Alves Casal fez uma justificação pública para provar os seus bons sentimentos realistas, e obteve assim o posto de capitão de ordenanças; mais tarde foi comandante de uma companhia de constitucionais; depois foi pela sua ordem, façanhudo setembrista, exaltado cabralista, acérrimo patuleia, regenerador, depois voltou as costas ao conselheiro Joaquim António de Aguiar e fez-se assanhado histórico, promovendo grandes festejos quando se realizou a restauração deste concelho; hoje diz-se regenerador, amanhã, se for preciso diz-se republicano; em vista destes factos, deve-se perguntar, o que é, o que foi, e será o sr. Francisco Alves Casal?” [*Diário Popular*, 4.3.1878].

¹⁷⁵ Através do casamento de um dos seus filhos, ficará ligado à família Costa, grandes proprietários do Barreiro, ligados à indústria da moagem. Um outro dos seus filhos, José Augusto Pimenta, foi o autor do livro “Memória Histórica e Descritiva da Vila do Barreiro” (1886) e eleito deputado pelo partido progressista em 1909.

¹⁷⁶ Proprietário de uma moagem vapor e padeiro.

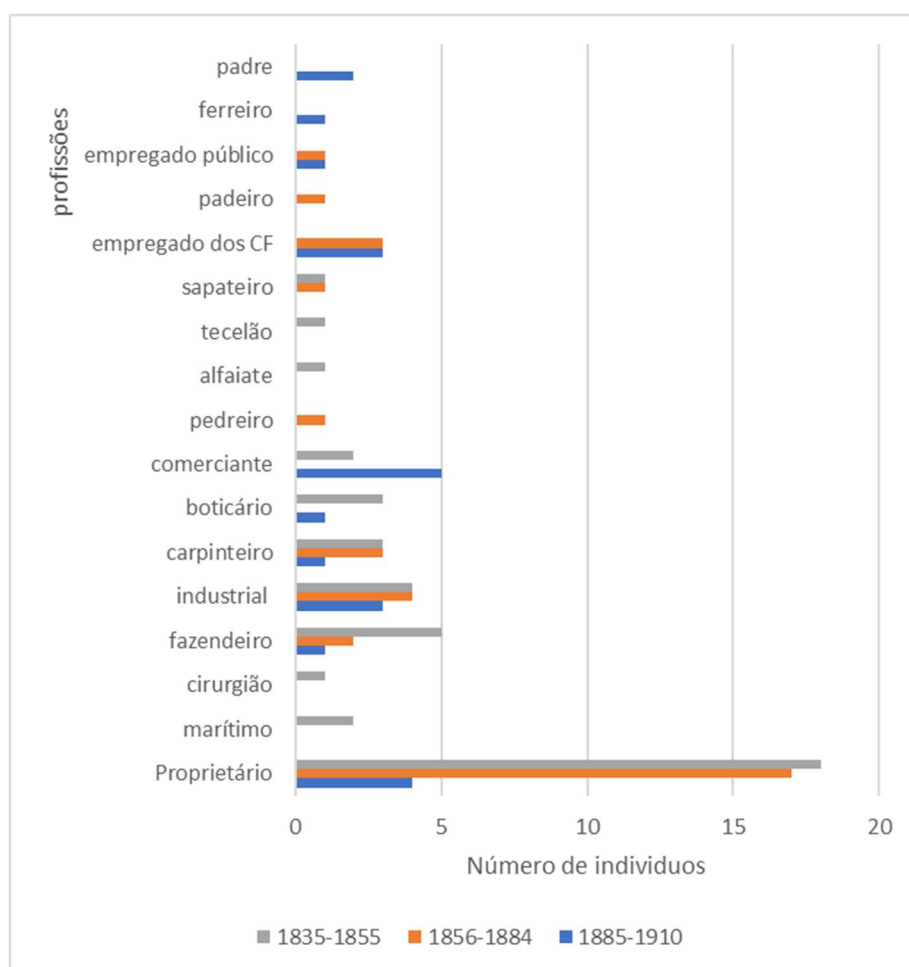
¹⁷⁷ Proprietário agrícola e comerciante.

e escrever, contida na legislação de Antigo Regime (como vimos antes), terminara. A nova legislação, saída do Liberalismo e confirmada depois da Guerra Civil de 1834, veio dificultar o acesso dos pescadores aos cargos municipais. Para usufruir do direito de votar era necessário que o eleitor fosse residente, ao tempo da eleição, no distrito eleitoral da paróquia e que tivesse o rendimento líquido anual de cem mil réis provenientes de bens de raiz, de capitais, indústria e comércio, emprego ou cargo público [CMB – AMB, CLP, 1835, pp. 80] e impunha, agora, a obrigatoriedade de saber ler, escrever e contar, sem exceção, para os detentores de cargos municipais.

Mas de que forma a constituição profissional das vereações representou uma drástica redução da participação dos pescadores nos assentos municipais? Para esta análise utilizámos como fontes os censos eleitorais depositados no Arquivo Histórico Parlamentar (1835-1910) que nos forneceram os nomes e profissões dos eleitores, completada com informação recolhida dos livros de atas da Câmara do Barreiro e listas de recenseados eleitorais.

Em primeiro lugar, efetuou-se a análise dos eleitos a partir da vitória liberal, até ao início da construção da linha férrea (1835-1855). Considerámos nesta análise dividir o período entre 1856 e 1910, em dois, como fizemos antes, na análise dos setores de atividade prevaletentes e da população, porque percebemos que existiam diferenças entre ambos. O primeiro (1856-1884) marca ainda um período de transição da primeira metade do século XIX; o segundo (1885-1910) apresenta significativas alterações impulsionadas pelo desenvolvimento económico que a inauguração da segunda estação ferro-fluvial desencadeou, ao possibilitar um cais de carga e descarga de passageiros e mercadorias.

Gráfico 42 - Comparação entre as profissões presentes na vereação da Câmara Municipal do Barreiro entre 1835 e 1910.



Fonte: Livros de atas da Câmara Municipal do Barreiro [CMB-AMB, 1855-1910]; Recenseamento eleitoral do concelho do Barreiro [DGLAB-TT - Livros de pautas eleitorais, 1856-1911]; Eleições [Arquivo Histórico Parlamentar, 1856-1911].

Entre 1835 e 1855, verificamos a presença de atividades profissionais nas vereações municipais da vila do Barreiro, como os industriais (de moagem), carpinteiros, comerciantes, tecelões e sapateiros, ausentes no período anterior ao Liberalismo. Foi efetivamente na entrada na segunda metade do século XIX que surgem representadas as novas profissões da vila, como os empregados do caminho de ferro (logo a partir de 1870) ou os corticeiros (com dois dos seus industriais a serem eleitos, Henrique José Lobo, em 1880 e Joaquim Lobato Quintino, em 1905).

Ao efetuarmos essa divisão em dois períodos, verificamos que a partir de 1885, a classe profissional mais representada até então, os proprietários, viu reduzida de forma significativa a sua participação na vereação ao passar de dezassete para quatro

elementos. Neste decréscimo foi acompanhada pela antiga elite de industriais da panificação (substituídos por industriais da cortiça) e fazendeiros. Em sentido contrário, surgem as profissões ligadas ao setor terciário, como os comerciantes ou empregados públicos.

Importa salientar a presença na composição das vereações de dois padres, entre 1905 e 1909. Este aspeto é importante porque o peso do partido republicano no Barreiro já era muito significativo, com uma imprensa anticlerical e com um número cada vez maior de registos pelo civil. Tal não impediu que o padre Francisco António Quintão, após ter sido presidente da junta de paróquia do Barreiro durante seis anos, fosse eleito presidente da Câmara Municipal entre 1905 e 1907, naquilo que terá sido uma reação da sociedade mais conservadora à mudança política que então se adivinhava.

Da análise do mesmo gráfico 41, verificamos que a classe dos marítimos desaparece da vereação municipal a partir de 1856. Os marítimos, a atividade profissional que representava a maioria da população da vila, esteve presente nos cargos municipais catorze vezes, entre 1807 e 1833, mas entre 1835 e 1855 apenas já o conseguiu três vezes. Depois de 1855, deixou de estar representada na composição camarária. O papel dos pescadores ou marítimos passou a estar reduzido à sua condição de eleitores, potencialmente subornáveis e na possibilidade que tinham de alterar o resultado eleitoral a favor de determinado candidato. As numerosas crises provocadas pelas proibições do seu tipo de pesca (arrasto com redes de tartaranha) e por vários fenómenos climatéricos extremos, acentuaram as situações de miséria entre os marítimos, transmitindo agora uma imagem de pobreza [*A Nação*, 10.1.1861] e vítimas da fome na vila (Pimenta, 1886, p. 12). Os relatos de competência marítima dos habitantes do concelho do Barreiro, eram agora substituídos pelas referências à pobreza. De facto, com o desenvolvimento económico da vila do Barreiro, a partir da década de 1880, surgiu uma imagem negativa de uma localidade pobre, ligada aos pescadores, sujeitos à fome e a epidemias periódicas, vivendo entre a imundície e a superstição. Estes relatos eram uma consequência das transformações que a vila atravessava, servindo de justificação moral para a necessidade do caminho de ferro e para o seu desenvolvimento, como símbolo de progresso e riqueza.

Disso nos dá imagem a imprensa da capital, quando afirmava que apesar de o Barreiro estar tão próximo de Lisboa, fora outrora uma povoação postríssima, tendo por

habitantes uns míseros pescadores. Não possuindo outros recursos além da indústria da pesca e onde a agricultura pouco ou nenhum valor tinha [*O Século*, 3.10.1884]; ou ao lembrar que o Barreiro principiou por ser um povoado por pescadores algarvios que ali se foram estabelecer, atraídos pela grande abundância de peixe das águas do Tejo¹⁷⁸ [*O Século*, 28.11.1897]. Também entre as fontes coevas destacamos José Augusto Pimenta, político e autor da primeira monografia do Barreiro (1886) que ainda conheceu um Barreiro “doentio” e “de pobreza”, mas que o caminho de ferro transformou e desenvolveu (Pimenta, 1886, p. 11).

Com o caminho de ferro instalado na vila do Barreiro, surgiram novas oportunidades para alguns empreendedores em enriquecer ou acumular fortuna, entre os que decidiam arriscar e investir.

Como já vimos, surgiram a partir de 1872, na mesma rua, as primeiras fábricas de cortiça. A primeira delas era dirigida pela família de Henrique José Lobo, natural de Sines, que tinha uma pequena fábrica de produção rolhas (através de processos manuais) na rua Miguel Pais, em frente do moinho Pequeno (Pais 1963, p. 249). No mesmo ano, Carlos Garrelon, adquiria um armazém na mesma rua, para aí instalar uma fábrica de cortiça [DGLAB – Cartório de Lisboa, *Escrituras*, 13.12.1872].

Após obtida alguma fortuna, podiam ascender às elites sociais e políticas da vila. Um dos primeiros passos nesse sentido, passava por ser o representante do seu ofício nos grémios, que em 1872, no Barreiro, eram já 31 (ver anexo 44). Estes grémios, além dos comerciantes, juntavam também moleiros, carpinteiros, pedreiros, cordoeiros e ferreiros. Alguns deles eram indivíduos com origem nas camadas mais desfavorecidas da população, com fortunas obtidas no empreendedorismo, espírito de iniciativa e no aproveitamento das oportunidades que o desenvolvimento da vila proporcionava.

A construção da estação na praia da Recosta (afastada cerca de 500 metros da vila), provocou a transformação, num espaço de 10 anos, daquela zona. Na Rua Nova do Rosário, registou-se, gradualmente, um cada vez maior número de pedidos de licença para construção de armazéns, casas de pasto e estaleiros navais. Estes últimos, não

¹⁷⁸ Mito propagado por José Augusto Pimenta, desmontado por Horácio Alves em 1940 e posteriormente por outros historiadores, que ainda hoje perdura. Segundo um requerimento apresentado pelos pescadores do Barreiro, em 1829, estes são denominados por “barreirentos”, palavra da família de “Barreiro”, “local com Barro”.

apenas para a pesca, tradicionalmente instalada na praia norte da vila, mas igualmente para construção e reparação de embarcações de transporte de passageiros e mercadorias, dedicadas principalmente ao transbordo ferro-fluvial. Dois desses estaleiros tinham sido transferidos de Lisboa (o de João Esteves, com estaleiro no sítio da Boavista e o de José Elias Ligorne¹⁷⁹, na praia de Santos, em Lisboa) ao que se seguiram os de: Manuel de Sousa Guedes, industrial fragateiro, conhecido pelo estaleiro da Manga; o estaleiro de Guilherme Vasconcelos, “industrial de transportes fluviais”, onde eram apenas reparados os barcos com que trabalhava (Pais 1963, 134); e os estaleiros de José Guilherme Brabo ou Bravo¹⁸⁰ (1833-1917) e do seu parente, Francisco José Bravo, ao lado dos armazéns de José Ferreira e praticamente em frente da primeira estação ferroviária.

Foi com a introdução do caminho de ferro no Barreiro e, em particular, com a inauguração da segunda estação ferroviária em 1884 (ferro-fluvial) que se verificaram substanciais mudanças na elite municipal barreirense. Se o Liberalismo introduziu as primeiras alterações ao nível das elites, com o aparecimento nas vereações municipais dos negociantes, industriais, ou profissões do setor secundário, como carpinteiros, sapateiros ou tecelões. Afinal, foi a nova burguesia que afastou paulatinamente as antigas profissões, como os pescadores e marítimos, da elite municipal local.

As mudanças estruturais na sociedade da vila do Barreiro, em resultado da industrialização que se verificou na vila, afetaram profundamente os setores económicos predominantes. De facto, eram cada vez menos os jovens que seguiam as profissões tradicionais como a pesca e a agricultura. Tal como já havia sido verificado para a Grã-Bretanha, a proximidade de uma estação ferroviária aumentou o emprego total de uma freguesia e a percentagem de empregos no setor terciário, diminuindo a percentagem de emprego agrícola (Alvarez-Palau et al., 2016, p. 21). As novas gerações preferiam as novas profissões da vila, como as ligadas ao caminho de ferro e cortiça, ao

¹⁷⁹ O terreno para o estaleiro no Barreiro foi arrendado a José Elias Ligorne, em 1867, por 384 mil réis [*Diário do Governo*, n.º 273, de 2.12.1867, p. 3334].

¹⁸⁰ A família Bravo que ainda hoje reside no Barreiro era originalmente do Seixal [ADS, registo de casamentos da paróquia de Santa Cruz, Barreiro, 10.2.1756], quando Manuel Alves Casal terminou o noivado com uma filha de Luís Bravo, para casar com outra esposa, filha de um dos rendeiros de um moinho de maré do Barreiro.

invés de seguir as mesmas profissões dos pais, como até à segunda metade do século XIX se verificava no Barreiro.

A extensão desta investigação impediu-nos de estudar a fundo a mobilidade ascendente e descendente no Barreiro, entre 1861 e 1910 (que poderá ser efetuado num trabalho futuro), mas permitiu-nos constatar algumas mudanças estruturais relevantes nos setores de atividade representados na população masculina.

6.4 A transformação do território: a vila

A maioria dos autores consultados afirma que a ferrovia tem sido o elemento mais decisivo na organização territorial e urbana e no meio de transporte que mais afetou a morfologia das cidades tradicionais. John Kellet já tinha chamado a atenção para o papel que novas as estações ferroviárias inglesas tinham tido no desenvolvimento urbano, na redistribuição dos usos da terra, na criação e no desenvolvimento de novas rotas internas (Kellet, 1969, p. 15), assim como, Paolo Sica (1981, p. 41), ao afirmar que a ferrovia, com as suas linhas e terminais, provoca a destruição de antigos equilíbrios, funcionando como “poderosos imans” polarizando novas atividades, rasgando ruas e criando até (como se verificou no Barreiro) barreiras entre as populações. Mais recentemente, este aspeto também foi novamente abordado por Horacio Capel, insistindo no impacto da configuração das redes ferroviárias, no desenvolvimento territorial e nos sistemas urbanos, em particular, nas localidades que foram integradas no desenvolvimento de novas funções produtivas (Capel, 2011, p. 21). Luís Espinha da Silveira, para Portugal, também concluiu que os caminhos de ferro contribuíram para o desenvolvimento e crescimento dos centros urbanos pré-existentes, em resultado do crescimento da população, nas áreas com acesso a esta infraestrutura, alimentada por migrações internas em direção às cidades (Silveira *et al.*, 2011, p. 36).

A instalação da estação terminal do caminho de ferro no Barreiro em 1855, também não foi uma exceção e provocou uma reconfiguração da malha urbana e viária da vila do Barreiro e das localidades vizinhas (servidas pelos apeadeiros da linha férrea).

A edilidade barreirense tinha noção do potencial aumento do movimento de passageiros pela vila, tendo por isso tomado as primeiras medidas de higiene e limpeza. De facto, em sessão de 3 de maio de 1855 (alguns meses antes do início dos trabalhos de construção da linha) a câmara municipal reuniu-se para aprovar uma postura relativa à construção de edifícios e ao estado sanitário das ruas, com o argumento que estas se deviam à falta de fiscalização das construções do concelho e à falta de asseio indispensável na via pública e que estas posturas “deviam concorrer para o embelezamento da povoação e o seu bom estado sanitário, devido à presente conjuntura da inauguração do caminho de ferro que forma aqui o seu ponto de partida” [CMB-AMB,

Livro de Atas da CMB, 15.5.1855]. O papel do caminho de ferro foi também lembrado pelo Governador Civil do Distrito, Conde da Ponte, ao lembrar à edilidade a conveniência de solicitar ao Governo um engenheiro para desenhar uma planta geral da vila para servir de reguladora nas edificações urbanas que a Câmara tinha de fiscalizar, “atendendo ao incremento de grande alcance que a vila vai tomar com a inauguração do Caminho de ferro” [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 21.8.1855]. A regulação das construções e das vias de comunicação foi uma necessidade que surgiu, não tanto do apelo dos locais, mas devido à pressão dos visitantes.

No que diz respeito à limpeza das ruas, através do código de posturas aprovado em 1855, os moradores eram “obrigados a conservarem limpas e asseadas as testadas da sua habitação, não podendo lançar nas ruas imundícies ou outra coisa que produza exalações pútridas”, enquanto outro, lembrava-nos a vocação piscatória na vila: “fica proibido lavar roupa, escamar peixe, ou fazer qualquer outro serviço idêntico, junto aos poços do Concelho, podendo somente tirar a água para esse serviço. Mais, fazê-lo fora daquele local, terá pena de 1\$000 por cada transgressão, pagos na cadeia” [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 15.5.1855]. No Barreiro, os despejos caseiros faziam-se diretamente para o rio, ou por uma vala aberta pela edilidade que era tapada periodicamente. Para evitar as águas paradas, as poças e os lodaçais, a câmara municipal, no início da década de 1860, decidira calcetar a maioria das ruas do centro da vila, tendo chegado por barco à vila, onze barcos de pedra da calçada, que deveria ser levada para o “Largo da Cabeceira” e para a “Rua do Bexiga”, na rua de Palhais, uma extensão de cerca de 300 metros, do largo de Santa Cruz para oeste [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 31.5.1863].

A edilidade, com o propósito de embelezar a vila e prevendo uma maior afluência de visitantes, em janeiro de 1858, dirigiu ofícios ao Ministério do Reino, solicitando 24 candeeiros para iluminação pública (que seriam instalados em outubro de 1859) e à Câmara Municipal de Lisboa 200 arbustos [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 11.1.1858 fl. 99v.º].

Em 1862, um ano depois da abertura à exploração do caminho de ferro, a Câmara Municipal do Barreiro aprovava as suas novas posturas municipais, que seriam aprovadas em Conselho de Distrito em 14 de outubro de 1865 e publicadas em edital a 12 de novembro do mesmo ano, centradas principalmente na regulação da construção,

saneamento e logradouros. Estas medidas destinavam-se a regular as novas edificações urbanas que a edilidade previa que viessem a acontecer, atendendo ao incremento que iria tomar com a inauguração do caminho de ferro [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 21 de agosto de 1855]. Assim, em 1858, ainda com a estação ferroviária em construção e prevendo o incremento de novas habitações, a edilidade apresentava o projeto de uma nova estrada que ligaria a povoação à nova estação, no sentido Nascente-Poente (a verde, na Figura 29). O projeto de ligação da rua de S. Francisco ao caminho que levava à estação ferroviária (o desenho dessa estrada só foi efetuado dois anos quatro anos depois) foi apresentado pelo vereador António Maria Bandeira (um dos representantes dos sócios da companhia ferroviária, na vila), com o argumento inicial de evitar “graves conflitos”, por os caminhos da vila “serem tão estreitos que se dois carros se encontrassem, algum deles teriam de recuar, resultando daí disputas constantes” [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 30.10.1858]. As razões eram fundamentalmente económicas, pois esta via seria uma forma de potenciar a construção urbana e daí ser recolhida uma maior receita camarária. Além disso, facilitaria a valorização dos terrenos adquiridos pelos sócios da companhia ferroviária.

A nova via partia da rua direita de S. Francisco e terminava na praia da Recosta, medindo na sua totalidade 534 metros¹⁸¹. Ao mesmo tempo e para resolver a questão das estradas estreitas, a 12 de novembro de 1858, a câmara reuniu com os proprietários das fazendas confinantes às estradas, tendo deliberado alargar as vias públicas à custa de parte dos terrenos das propriedades da vila [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 12.11.1858]. A este projeto tinha-se oposto apenas António Graciano Marques¹⁸², que surpreendentemente, poucos dias depois, desistiu das suas queixas sobre o corte de uma parcela de terreno para a construção da estrada [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 28.11.1858]. Por detrás desta atitude estariam motivações políticas, já que Graciano Marques era apoiante do “partido dos devotos”¹⁸³, numa altura em que estavam os seus

¹⁸¹ Esta via equivale hoje, bastante transformada, às ruas “Salvador Correia de Sá”, “rua Futebol Clube Barreirense” e “rua do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste”.

¹⁸² Proprietário, casado em 1854 com Casimira Maria, filha de João Rodrigues Alves que a 15.9.1855 tinha sido expropriado em 420 m² na Recosta e a 5.5.1858 vendera a António Gomes Brandão, um dos sócios capitalistas da companhia ferroviária, uma das propriedades mais importantes da Recosta, imediatamente a sul da estação (mais tarde, arrendada à fábrica de moagens de Luís da Costa e depois à fábrica de cortiça O. Herold & Co).

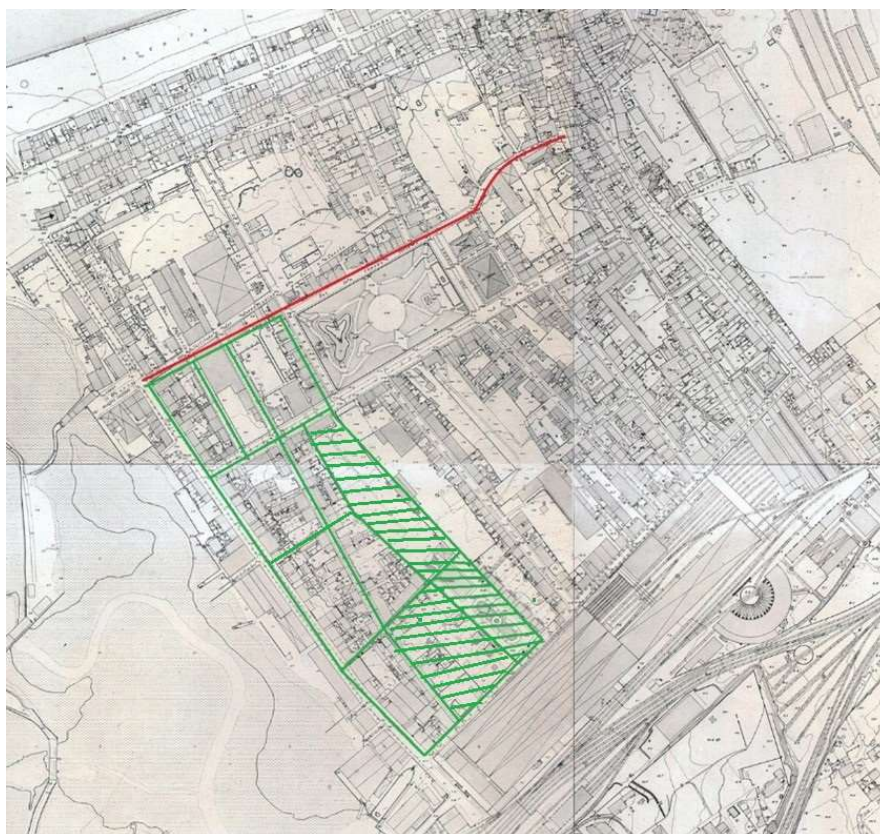
¹⁸³ Alusão ao facto do principal cacique do partido Regenerador no Barreiro, Joaquim Rosário da Costa, ser irmão do pároco local.

Esta nova ligação (de iniciativa exclusivamente municipal) não era suficiente, já que permitia apenas a ligação da vila à “praia da Recosta”. Continuava a ser necessária a construção de uma ligação ao longo das margens do rio Coina. Aqui, entre os principais interessados na sua construção estavam os ex-sócios da CNCFST, proprietários das áreas envolventes à nova estação e junto ao rio.

Os objetivos imobiliários dos sócios da companhia ferroviária eram claros. Após terem efetuado a maioria das compras de propriedades em nome individual (1855-1860) e com o único propósito de obterem mais-valias, através da posterior venda ou arrendamento, efetuaram a 23 de março de 1860, por escritura, um acerto de propriedades entre si. Assim, Francisco da Silva Melo Soares e Freitas, João Pedro da Costa Coimbra e Jorge Gonçalves Franco, aproveitando a delimitação a Norte criada pela nova estrada municipal, decidiram dividir em quarteirões todas as suas propriedades, para permitir a posterior construção de rua e largos, “de onde resultaria grande utilidade para o público e não menos vantagem para todos os outorgantes” [DGLAB-TT, CNL, *Escrituras*, n.º 10, Lv.º 264, fl.º 73]. A totalidade dos terrenos, compreendida entre a nova estrada e a estação de caminhos de ferro, foi assim dividida entre os sócios, em 9 quarteirões, numerados de um a nove, tendo ficado estabelecida a seguinte divisão: 1,2,7 e 8 para Francisco Soares e Freitas; 3, 4, 5 e 6 para José Gonçalves Franco; e por fim, o quarteirão com o número 9 (dividido em A, B e C) para João Pedro da Costa Coimbra. Para que cada sócio tivesse as mesmas áreas, esta escritura serviu igualmente para que José Gonçalves Franco vendesse aos seus associados, equitativamente, os 7.739 m² que tinha a mais. Assim, vendeu 7.463 m² a Francisco Soares e Freitas e 276 m² a João Pedro da Costa Coimbra, por 46 réis o metro quadrado, o que nos permite concluir que o valor pago pelo m² nos terrenos adquiridos particularmente pelos sócios capitalistas foi bastante inferior à média paga nos terrenos expropriados para a Companhia de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo (227 réis/ m²). Para tal terá contribuído a aquisição de grandes áreas de terreno, que está conforme a premissa que quanto maior a área, menor o preço do metro quadrado.

Apesar da planta que serviu de base para a escritura de 1862 ter-se perdido¹⁸⁵, podemos hoje, a partir da cartografia e dos arruamentos existentes, supor qual seria a configuração destes quarteirões, na figura 30.

Figura 30 - Pormenor da planta da vila do Barreiro (1958), com as prováveis 9 divisões efetuadas nos terrenos entre a nova estrada (a vermelho) e a linha férrea, a Sul.



Legenda: O quarteirão riscado seria o número 9 (dividido em A, B e C), atribuído a João Pedro da Costa Coimbra, onde construiu o seu palácio. Estes terrenos foram mais tarde, comprados pelos caminhos de ferro. Fonte: CMB – Arquivo Municipal. Cota: M.CMB.007

Depois da divisão em quarteirões, efetuada em 1862, o Conselheiro Francisco da Silva Melo Soares de Freitas, um dos sócios capitalistas da companhia ferroviária e na altura, já um dos grandes proprietários na zona da Recosta, enviou um requerimento à edilidade solicitando o alinhamento de uma nova rua, no sentido Norte-Sul, que partindo da esquina da propriedade de James Hartley, junto da Igreja de Nossa Senhora

¹⁸⁵ Na escritura é feita referência a cada sócio ter uma cópia da planta e estar anexada ao processo outra cópia, mas na consulta ao processo original essa planta está ausente.

do Rosário se dirigia para a estação ferroviária. Segundo o mesmo requerimento, Soares de Freitas, Coimbra e Franco anunciavam que o alinhamento desta nova rua se destinava a facilitar a criação de rua e largos, nos terrenos de que eram proprietários, onde iria nascer uma “nova povoação” [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 24.6.1862, fl. 34] – ver Figura 29 (linha azul). Desta forma, a nova via iria permitir a ligação aos quarteirões criados pela divisão de terras entre os sócios da companhia ferroviária, de forma que o primeiro quarteirão da frente da praia do lado Sul era alinhado em linha reta entre o edifício da Estação e o “cunhal da rua nova que se há de formar em direção à casa do Coimbra; o segundo e terceiro quarteirão alinhados do mesmo cunhal em linha reta ao cunhal do valado da Estrada Nova do lado poente”. Estes arruamentos, ainda hoje existentes, permitem-nos reconstruir a divisão dos quarteirões, apresentada na figura 30 [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 20.7.1862].

Entre o projetado e a realidade haveriam de passar quase dez anos. Apesar de terem sido efetuadas as medições para a construção urbana, a estrada e respetivos passeios só em 1871 seriam construídos [*Diário do Governo*, n.º 242, de 25.10.1871, p. 1402]. Até essa data, nada mais foi do que um caminho de terra, esburacado e poeirento no Verão e lamacento no Inverno [*Diário Ilustrado*, 18.8.1874, p. 3]. As dificuldades na conclusão desta artéria não impediram que a partir de 1863 a Câmara Municipal do Barreiro iniciasse o aforamento dos terrenos na Recosta, que não tinham sido adquiridos pelos sócios capitalistas da companhia ferroviária [*Diário de Lisboa*, n.º 21, de 28.01.1863, p. 256]. Estes aforamentos não estiveram isentos de polémica, já que os únicos terrenos livres estavam a poente do caminho que ligava a estação à vila, ou seja, eram a praia da Recosta. Em acórdão do Conselho de Distrito de 1859, a edilidade já antes tinha sido impedida de efetuar estes aforamentos, enquanto a Câmara não aprovasse o plano de projeto de alinhamento das novas construções na vila. Além disso, as praias, sendo de uso comum, constituíam bens nacionais e não podiam ser aforadas. Só após interposto recurso na Secção do Contencioso Administrativo do Conselho de Estado, pela Câmara Municipal do Barreiro, foram permitidos os aforamentos na praia da Recosta, com a condição que aos habitantes não fosse impedido o acesso à mesma¹⁸⁶ [*Diário do Governo*, n.º 179, de 2.8.1859, p. 1022].

¹⁸⁶ Ainda hoje, apesar de existirem construções e antigos armazéns a poente desta rua, o acesso à margem do rio ainda é livre.

A presença de mais forasteiros e o movimento de pessoas dinamizado pelo trânsito ferroviário, veio revelar algumas fragilidades na gestão da edilidade. Além do policiamento, a vila necessitava de melhoramentos como melhor iluminação pública, saneamento e limpeza das ruas, mas não havia verba para o efetuar. Ainda em 1849, a Câmara Municipal do Barreiro tinha recolhido cerca de 690 mil réis de receita na cobrança de taxas, licenças e impostos, mas não tinha deixado de apresentar nas suas contas um défice de 90 mil réis [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 28.11.1849], tendo sido forçada a pagar em parcelas os vencimentos dos empregados do matadouro municipal [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 26.1.1850].

Para fazer face à necessidade de efetuar a limpeza das ruas e proceder à recolha de lixo, o calcetamento das ruas, etc., a edilidade municipal foi forçada a procurar novas formas de rendimento. Depois de, em 1854, ter obtido autorização governamental para cobrar portagem a pessoas e mercadorias que utilizassem a ponte do Mexilhoeiro, toda e qualquer obra executada pelo município era imediatamente taxada com um novo imposto sobre os habitantes da vila. Este método não era novo na história da localidade, pois o seu único poço de abastecimento público de água, o “Poço dos 16”, construído no final do século XVIII, lembrava no seu nome o imposto de 16 vinténs cobrado a todos os chefes de famílias para sua construção.

Dado os rendimentos do Concelho serem insuficientes, na discussão do orçamento municipal para o ano económico 1856-1857, foi discutido e aprovado, que apesar das taxas da aferição e dos rendimentos do Paço¹⁸⁷, eram lançadas novas contribuições indiretas:

“\$060 – em cada carga de fruta ou peixe, tanto fresco como salgado.

\$080 – em cada almude de azeite doce.

\$020 em cada saco de farinha de trigo, milho ou centeio, na venda em retalho ou pão cozido

\$020 – em cada canada de água-ardente ou outra bebida espirituosa

\$007 – em cada arrátel de carne fresca, salgada ou por qualquer modo preparada

¹⁸⁷ Local de venda aferida de carne e peixe.

uma canada em cada almude de vinho segundo o preço por que se vender”

Fonte: CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 9.7.1856, fl.º 59vº

Ao fim de um ano as receitas ordinárias da freguesia do Barreiro foram de: para o vinho, 140.200 réis; Paço, 61.000 réis; cargas, 20.500 réis; farinha, 40.050 réis; azeite, 15.050 réis; aguardente, 36.050 réis. Tendo estes rendimentos provenientes de impostos, rendido ao município um total de 312.850 réis [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 29.6.1857, fl. 88].

Com as despesas de manutenção da ponte do Mexilhoeiro a pesar no orçamento municipal, a arrematação pela primeira vez da limpeza da vila por carros de bois teve um custo reduzido para o município, com a licitação mais baixa a ser de 71 mil réis¹⁸⁸. Segundo as condições do concurso a Câmara fornecia o boi e os dois carros, com todos os utensílios; o sustento do boi como os arranjos precisos as Carretas ficavam por conta do arrematante; as ruas, bem como todos os lugares públicos deviam ser varridos e limpos todas as semanas ou as mais vezes que fossem precisas de forma que a vila estivesse sempre limpa e asseada; o arrematante ficava também obrigado, sem prejuízo da limpeza, a fazer o serviço das obras das calçadas, carregando a pedra e entulhos; por fim, os estrumes eram do arrematante, devendo ser colocados fora da vila e da praia [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 9.7.1856, fl.º 59vº]. Com uma licitação baixa, a adjudicação da limpeza da vila rapidamente revelou-se um fracasso, com a edilidade a ameaçar, quatro meses depois, de que esta seria retirada ao arrematante [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 1.1.1857, fl.º 77].

A partir de 1858, à medida que a vila ia crescendo urbanisticamente na direção da estação ferroviária, a casa confundia-se com o local de trabalho ou a fábrica, em particular, na Rua Miguel Pais, com as oficinas dos caminhos de ferro, lojas de ferreiro, fábricas de cortiça, construção naval e moagem, assim como, de habitação das novas elites (como os Marinho), das classes operárias (Alto de José Ferreira) ou de lazer, com a edificação das primeiras casas de pasto [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 10.9.1858, fl.121]. Esta indefinição funcional do espaço urbano, traduziu-se positivamente, no aumento do rendimento predial coletável da vila do Barreiro, que passou de 9.536\$814

¹⁸⁸ Em novembro de 1856 o arrematante da limpeza decidiu prescindir do boi da edilidade, preferindo utilizar um seu. A Câmara vendeu o seu boi por 48 mil réis.

réis no ano de 1854, para 21.500\$813 réis, dez anos depois [*Diário do Governo*, n.º 10, de 14.1.1874, p. 59]. Seguindo esta lógica de rendimento, a edilidade considerou que a melhor forma de aumentar o seu saldo municipal seria continuar a arrendar baldios municipais (e alguns comunais) ou terrenos de praia. Assim, depois da abertura de uma artéria para poente (1858), ao que se seguiu uma ligação norte-sul (Rua Nova do Rosário - 1862), a Câmara Municipal do Barreiro iniciou em 1863 os aforamentos para uma nova artéria: a rua Nova da Praia¹⁸⁹.

Figura 31 - Localização da rua Nova da Praia, atual rua Marquês de Pombal.



Fonte: Plano Hidrográfico do Porto de Lisboa, levantado pelos engenheiros hidrógrafos F. M. P. da Silva, C. M. Batalha e C. B. de Vasconcelos, entre 1845 e 1847. Arquivo do Porto de Lisboa, Setúbal e Sesimbra (PT/APLSS/PL/11-02/02/00261)

No desenho desta nova rua, a edilidade utilizou a grande extensão do areal da praia norte da vila. Para isso, alinhou o passeio sul da rua com as traseiras das casas da rua de Palhais (mais tarde, denominada rua Conselheiro Joaquim António de Aguiar), desenhando uma linha reta no passeio norte, no sentido poente-nascente. As novas construções efetuadas no lado norte da rua¹⁹⁰, vieram em breve revelar uma das

¹⁸⁹ Atualmente designada rua Marquês de Pombal.

¹⁹⁰ Em 1903 foi concluída a última casa no lado norte, tendo a rua ficado completamente preenchida com edificações urbanas.

fragilidades deste projeto. De facto, o lado norte das novas edificações nesta rua esteve, por diversas ocasiões, inundada, em particular, durante as cheias do Tejo ou grandes chuvas. Este problema recorrente, que antes não se colocava, levou à urgência de construção de uma muralha marginal em toda a extensão da praia norte. Seria já no início do século XX, em sessão de 12 de dezembro de 1903, que a edilidade aprovou um projeto e um orçamento para a construção de uma muralha. Contudo a ação invasora das águas tornara-se cada vez mais grave ao ponto de chegar a poucos metros das construções mais próximas das marés. A vereação reconhecia que tal melhoramento, apesar de urgente e de grande utilidade, se tornava impossível de realizar, pois as receitas do município não o permitiam. Chegou-se inclusivamente a solicitar a colaboração de José Augusto Pimenta¹⁹¹, que publicamente reconhecia que este problema se tornara um perigo iminente para a povoação, com as águas do Tejo a subirem desmedidamente nos últimos anos e estando prestes a invadi-la. Defendia ele que:

“Todos os proprietários deste concelho, com a sua Câmara à frente, deveriam unir-se para se conseguir opor a essa invasão, construindo-se uma muralha em toda a extensão da praia, melhoramento impossível de realizar com os poucos recursos de que dispõe este concelho, mas fácil de se obter se podermos contar com a proteção de poderes superiores” [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 11.3.1905].

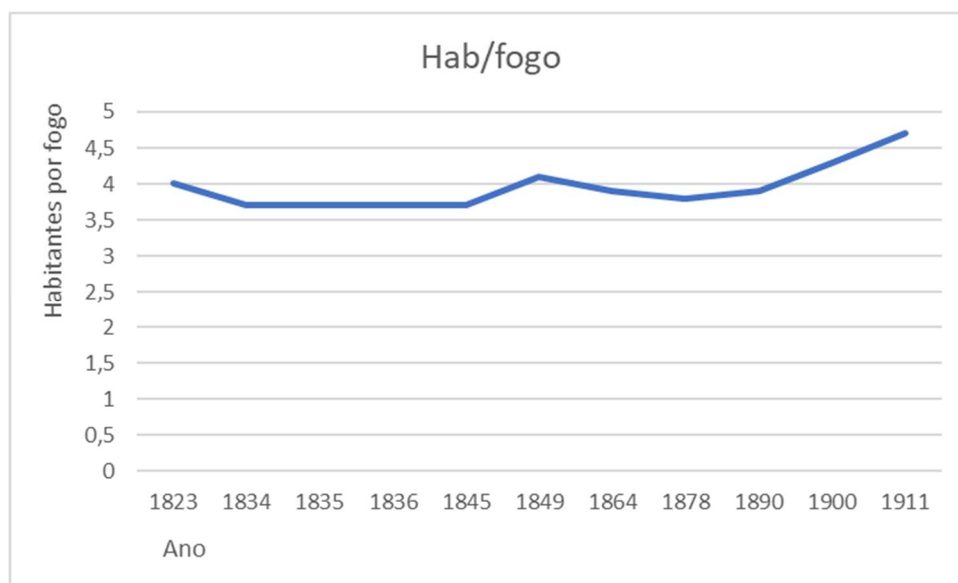
Nesse sentido, José Augusto Pimenta tivera já longas conferências com os seus amigos, o Conselheiro João de Alarcão e Jorge de Mello (ministro das Obras Públicas e Governador Civil do distrito), que haviam prometido o seu incondicional apoio a este projeto. Desta obra, apenas se construiu uma pequena secção, aproveitando uma parte já existente da cordoaria de Nicola Covacich, a poente da praia. Em 1913, novo apelo se fez para a construção da muralha, que a instabilidade política da primeira República não permitiu levar avante. Novamente foi lembrado o argumento da urgência desta obra, em especial pela defesa da vila, “que está sendo constantemente ameaçada de ser inundada pelo rio, principalmente em águas grandes” [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*,

¹⁹¹ Autor da *Memória Histórica e Descritiva da Vila do Barreiro*, em 1886 e influente político.

17.9.1913]. Seria apenas em 1930, com o Estado Novo, que a muralha seria iniciada, aterrando completamente a praia norte da vila, que desapareceu.

As ameaças de invasão do rio, não impediram a completa urbanização da rua Nova da Praia. Apesar da Câmara incentivar a urbanização de terrenos de propriedade comum, estes eram insuficientes para acolher a população que escolhia o Barreiro para viver, em particular, nas últimas décadas do século XIX.

Gráfico 43 - Habitantes por fogo na freguesia de Santa Cruz entre 1823 e 1911



Fonte: Censos gerais da população portuguesa (1849-1911); Diário do Governo, n.º 100, de 28.4.1823; Crónica Constitucional do Porto, n.º 143, de 12.7.1834; Diário do Governo, n.º 294, de 12.12.1836; Diário do Governo, n.º 108, de 9.5.1845

O número de habitantes por fogo manteve-se estável ao longo da primeira metade do século XIX. Com a instalação do caminho de ferro registou-se uma ligeira subida, mas manteve-se em média nos 4 habitantes por fogo. Foi apenas com o crescimento populacional do final do século XIX, associado a um crescimento industrial e económico, que os valores passaram para 4,3 em 1900 e 4,7 em 1911.

Estes novos fogos que surgem na segunda metade do século XIX, nem sempre correspondiam a habitação condigna. Muito rapidamente as casas da vila do Barreiro ficaram sobrelotadas e a solução para os recém-chegados, que procuravam emprego e uma oportunidade de uma vida melhor, foi construir e viver em barracas. Surgiam, assim, os primeiros bairros de lata nas áreas periféricas de vila do Barreiro, como nas

zonas da Verderena e do Alto do Seixalinho, uma realidade que perduraria até à década de 1940. Noutras situações, foi dentro do perímetro da fábrica que o operário encontrou um lugar para habitar, como aconteceu com as fábricas de cortiça da Quinta Braamcamp e na Herold¹⁹².

Esta situação não era nova, quando comparada com outras vilas e cidades do Portugal industrializado, da segunda metade do século XIX. Contudo agudizou-se em resultado da crise geral de habitação operária na Europa (Fernandes, 2020, p. 33), apesar das tentativas de intervenção do Estado, embora sem resultados práticos, de Fontes Pereira de Melo e Hintze Ribeiro, que apresentaram, em 1883, uma proposta de lei (Rodrigues, 1979, p. 8) e a Augusto Fuschini, que, em 1884, levou ao Parlamento o seu projeto de lei “Construção de casas económicas e salubres para habitação das classes pobres”, inspirado nas legislações francesa e inglesa em vigor (Teixeira, 1992, p. 66). Ainda antes das primeiras queixas do Delegado de Saúde do Barreiro, em 1899, já noutras localidades portuguesas se tinha feito eco da precaridade e insalubridade da habitação operária, como em Guimarães (Nogueira, 2019, p. 18), Lisboa (Alcântara, 2019, p. 54) Setúbal (Alcântara, 2008, p. 12) ou Porto (Matos, 1994, p. 677; Teixeira, 1994, p. 556).

Podemos comparar esta deterioração da habitação urbana com aquilo que se verificava nas “ilhas” da cidade do Porto, em resultado da falta de habitação criada com o aumento populacional criado pela atração das grandes cidades nas áreas rurais (Pereira, 1996, p. 160). Tal como Lisboa, o operariado que se desloca das áreas rurais quer residir o mais próximo possível da unidade fabril (Alcântara, 2019, p. 98). Um outro aspeto se registava em comum entre o Barreiro e o Porto: a existência de uma produção doméstica que laborava a par com as instalações fabris (Idem, ibidem, p. 161). Ainda na década de 20 do século XX, na análise à indústria corticeira na vila, se referia que às mais de 40 fábricas de cortiça em prancha, quadros e rolhas essa situação se somavam “as dezenas de pequenos fabricos e depósitos que enchem os barracões e os armazéns das apertadas ruas do velho Barreiro” [*O Eco do Barreiro*, 15 de setembro de 1928].

Para combater a carestia de habitação, a Sociedade Cooperativa de Consumo, Produção e Edificação Operário Barreirense, fundada em 1896, criou uma vertente, que

¹⁹² Como pudemos confirmar nos registos paroquiais, onde num óbito o indivíduo tem registado como morada, uma barraca na fábrica.

além de inédita no Barreiro, não voltaria a verificar-se noutras cooperativas: a construção de habitação operária. Este problema estava em grande destaque nas reuniões de operários e na imprensa da capital. Segundo os seus estatutos, as operações de aquisição de propriedades deveriam começar, logo que estivesse reunido o capital necessário. As casas seriam de três tipos, com preços para as do primeiro tipo, de 150.000 réis; para o segundo, de 200.000 réis; e para o terceiro, de 250.000 réis. Contrariando a insalubridade e a falta de privacidade da habitação operária de então, ficava estabelecido que cada habitação seria construída para uma só família, sem comunicação interior com as que lhe ficassem contíguas (Estatutos – Capítulo IV, art.º 23.º - § único). Não se conhecem ou existem registos se alguma destas casas foi efetivamente construída¹⁹³. O problema da habitação operária já era um problema grave, como lembrava a imprensa:

“Devido ao grande aumento de população, nota-se grande falta de casas para habitação e mesmo as que há são caríssimas, o que torna impossível a maioria dos operários terem aqui as suas famílias. A empresa que se abalançasse a construir casas para operários, cremo-lo, não perderia os seus capitais” [*O Século*, 18.9.1893].

Acabaram por ser indivíduos ligados ao pequeno comércio do Norte do país, em busca de fortuna, que investiriam as suas poupanças em habitação operária (casas económicas em madeira ou alvenaria), para alugar, em resposta ao aparecimento dos primeiros bairros de lata, na (então) periferia do concelho, como o Alto do Seixalinho, Silveiros e Palmeiras. Conhecemos o exemplo do bairro Teodósio, construído no princípio do século XX pelo avô do escritor barreirense Jorge Teixeira:

“Eram duas filas de casitas em vis-à-vis, rua ao meio de saibro batido, a casa geminada ao fundo com uma parreira moscatel sobre a portada e os rodapés azuis. (...) Meus avós por lá haviam ficado presos à velha casa, a melhor do seu bairro, a viver das incríveis rendas mensais de cinco até dez tostões (...). Meu avô Teodósio, (...) construiu quase sozinho as 12 moradias do seu bairro, ali à beirinha da estrada, amassando a pés nus num covacho o barro e a palha dos

¹⁹³ No Barreiro, existem ainda hoje três moradias na rua Elias Garcia, junto da antiga fábrica de cortiça de Teodoro Rúbio sendo que uma delas ainda ostenta a placa de propriedade da Caixa de Previdência do Pessoal da Indústria Corticeira

adobos, dias inteiros a suar curvado para essa lama como um babilónio. Persistente obreiro, honesto como poucos e colmado de "ratinho" por "madraços e pedantes" (Teixeira, 1993, p. 32). (Teixeira, 1993)

A este bairro na Verderena somavam-se outros na vila, como no Largo das Obras, da cordoaria Nicola ou por António José de Macedo e muitos outros no Alto do Seixalinho, como os bairros Matilde, Brás, Miranda, vila Manso, a quinta da Amoreira e os numerosos "bairros particulares" que nascem a partir do início do século XIX para acolher a massa operária da Companhia União Fabril (Carmona, 2005, p. 64).

O ordenamento urbanístico, apesar de estar regulado, não era executado devido à falta de fiscalização. Só em 1957 o Barreiro teria o seu primeiro antepiano de urbanização, quase cem anos depois da construção da estação e das oficinas dos Caminhos de Ferro da linha do Sul e Sueste (1861) e 50 anos depois da implantação da CUF (1907), numa altura em que a própria CUF procedia já à reconversão e inovação de certos sectores produtivos. Poder-se-á objetar que também em países como a Inglaterra, França, Alemanha ou Bélgica se registou, tal como no Barreiro, uma dissociação entre a industrialização e o urbanismo. É verdade que houve cidades, nestes e noutros países, que cresceram espontaneamente e sem qualquer plano, onde a fábrica e o meio envolvente se misturaram de forma anárquica e numa atmosfera poluída. A grande diferença é que na maioria destes países, estas situações apresentaram um carácter intermédio e transitório (Faria, 2010, p. 83).

A expansão urbana e industrial do Barreiro teve dois condicionamentos no período em estudo: para sul, devido à linha ferroviária; e para este, partir de 1907, com a instalação da Companhia União Fabril (Faria, 2010; Gonçalves, 2013; Valadeiro, 2011). Segundo estes autores, o Barreiro, tal como outras cidades, em Portugal e no estrangeiro, cresceu desordenadamente, sem qualquer plano e onde a fábrica e a habitação se misturavam de forma indistinta e num ambiente poluído.

De facto, a construção da linha férrea alterou algumas antigas ligações terrestres e provocou, ainda durante a sua construção, as primeiras queixas. Alguns desses cortes ou alterações eram justificados pela companhia de caminhos de ferro, como sucedeu em 9 de outubro de 1857, quando um ofício do fiscal do Governo junto a direção da companhia ferroviária, consultava a Câmara sobre a supressão do caminho denominado o Serradinho (entre a Quinta da Vargem e a dos Gatos), em que a companhia se obrigava

a substituir por outra estrada, construída sob um novo viaduto. Contudo nem sempre foi assim. Em sentido contrário, em fevereiro de 1857, o vereador José Pedro da Costa interpelava o presidente da edilidade acerca da Estrada Real denominada Santa Bárbara, visto “o escândalo que a falta daquela estrada faz no Concelho e as grandes críticas que a Câmara sofria”, o mesmo vereador declarava que não tornava a tomar assento na cadeira que lhe pertencia na vereação enquanto não se desse conhecimento ao Governo Civil do corte desta estrada pela linha de caminho de ferro [CMB-AMB, *Livro de atas da CMB*, 8.2.1857 fl.º 8].

Foram muito poucas as vezes que a edilidade barreirense se insurgiu contra o “progresso”. Criticar a modernidade industrial sempre foi, de certa forma, criticar o avanço moral da humanidade, uma vez que um tema central dessa narrativa baseava-se na premissa de que a industrialização revolucionou também a nossa humanidade e que não podíamos parar o progresso, como lembravam os contemporâneos (Pais, 1963, po. 183; Pimenta, 1886, p. 75; Teixeira, 1993, p. 27).

Num poema de 1862, um autor (anónimo) em visita aos amigos da capital, de férias na Quinta do Convento¹⁹⁴, ao relatar o panorama natural que tinha defronte, já referia:

“Lá se avista majestosa,/ do férreo caminho, estação;/ perspectiva primorosa, abrange ela, na extensão./ Vê-se, ao lado, grandiosa, do Coimbra, habitação./ Antolha-se um arsenal, à humanidade fatal!” (s.a., 1862, p. 13).

Para ele, a natureza fora substituída pela presença humana do caminho de ferro, pela estação e pela “grandiosa” casa de José Pedro da Costa Coimbra, uma visão que segundo ele, colocava em perigo a humanidade e, em última análise, a tranquilidade da quinta.

O crescimento da vila era notório, como relatava o prior da freguesia do Barreiro, Joaquim Ribeiro dos Santos e Cunha, em 1875:

“Nestes últimos anos tem a vila do Barreiro obtido melhoramentos materiais muito importantes, já pelo desenvolvimento do comércio que a aproximação do caminho de ferro tem animado e incitado, já também pelo aumento da

¹⁹⁴ O antigo convento da Madre de Deus da Verderena foi integrado nos Bens Nacionais após ter ido à praça por três vezes, foi arrematado em hasta pública em 1843, pelo Conselheiro Joaquim José de Araújo, por 965\$000.

população devido à migração de famílias para esta terra. Devemos atender que por estes resultados, já não se pode chamar ao Barreiro uma terra pobre, nem se lhe chamar de pouca importância, pois é cabeça de concelho e julgado e encerra em si muitos elementos, que pelo seu desenvolvimento sucessivo, poderão ainda torná-la uma das mais importantes destes sítios” [CMB – JFB, *Livro de Atas da Junta de Paróquia de Santa Cruz*, 12.10.1875].

Também a imprensa da capital fazia eco dessas transformações:

“A vila de Barreiro, situada a 40 minutos de Lisboa, foi outrora uma povoação postríssima, tendo por habitantes uns míseros pescadores. Não possuía outros recursos além da indústria da pesca. A agricultura aqui pouco ou nenhum valor tinha, nem atualmente o tem. A instalação da estação dos caminhos de ferro, é que proporcionou todos os recursos de que atualmente dispõe, tornando-a uma das vilas mais florescentes do sul do Tejo. O caminho de ferro trouxe-nos as fábricas, favoreceu-nos com o comércio, deu-nos vida e prosperidade” [*O Século*, 3.10.1885].

Uma tão grande transformação num tão curto espaço de tempo trouxe inúmeras alterações económicas e sociais ao Barreiro, particularmente na forma como os seus habitantes viam as antigas profissões. Os pescadores e os moleiros, as profissões que asseguraram durante séculos a existência da população, passaram, quase de um momento para o outro, a ser vistos como sinónimos de pobreza ou ignorância, que muitos, na sua ascensão social, tentaram apagar na sua memória (e na dos outros), como se de um estigma se tratasse. No Barreiro, esta alteração do estatuto social perante a sociedade teve na família Costa, os maiores proprietários de moinhos de vento e maré do concelho, um dos melhores exemplos. A ascensão social desta família sedimentara-se precisamente com a chegada do caminho de ferro. Apesar de já residirem no Barreiro desde o princípio do século¹⁹⁵, como rendeiros de moinhos de maré, rapidamente fazem fortuna e modernizam as suas moagens, com a sua primeira fábrica de moagens a vapor no Barreiro, na década de 1880. Foi nos recenseamentos eleitorais que essa alteração de estatuto se tornou mais evidente, com a alteração da profissão de “moleiro” ou “padeiro” para “proprietário” (esta alteração não foi isolada,

¹⁹⁵ O projeto da sua casa data de 1818.

também os pescadores, em particular, os proprietários de embarcações de pesca o fizeram). Essa ascensão foi rapidamente transportada para a política local, tornando-se o moleiro Joaquim Rosário da Costa um dos maiores caciques locais da segunda metade do século XIX, como dirigente local do partido Regenerador, à frente da edilidade, Provedor da Misericórdia e dirigente da Sociedade Marcial Capricho Barreirense e da Sociedade Humanitária do Barreiro. À falta de uma imprensa local, os jornais de Lisboa faziam eco desse ridículo, num período em que Joaquim Rosário da Costa desempenhou as funções de administrador do concelho:

“O homem não está bom - o sr. administrador substituto de concelho do Barreiro, para exercer uma vingança sobre uma mulher que em tempos pretendeu difamar, que há pouco tempo lhe chamou moleiro, envergonhando-o assim da sua verdadeira profissão, fez com que a pobre mulher marchasse para Aldeia Galega como testemunha do espancamento do ex-administrador Cordeiro. Note-se que o caso ocorreu às duas horas da noite, e a testemunha reside a 800 metros da desordem!!! Tudo porque a mulher lhe chamou moleiro! Que será mais honroso? Ser moleiro, ou ser autoridade sem prestígio?” [*A Folha do Povo*, 19.2.1886].

Esta reação não estava desprovida de antecedentes na imprensa. A utilização no Barreiro de “moleiro” para insultar a oposição política já tinha acontecido nove anos antes, quando o candidato a deputado pelo círculo de Lisboa, Eduardo Tavares, acusava a sua oposição – leia-se a família Costa - de serem “moleiros”. Os ofendidos respondiam da seguinte forma:

“(…) saiba, o sr. Eduardo Tavares que os nossos amigos não são moleiros; são industriais que têm moinhos para descascar arroz, e se com esta indústria honrada podem juntar alguns bens de fortuna, devem-no à atividade e economia bem regulada” [*O Progresso*, 1.11.1877].

Foi nas elites locais que a percepção positiva das mudanças sociais e materiais que se verificavam na vila do Barreiro mais rapidamente se fizeram sentir, o que acompanhou o recrutamento de uma nova elite ligada ao comércio e ao caminho de ferro.

Essa visão de que o progresso e a industrialização seriam a fonte de riqueza também se verificava no Barreiro, uma terra de poucas oportunidades onde qualquer emprego fora do mar era uma bênção e uma fuga à miséria:

“Sendo a maior parte dos homens do Barreiro pescadores, que vão pescar fora do seu litoral, e só voltam as suas casas de mês a mês, pouco mais ou menos. demorando-se três ou quatro dias, por consequência deixando por fora dali a maior parte dos seus já escassos lucros; sendo no Barreiro espantosa a procriação - para mim, filha da separação dos cônjuges na razão de oito ou nove meses por um ano; estas duas razões fazem a miséria e a fome que deve refletir no resto da população. Ninguém ali há que não diga "quando o mar não dá..." (...) Uma tal pobreza, razão fora do alcance de governo, e que só o tempo poderia atenuar inspirando o Céu mais indivíduos como os srs. Abraham e Nicola¹⁹⁶ que ali dão trabalho e pão a muita gente de ambos os sexos” [A *Imprensa*, 22.7.1852].

Devemos considerar o uso da expressão “muita gente” no artigo do jornal “A *Imprensa*” com o devido cuidado. De facto, segundo os “mapas das fábricas existentes no distrito de Lisboa”, elaborado em 1852, consta apenas a cordoaria de Nicola Covacich, com 17 operários¹⁹⁷ (13 homens e 4 menores de 16 anos) [AHMOP-MES, DGCAM – *Repartição de Manufaturas*, 2 secção, mapa 4].

A noção de que a industrialização tornou a sociedade não apenas mais avançada tecnologicamente, como também materialmente, tem-se traduzido numa narrativa poderosa e difícil de abalar (Joel Mokyr, 2003). De facto, é hoje difícil discordar da ideia de que as novas tecnologias, o crescimento económico e a sociedade de consumo são absolutamente necessárias. Os defensores da industrialização, como chave para o desenvolvimento e, em última análise, para o bem-estar e felicidade dos povos, herdaram dos filósofos do Iluminismo a narrativa do progresso humano ao longo do tempo, colocando na base desta conceção o avanço tecnológico. Matriz esta, que ainda hoje, impulsiona as economias mundiais de maneira aparentemente imparável, baseados na crença do desenvolvimento económico e social suportados pela industrialização.

¹⁹⁶ O texto faz alusão a George Abraão Wheelhouse, filho de Abraham Wheelhouse, na altura proprietário da quinta Braamcamp; e Nicola Covacich, natural de Ragusa, proprietário com uma fábrica de cordas na “Lezíria”.

¹⁹⁷ Destes, apenas 2 sabiam ler e escrever e 1 sabia ler.

Contudo tal não impediu, no século XX, a existência de visões saudosistas de um passado de praias de areia branca, onde os pescadores e as suas famílias trabalhavam na praia, junto das suas casas com telhados de palha. Uma imagem que ganha fulgor na entrada na Segunda Industrialização, no Barreiro, na historiografia local, pela mão de Armando da Silva Pais:

“Ao peso dos anos e de uma vida inteira de rude labutar, ele arrastava-se pelas ruas da vila, com o corpo vergado para o chão, a vender pedaços de redes usadas, que transportava ao ombro. Chamavam-lhe o velhinho das redes. Um dia, a 4 de dezembro de 1943, um automóvel de praça atropelou-o mortalmente, numa das suas habituais voltas pela vila. Contava 82 anos¹⁹⁸. Velho lobo do mar que fora noutros tempos, com o seu inseparável cachimbo ao canto da boca, a cara requeimada do sol, enrugada e curtida dos ventos da maresia, barba mal aparada, o Manuel João foi a derradeira e mais típica visão dos antigos marítimos locais. Ninguém há muito o via sorrir, e raras palavras balbuciava, em voz cava e enrouquecida. Ele vira desaparecer a última das bateiras e o último dos botes da pesca; vira, por fim, acabar a própria praia, tudo o que para ele constituía a razão de ser da sua existência, daquele Barreiro do tempo em que todos os seus habitantes se conheciam, se auxiliavam e se interessavam uns pelos outros. O novo Barreiro. de outra feição completamente diferente, das forjas, das chaminés, dos fumos, dos ruídos, das trepidações e das velocidades, inundado de novas gentes, era-lhe já bem estranho. E a morte, simbolizada num dos engenhos mecânicos da nova era, apressou-lhe o fim, como a demonstrar que ele já cá estava a mais” (Pais, 1963, p. 138).

Ao fim ao cabo, é a visão da industrialização como um processo de mudança com ganhadores e perdedores, numa vila que se transformava de uma forma rápida, na fase final do século XIX e na entrada do século XX. Com novas ruas, edificações, indústrias e habitantes, numa vila onde se dizia, que quem se ausentasse por 20 anos e regressasse, já não a reconheceria.

¹⁹⁸ Manuel João teria, de facto, 89 anos. Nasceu a 10 de setembro de 1854. Casou a 12 de setembro de 1880, com 26 anos, com Maria Rita Castanheira. Com dois filhos (Joaquim de um e Bento de três anos), Maria Rita morreu de prováveis complicações de parto, a 10 de dezembro de 1884. Manuel João voltou a casar com Isabel Maria, de 41 anos, em 15 de setembro de 1886. Bento, seguiu a profissão de corticeiro e Joaquim faleceu ainda criança. Fonte: ADS – Registos paroquiais de Santa Cruz, Barreiro (1850-1886).

6.5 As novas sociabilidades e mentalidades

A vila do Barreiro e a sua região, ao nível das sociabilidades e mentalidades, estiveram durante muito tempo dependentes da influência das suas elites, desde as solenidades religiosas, à criação de associações e filarmónicas, assistência e caridade. A barreira física do rio Tejo que separava o Barreiro da capital, não impediu a influência da cidade de Lisboa a vários níveis. A partir da segunda metade do século XIX, tal como estava a suceder na capital, surgiam novos locais de sociabilidade burguesa e operária, em resultado da industrialização (Alcântara, 2016, p. 5).

A primeira grande alteração nas sociabilidades locais deu-se depois da Revolução Liberal, com a transformação da vila do Barreiro numa colónia balnear das elites lisboetas e alentejanas. Para essa nova forma de sociabilização nas praias da vila, partilhada por embarcações de pesca, contribuiu a construção da ponte-cais do Mexilhoeiro e a ligação pela Companhia de Navegação do Tejo por barcos a vapor¹⁹⁹ e pouco depois, o inevitável caminho de ferro. A imprensa da capital colaborava na propaganda da vila:

“A praia do Barreiro, é uma das mais bonitas praias do Tejo, onde as águas batidas pelo vento norte, proporcionando uns banhos magníficos e as areias finas e limpas, fornecem um piso excelente aos banhistas” [*A Folha do Povo*, 4.9.1886].

A colaborar para a atratividade do Barreiro, existiam ainda distrações como as proporcionadas pela Sociedade Marcial Capricho Barreirense, que às quintas-feiras e domingos, abria as suas salas para magníficas matinés, com récitas extraordinárias aos banhistas, para os dois meses de banhos [*Folha do Povo*, 4.10.1885] ou apresentavam nos seus teatros comédias, ou dramas, como “O Operário” que demonstrava já o papel que desempenhavam na comunidade local e as prováveis dificuldades que enfrentavam [*O Século*, 16.7.1884]. Esta sociedade era considerada:

“A única corporação d'esta vila que recebe com afável urbanidade os banhistas, já facilitando as suas salas para soirées duas vezes por semana, já

¹⁹⁹ Como sucedeu com a Quinta Grande “da Boavista”, em 1848, publicitada nos periódicos lisboetas, como estando “próximo do local em que toca o barco da carreira de Vale do Zebro”.

proporcionando algumas recitas no seu teatro, etc., e que se não fossem estas distrações, também muitas famílias se não sujeitariam a aturar a habitual sensaboria barreirense” [*A Folha do Povo*, 4.9.1886].

Contudo a vila do Barreiro nunca foi uma colónia balnear com a dimensão que tiveram outras localidades ribeirinhas nas margens norte e sul do Tejo. À medida que o século XIX se aproxima do fim, muitas das localidades com praias frequentadas pela burguesia lisboeta e alentejana (que chegava de comboio) estavam já transformadas em zonas fabris e outras tinham pura e simplesmente desaparecido, como a praia da Recosta no Barreiro. Para o declínio da vila do Barreiro como uma zona balnear contribuíram, bastante, os frequentes surtos pandémicos, a mendicidade, a falta de higiene de alguns dos seus habitantes e até a enorme quantidade de cães vadios com raiva que eram largados por barcos na praia do Barreiro [*O Século*, 17.9.1893]. Também o custo da habitação registou um aumento considerável [*O Século*, 30.8.1893], com os proprietários locais a preferirem dividir as grandes habitações destinadas aos banhistas, em pátios e ilhas operárias que acomodavam dezenas de famílias (Cruz, 1973, p. 198). Por fim, a agitação operária verificada nas praias da vila, como a que se verificou no final do Verão de 1892 (com centenas de corticeiros a patrulhar as praias para evitar o embarque de cortiça para a fábrica Rankin, no Caramujo) e nos anos seguintes, afastou gradualmente a burguesia abastada, da vila do Barreiro. Porém nunca deixou de ser uma zona de recreio balnear para os habitantes mais pobres do Barreiro, mesmo nos piores anos da poluição atmosférica e marítima do complexo industrial da Companhia União Fabril.

Com as famílias lisboetas e alentejanas veio também o gosto pela cultura, música e teatro, surgindo os primeiros espaços de sociabilização, fechados ou de acesso limitado. O facto destes espetáculos estarem reservados a uma pequena elite accidental será, porventura, a razão para não se conhecerem pela imprensa ou pela bibliografia local esses acontecimentos. Datava de finais da década de 1840 o primeiro teatro do Barreiro e funcionava num armazém, que se adaptava esporadicamente a esta atividade, na travessa da Misericórdia, bem perto do centro cívico do Barreiro (Pais, 1963, p. 251). Este primeiro teatro público terá tido uma curta existência, mas não implicou o fim desta arte na localidade. Outros terão sido criados e desaparecido, para entreter o cada maior número de veraneantes. Um desses exemplos, foi registado com

a construção de um novo teatro na rua Marquês de Pombal, num local que por essa razão ainda hoje se chama “travessa do teatro”, inaugurado em 11 de setembro de 1886, com o principal propósito de “funcionar durante a época dos banhos” [*A Folha do Povo*, 10.9.1886]. Apesar de este teatro estar instalado junto da comunidade piscatória local, os seus membros eram comerciantes locais e alguns proprietários, como Pedro Maria da Costa ou João Maria de Abreu Moreira (que seria presidente da edilidade) (Pais, 1963, p. 251).

Terá sido no seio desta elite barreirense que terá nascido também o primeiro agrupamento musical da localidade, no início da década de 1840 (Pais, 1963, p. 225). Pouco tempo depois, em 1848, nascia a primeira sociedade recreativa local, designada por Sociedade Filarmónica Barreirense (Pais, 1963, p. 225; Pimenta, 1886, p. 91). Dela não chegou documentação aos dias de hoje, mas sabemos que António Maria Bandeira, comerciante, foi o seu primeiro presidente²⁰⁰. A filarmónica tinha como diretor da banda, Luís dos Santos Sénior, proprietário agrícola e regente João Rodrigues Cordeiro. Armando da Silva Pais, considerava que esta sociedade filarmónica era constituída por “gente da classe média da terra” (1963, p. 225). Na análise à proveniência profissional dos seus sócios fundadores (Valegas, 1991, p. 23), através do cruzamento com os registos paroquiais e censos eleitorais, foi possível verificar que a maioria dos seus sócios estava ligada à indústria da moagem e à construção naval. Além destes, a sociedade tinha um farmacêutico, o chefe da estação telegráfica do Barreiro, dois comerciantes, um trabalhador e um padre.

A vocação musical desta filarmónica estava em linha com as suas congéneres do período, onde a música marcial de cariz militar foi transportada, através dos seus regentes de banda, para a sociedade civil. Aparentemente, os primeiros músicos desta filarmónica não seriam, inicialmente, bem dirigidos pelo mestre de música (João Rodrigues Cordeiro) e a sua fraca qualidade musical, cedo, terá sido denunciada. Por essa razão, dois anos depois da sua criação, António Maria Bandeira, agora à frente de uma comissão administrativa da Sociedade, efetuava uma escritura de contrato com o “prático de música” Timóteo Mathias Osternolhd, de origem alemã para ministrar aulas de música aos músicos da filarmónica. Segundo esta escritura, seria obrigado a deslocar-

²⁰⁰ Como vimos, também ligado à aquisição de propriedades para o caminho de ferro pelos sócios da Companhia.

se ao Barreiro duas vezes por semana, aos domingos (de tarde) e quintas-feiras (de noite). O novo mestre de música receberia mensalmente, a quantia de 8320 réis, sendo 7200 réis de ordenado e 1120 réis para despesas de transporte, “sendo mais a dita Comissão obrigada a dar-lhe cama e mesa, nas noites que ficar nesta vila, obrigando-se, também ele, dito segundo nomeado, a não faltar aos dias já indicados e que só por falta imprevista o podia impedir” [ADS, *notariais*, livro 10/62, fl. 15v, de 5.5.1850].

As sociedades recreativas e a Câmara Municipal acabaram por ser as instituições onde a rivalidade entre os novos-ricos da vila acabou por se alojar com maior intensidade. E tal sucedeu precisamente com a cisão, em 1870, desta sociedade recreativa do Barreiro e onde que se criaram as mais fortes divisões políticas e sociais da vila: por um lado, os proprietários locais e a velha elite e, por outro, a nova burguesia comercial e os operariado (Motta, 2013, p. 4).

Esta antiga coletividade, assim como muitas no Portugal de então, eram locais de discussão e debate de ideais políticos e filosóficos, especialmente a partir da década de 1860 quando se verifica a génese dos primeiros partidos políticos em Portugal e da ampla divulgação da respetiva propaganda eleitoral pelos periódicos, em moldes até muito semelhantes aos que hoje conhecemos. A Sociedade Filarmónica Barreirense não foi exceção. As sessões políticas sucediam-se na Rua Marquês de Pombal, onde tinha a sua sede e as divisões acabaram por surgir, especialmente nos períodos eleitorais.

Esta tensão atingiu o seu ponto máximo durante a direção de José Silvestre Júnior (industrial de panificação) em 4 de agosto de 1870, quando depois de acesa discussão entre os associados, este fechou a porta da coletividade e levou consigo a chave. Com José Silvestre Júnior foram mais 33 associados, que reunidos na casa do então Delegado de Saúde do Barreiro (Miguel Cândido dos Santos) decidem criar uma outra coletividade, que passaria denominar-se Sociedade Marcial Capricho Barreirense²⁰¹.

Os restantes associados da Filarmónica, em reunião de 7 de agosto do mesmo ano, decidem continuar a coletividade, mesmo sem sede, instrumentos e partituras, mantendo o nome da fundada em 1848²⁰².

²⁰¹ Desde 1911, denominada Sociedade Democrática União Barreirense.

²⁰² Desde 1892, denominada Sociedade de Instrução e Recreio Barreirense.

A indústria transformava a vila, mas eram “Penicheiros” e “Franceses” que exprimiam essa transformação ao darem-lhe vida e personalidade:

“Quem é de fora do Barreiro ficará decerto julgando que no Barreiro existem parcialidades políticas que se chamam progressistas, regeneradores ou republicanos, quando apenas existem dois agrupamentos denominados pelo povo barreirense de “franceses” e “penicheiros” [A *Folha do Povo*, 17.11.1886].

Foi só no final da década de 1870 que estas duas grandes coletividades locais, além da música, teatro e convívio, criaram para os seus sócios alguns melhoramentos até então inexistentes, como ensino para adultos e as bibliotecas.

A rivalidade das duas sociedades recreativas alimentava-se de partidos ou ideologias que lhe vinham do exterior, mas sempre sem perder de vista o objetivo fundamental: provocar e derrotar o outro grupo rival. As formas escolhidas para se atingirem eram variadas, desde o insulto ou calúnia:

“O dia 1 de dezembro foi este ano, no Barreiro, festejado de uma maneira original. Apareceram escritos nas janelas da sociedade Penicheira. Os Franceses, radiantes de júbilo e contentamento, saíram com a musicata para a rua tocando o Hino da Restauração, lançando ao ar girandolas de foguetes, em suma, um verdadeiro delírio. Isto foi de manhã. À noite, os Penicheiros que já tinham arrancado os escritos, indignados pela “partida” que lhes fizeram, chamaram todas as reservas, reuniram-se, e ei-los na rua com o Hino da Restauração, acompanhados por cerca de 800 pessoas, homens, mulheres e crianças, uma verdadeira loucura. E só assim seria comemorado no Barreiro o dia 1º de dezembro de 1640” [A *Folha do Povo*, 11.12.1886].

No essencial, o que importava era vibrar golpes na moral (ou no físico) do adversário. As sociedades recreativas tornaram-se, no Barreiro, uma forma privilegiada de organizar as energias individuais e coletivas: cada indivíduo procurava nelas divertimento, cultura, projeção social ou, muito simplesmente, alimento para os seus amores e ódios; a população encontrava igualmente nelas a expressão do seu bairrismo e era através delas que vivia as suas principais manifestações coletivas.

O crescimento de indústrias, habitações e de comércio, ao longo da Rua Nova do Rosário, que ligava a vila à estação ferroviária, tornou visíveis outros problemas sociais que a vila não conhecia e não estava preparada para resolver. A partir de 1878, surgem

pelo Barreiro, “bandos” de crianças e jovens (rapazes e raparigas), que se dedicavam a pequenos furtos e à vandalização de propriedade pública e privada. As causas eram conhecidas, como a ausência dos pais de casa durante grande parte do dia, a trabalhar nas fábricas [30 *Diabos Júnior*, n.º 355, de abril de 1878]. A este problema, somou-se rapidamente outro, nos adultos, relacionado com a abundância de produção vinícola no concelho, por via do alcoolismo e dos tumultos por ele provocados. Desde os primeiros problemas de segurança pública, da década de 1880, que o policiamento da vila tinha sido reforçado por guardas do Corpo da Polícia Municipal de Lisboa, cujas comissões eram pagas pela edilidade [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 3.11.1904, fl. 178v], mas não eram suficientes. Para resolver o problema de distúrbios nas inúmeras tabernas existentes na vila, em 1885 o administrador do concelho, Ernesto Augusto Cordeiro, deu ordens para que as tabernas encerrassem mais cedo, evitando que ficassem abertas até de madrugada. A tentativa de imposição pela força desta medida no dia 24 de outubro provocou um motim na vila, com os ébrios a serem colocados na rua e a provocarem graves distúrbios. O resultado dessa noite resultou em ferimentos no administrador do concelho e dos seus cabos às mãos de uma multidão em fúria, que apenas com o reforço de 30 praças da polícia municipal de Lisboa conseguiu conter os ânimos e efetuar a prisão de oito pessoas [*O Século*, 27.10.1885]. Os conflitos entre os locais e os forasteiros foram subindo de número à medida que nos aproximávamos do século XX, desde facadas à porta das tabernas [*O Século*, 12.7.1892] e a roubos [*O Século*, 20.11.1892 e 19.4.1894]. Esta insegurança culminou no ano de 1894, com a população a solicitar o uso de porte de arma e ao chapeamento de portas e janelas [*O Século*, 20.4.1894]. Já com a CUF em laboração, defronte da entrada da fábrica, chegaram a registar-se agressões entre 20 indivíduos, nas ruas Marquês de Pombal e largo das Obras [*O Século*, 10.6.1909]. Esta alteração nos hábitos e vivências da população, através do aparecimento de alguma marginalidade, nunca reconhecida, mas por demais evidente, fez surgir uma vida boémia onde a prostituição e o fado terão tido um papel importante.

É interessante observar que a ação do “Centro promotor dos melhoramentos das classes laboriosas”, criado em 1852, passou ao lado da vila do Barreiro e localidades vizinhas, excetuando a vila de Almada (Carvalho, 2013, p. 58). Contudo a postura moralista dos dirigentes do Centro Promotor face à sociabilização presente no mundo operário, para que tivessem uma postura e modos mais comedidos, ilustrada na frase

“nem as finezas do palácio, nem a grosseria da taberna”[*Jornal do Centro Promotor dos Melhoramentos das Classes Laboriosas*, 16 de maio de 1854, n.º 1 - II Série, p. 4], seria realizada, no Barreiro, um ano depois por via da criação do “Asilo de D. Pedro V”, em setembro de 1855.

Aliado à criação de sociedades culturais ou marciais, as novas elites burguesas liberais tornam-se protetoras de asilos de infância desvalida, uma das mais importantes novidades dos governos liberais em matéria de assistência, pois, não se limitando ao amparo de órfãos ou crianças abandonadas, procurava socorrer crianças pobres com família (Lopes, 2016, p. 174). O “Asilo de D. Pedro V” proporcionava às crianças carenciadas de ambos os sexos, geralmente entre os 3 e os 7 a 10 anos (os limites etários variavam nas diferentes casas e eram distintos consoante o sexo), agasalho, educação moral e cívica e instrução elementar. As crianças permaneciam na instituição durante o dia, recebendo normalmente as quatro refeições diárias (pequeno-almoço, almoço, lanche e jantar) permitindo assim, aos pais ou familiares, que tomavam a seu cargo, as crianças, a disponibilidade de tempo para trabalharem.

À frente das diversas instituições de apoio à infância desvalida esteve, na maioria dos casos, a elite feminina da sociedade portuguesa, que desta forma, encontrava consolo espiritual na assistência e caridade, à semelhança do que se passava noutros países da Europa. A estas mulheres se deveram a criação de asilos nalguns casos e noutros, o seu desenvolvimento e crescimento, como D. Maria Leocádia Fernandes de Barros Gomes, no asilo dos Calafates; D. Eugénia Maria Pires, no asilo de S. Tomé; D. Amélia Elísio Ribeiro, no asilo de Santa Quitéria, em Lisboa; e D. Henriqueta Leonor Gomes de Araújo, no Barreiro.

As ligações de D. Henriqueta de Araújo com algumas das famílias mais abastadas do país e a sua forte relação com a família real (o seu pai, dr. Bernardino António Gomes, tinha sido médico de D. João VI), levaram eventualmente à sua participação no projeto de criação de um asilo para a infância desvalida, no Barreiro, para acolher as inúmeras crianças que deambulavam pelas ruas da vila, à semelhança do que se passava, no período, em Portugal (Pais, 1963, p. 161).

As primeiras instalações do Asilo D. Pedro V, no Barreiro, localizavam-se nas Hospedarias da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário, na chamada “sala grande”. Aí as primeiras sete alunas foram apresentadas no dia 15 de setembro de 1855 à população

barreirense. Dois anos depois, o Asilo mudava pela primeira vez de instalações, para um edifício propriedade de Domingos Quintino de Andrade, abastado proprietário do Barreiro, secretário da comissão fundadora do Asilo, em 1855. Só em 1873, o Asilo passou a estar instalado numa casa de traça pombalina, no Alto do Hospital (onde se manteve até 1970), numa altura em que foram admitidos os primeiros rapazes (que foram sempre uma minoria). Foi neste local que D. Henriqueta Gomes de Araújo efetuou visitas aos alunos e asilados até às vésperas da sua morte, no dia 23 de abril de 1882.

Tabela 11 - Número de alunos do Asilo D. Pedro V distribuídos pela área de residência– 1855-1900

	1855/60	1860/70	1870/80	1880/90	1890/1900
Centro	51	35	41	89	54
Praia	5	14	21	6	1
Arredores	1	1	3	2	1
Total de alunos	57	89	82	118	73

Fonte: Livro de Registo das Diretoras e Inspetoras do Asilo D. Pedro V.

Arquivo do Jardim de infância D. Pedro V

Desde a sua abertura, o movimento anual de alunos no Asilo D. Pedro V, nas décadas aqui registadas, foi sempre superior a 57 (tendo em conta que este número diz respeito, apenas, aos primeiros 5 anos de funcionamento). Entre 1860 e 1880, verificou-se alguma estabilidade no número de crianças, registando-se na década de 1880/1890 um substancial aumento no seu número. A última década assinala um declínio nas admissões que se acentuou ainda mais nas primeiras décadas do século XX, naquele que foi um período crítico da instituição devido às dificuldades em recuperar o papel da fundadora na sua gestão. Este declínio deveu-se não só à República, mas ao aumento da oferta educativa no concelho.

No que diz respeito à área de residência das crianças, a esmagadora maioria provinha da zona envolvente ao próprio asilo. Os residentes da zona da praia vinham de Alburrica e Rosário, ou seja, as praias norte e oeste da vila onde viviam as famílias ligadas ao mar.

As origens profissionais dos pais dos alunos eram, na sua maior parte, da classe piscatória, em declínio na segunda metade do século XIX. A representação no Asilo de

duas outras classes profissionais com grande importância no Barreiro - ferroviários e corticeiros – foi rara nos primeiros e inexistente nos segundos. Uma explicação para a ausência de filhos de corticeiros no Asilo deve-se à possibilidade de as crianças poderem trabalhar nas fábricas de cortiça desde muito jovens, sendo assim para os seus pais, mais uma fonte de rendimento familiar. A partir de 1870, um conjunto mais vasto de profissões passou a estar representado em maior número no Asilo, com profissões em declínio como os moleiros (fruto da mecanização a vapor dessa atividade) ou profissões mais sujeitas a “balões” de despedimentos, como os carregadores ou trabalhadores indiferenciados.

Tabela 12 - Motivos de saída dos alunos do Asilo D. Pedro V – 1855-1900

	1855/60	1860/70	1870/80	1880/90	1890/1900
Total de alunos	57	89	82	118	73
Casamento	6	3	0	0	s/d
Recusa em cortar cabelo	0	0	2	20	s/d
Apoio aos pais	1	16	16	23	s/d
Por ter completado a idade (12 anos)	10	55	34	17	s/d
Outros ⁽¹⁾	8	11	15	22	s/d

Fonte: Livro de Registo das Diretores e Inspetoras do Asilo D. Pedro V.
Arquivo do Jardim de infância D. Pedro V

(1) Consideram-se a doença, falecimento, entre outras.

Por fim, o registo dos motivos de saída dos alunos (na sua maioria raparigas), que apesar de incompletos, revelam algumas particularidades. A principal razão apontada para a saída dos alunos era ter-se atingido o limite de idade (que eram os 12 anos, a idade de empregabilidade), seguido do apoio à família, especialmente para tarefas domésticas. O casamento no princípio da adolescência ainda foi razão para algumas saídas. Mas a razão mais peculiar para a saída da instituição dizia respeito à recusa das alunas em cortar o cabelo. A instituição tinha a regra de, em caso da existência de piolhos, ser obrigatório rapar a cabeça, um estigma social recusado pelas famílias das jovens, que preferiam retirá-las do Asilo.

No registo das visitas das diretoras da instituição eram feitas referências importantes à rotina diária dos alunos, como, por exemplo, as tarefas ou aplicações dos alunos, tais como: coser ou costurar para a casa ou para a Igreja; escrever ditados; ler

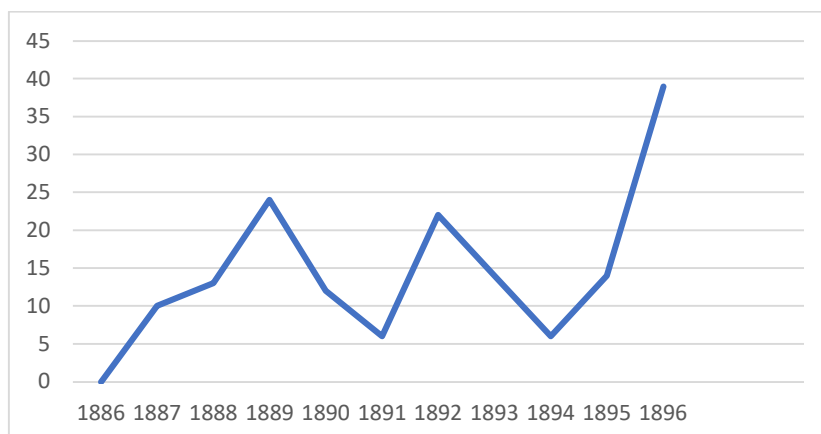
manuscritos, contos e textos de doutrina cristã; cantar o hino da manhã e ir à missa. As disciplinas eram variadas, incluindo exercícios de leitura pelo método Castilho, os cálculos mentais, os exercícios de problemas e aritmética e sistema métrico.

As refeições também eram registadas, sendo normalmente constituídas por: feijão e batata; arroz simples; arroz com carne; arroz e feijão; grão e arroz; massa e grão; feijão com repolho; batata e grão; grão com abóbora; feijão com abóbora; feijão com castanhas peladas e carneiro com arroz. Depois do final das visitas, as diretoras deixavam a sua opinião escrita sobre o que tinham observado, como: “alunos em boa ordem e disciplina”; “o jantar estava muito bem feito”; “muito asseio em tudo”; “alunos têm feito muito progresso”, entre outras [JIDPV, *Livro de Registo das Diretoras e Inspetoras do Asilo D. Pedro V* - 1855-1890].

Algumas das alunas do Asilo de D. Pedro V eram órfãs ou expostas e neste último caso, destacava-se outro aspeto socialmente relevante da proteção da “pureza” das jovens raparigas. As jovens expostas da Santa Casa de Misericórdia de Lisboa, entregues a famílias do Barreiro, estavam “protegidas” pela instituição de dotes às noivas. No fundo, um dos verdadeiros objetivos da assistência era de facto a prevenção da indigência moral, ao invés do auxílio à indigência económica. Além disso, entre as camadas mais pobres da sociedade, o casamento era um fator de empobrecimento para os homens que viviam apenas do seu trabalho. Para eles, casar e constituir família era um risco com resultados bastante previsíveis. Por essa razão, como recorda Maria Antónia Lopes, havia que atraí-los, compensando-os com um dote, por ínfimo que fosse, para possibilitar um fundo de maneio ou a aquisição de instrumentos de trabalho (2010, 93).

No Barreiro, ao longo do século XIX, os casamentos de noivas dotadas na Santa Casa da Misericórdia do Barreiro foram crescendo em número. Se no período entre 1739 e 1769, em 465 casamentos, apenas 18 foram de noivas dotadas, entre 1861 e 1910 esse número chegou às 142 noivas, o que representava cerca de 9% dos casamentos. No Barreiro registaram-se casamentos de noivas dotadas até à implantação da República. Os anos em que se registaram maior número de casamentos deste tipo foi em 1876, 1892 e 1894, com nove por ano. As elites locais pretendiam através do prémio do dote à noiva dotada que esta mantivesse a sua “pureza”, evitando assim o aumento do número de mães solteiras e de filhos ilegítimos.

Gráfico 44 - Filhos ilegítimos no concelho do Barreiro entre 1886 e 1896



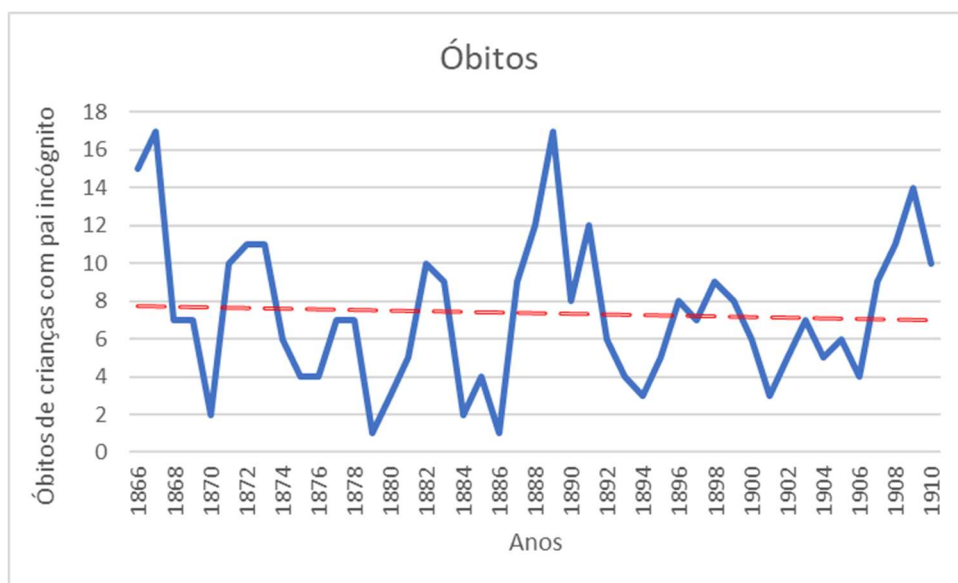
Fonte: Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1890-1901), *Movimento da População*, Imprensa Nacional, Lisboa.

De facto, analisando o gráfico anterior, os períodos em que se verificou um menor número filhos ilegítimos foram aqueles, em que mais casamentos de noivas dotadas se registaram no Barreiro. A partir de 1894 o número de ilegítimos não parou de subir, à medida que a população local aumentava igualmente, assim como os casais “amancebados”, ou seja, agregados familiares em que os pais não estão casados pela Igreja Católica ou pelo Registo Civil.

Se um dos objetivos das noivas dotadas era o de proteger as raparigas expostas da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa e acolhidas no Barreiro, os números dizem-nos que entre 1861 e 1910 apenas dez delas eram expostas, com as restantes 119 raparigas a serem naturais do Barreiro e as 13 remanescentes naturais de localidades vizinhas ao concelho, incluindo Lisboa. A pobreza acabava por ser a principal justificação para a entrega do dote, suportado igualmente pela percentagem de noivas órfãs de pai (42%), considerado então o responsável pelo sustento da família e cuja ausência propiciava as mulheres (o sexo frágil) a cair na miséria ou vício (Lopes, 2010, p. 94). Tal como já tínhamos observado nos registos do Asilo D. Pedro V, um quarto das noivas tinha os pais com profissões ligadas ao mar, sendo seguidos pelos trabalhadores e moleiros. Por oposição, apenas duas noivas tinham os pais naquelas que eram as profissões em ascensão no Barreiro: uma com o pai corticeiro e outra, o pai ferroviário.

Às noivas dotadas opunha-se outra realidade, em que raparigas e mulheres engravidavam fora do casamento. Através da análise aos registos de óbito da freguesia de Santa Cruz foi efetuado o levantamento de todos os óbitos de crianças com menos de um mês, filhas de pai incógnito.

Gráfico 45 - Número de óbitos de crianças (<1ano) registadas com pai incógnito entre 1866 e 1910



Fonte: ADS, Registos paroquiais, livros de registo de óbitos da paróquia de Santa Cruz (1866-1910)

Apesar de o gráfico anterior, através da sua linha de média linear, registar apenas uma ligeira tendência de diminuição do número de crianças, filhas de pai incógnito que morriam nos primeiros dias de vida, identifica alguns momentos críticos (consultar dados no anexo 45). De facto, os períodos que apresentam mais óbitos, correspondem a acontecimentos de dois tipos: sanitários e económicos. O primeiro deles está relacionado com questões de salubridade e precariedade social das mães, com rendimentos mais baixos e, muitas vezes, abandonadas ou ostracizadas e dessa forma, mais sujeitas ao impacte das epidemias. As razões económicas, intimamente ligadas às causas anteriores, refletiam-se ou na impossibilidade de encontrar emprego, ou em alguma forma de rendimento, em alturas de crises de trabalho.

O filho ilegítimo de uma mãe solteira, tinha um maior risco de morrer precocemente, já que era habitual essas mães deixarem os seus filhos com vizinhos, ou

até sozinhos em casa, para poderem deslocar-se aos seus trabalhos ou aos afazeres diários. Os níveis de mortalidade destas crianças não eram muito diferentes proporcionalmente aos valores totais de óbitos da população e às frequentes crises epidémicas do período (Barbosa, 2001, p. 35). Embora a causa de morte da maioria destas crianças não tenha sido registada, naquelas que o foram²⁰³, a primeira causa de morte foi a tuberculose, seguida da debilidade senil, ou seja, a fome.

A estas mães, na maioria imigrantes desenraizadas, somavam-se também os mendigos e pedintes, ao ponto de passar a ser “costume” vê-los, por exemplo, em dias de tourada ao longo da rua Miguel Pais e junto ao recinto. Grande número deles passou a mendigar, em maior número, pelas ruas e povoações ribeirinhas da Margem Sul depois de 1888, em resultado de terem sido “expulsos” da capital, em resultado da perseguição que o Governo Civil de Lisboa e a polícia municipal efetuavam aos delinquentes e mendigos, enviando-os para o forte de S. Julião da Barra, num primeiro momento e depois, embarcando-os para África [*O Século*, 6.6. 1888].

Para tentar combater estes problemas sociais, nasceu na viragem da segunda metade do século XIX, a Sociedade Humanitária do Barreiro, fundada a 10 de abril de 1864 (Pimenta, 1886) tendo como principal dinamizador João Carlos Botelho Moniz, o administrador do Concelho. A fundação desta sociedade de socorros mútuos representava já uma interessante tendência que gradualmente se afirmou na população, para a criação de movimentos associativos baseados na previdência social, e que mais tarde se reproduziria na criação de caixas de assistência particulares e privativas do pessoal de importantes empresas aqui instaladas (Pais, 1963, p. 211).

A Sociedade Humanitária do Barreiro (SHB) funcionava assumidamente como um montepio, como anunciavam no preâmbulo dos seus estatutos, ou seja, aceitando depósitos em cofre com pagamento de juros (6%) e efetuando empréstimos.

Os fins da Sociedade eram os de socorrer os sócios nas suas enfermidades, com um facultativo, botica e subsídio pecuniário diário (de 140 réis em caso de doença aguda, 120 réis em “sub-aguda”, 100 réis em caso de doença crónica ou em convalescença e 80 réis no caso de imobilidade ou inabilidade física ou mental). A SHB subsidiava ainda os sócios no caso de prisão (exceto os indiciados em pronúncia

²⁰³ Os registos de óbitos efetuado no Civil tinham sempre apresentada a causa da morte.

retificada pelo júri ou passada em julgado²⁰⁴) com 80 réis diários. Por fim, comprometia-se a pagar o funeral dos sócios “com decência” e a realizar anualmente uma missa pelas almas dos sócios falecidos.

A sociedade compunha-se de indivíduos de ambos os sexos, entre os 12 a 60 anos (art.º 2.º) que não sofressem de doenças crónicas (art.º 3.º). A Sociedade compreendia três classes de sócios: beneméritos, protetores e ordinários. O sócio benemérito era aquele que doasse à Sociedade uma quantia superior a 13.500 réis; o sócio protetor era aquele, que declarando que prescindia dos socorros da Sociedade, contribuía com uma quota e joia não inferiores às do sócio ordinário; o sócio ordinário era aquele que pagasse 500 réis de joia, 100 réis de estatutos, 50 reis de diploma e 40 réis de quota semanal.

A primeira mulher a ser admitida como sócia ordinária foi Maria José, viúva, criada de servir, com 53 anos, no dia 1 de maio de 1864²⁰⁵ e o primeiro funeral pago pela SHB realizou-se no dia 18 de fevereiro de 1867, no qual participaram os membros dos corpos sociais trajados a rigor, acompanhados pelos alunos da escola primária e por uma filarmónica que tocava hinos fúnebres [*Diário Popular*, 20.2.1867]. A assistência médica era inicialmente efetuada de forma gratuita pelo médico António Manuel da Cunha e o farmacêutico Rafael Idézio Sebastião Maria Pimenta fornecia os medicamentos com 10% de desconto para os sócios [SHB, *Livro de Atas da Sociedade Humanitária do Barreiro*, 12.3.1865]. A partir de 1868 a assistência médica passou a ser efetuada por Luís Maria de Oliveira Simões e Miguel José António Cândido dos Santos que recebiam por cada visita ao domicílio a sócios da SHB o mesmo que a Câmara do Barreiro (120 réis)²⁰⁶ [SHB, *Livro de Atas da Sociedade Humanitária do Barreiro*, 21.7.1868].

Com vista à aprovação pelo Governo dos seus estatutos, em 1871, o seu texto sofreu algumas alterações, provavelmente, em resultado ao aumento dos custos com a assistência aos sócios²⁰⁷. Assim, além da redução do limite da idade máxima de 60 para

²⁰⁴ Numa revisão dos estatutos efetuada em reunião de 21 de julho de 1868, passaram a estar excluídos de qualquer apoio os sócios presos por roubo ou embriaguez.

²⁰⁵ Podemos assim considerá-la uma das sócias fundadoras já que foi registada com o número 21 no mesmo dia que o sócio número 1, ou seja, dia 1 de maio de 1864. No entanto devido à mudança de residência para Lisboa, deixou a Associação no ano seguinte.

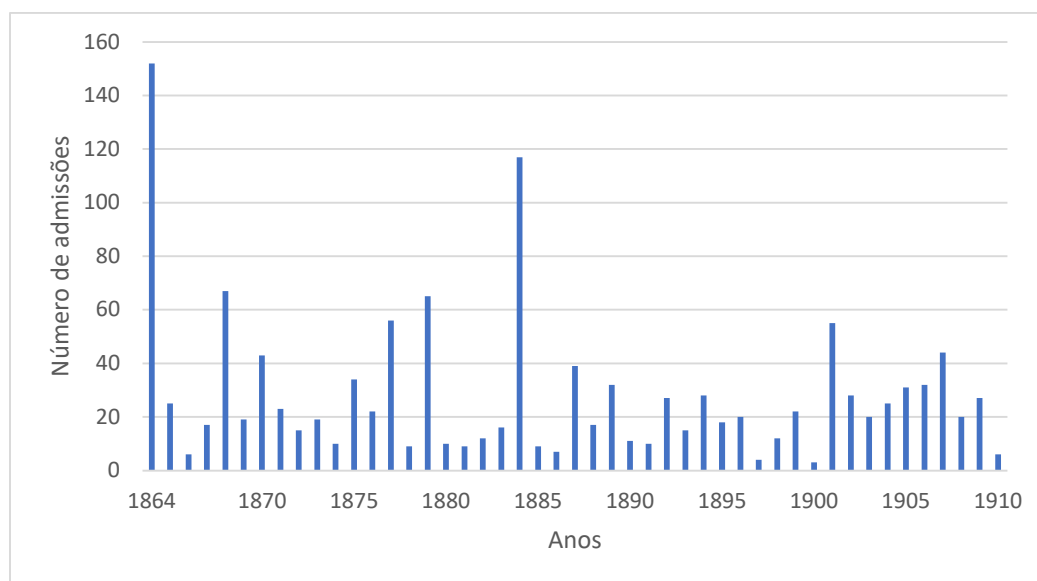
²⁰⁶ Em sessão da AHB de 15 de julho de 1877, ficou estabelecido que se o sócio residisse fora da vila do Barreiro deveria pagar o aluguer do cavalo do médico

²⁰⁷ Os primeiros estatutos foram aprovados em 21.4.1871 [*Diário do Governo*, n.º 89, fl. 524] e revistos em 1894 [*Diário do Governo*, n.º 205 de 11.9.1894] e em 1902 [*Diário do Governo*, n.º 241 de 24.10.1902].

50 anos nas novas admissões, foi limitado a admissão de novas sócias a apenas um quarto do total de sócios, o que parecia indicar que nos primeiros anos da SHB eram elas, as principais beneficiárias do apoio do montepio. Analisando os registos de admissão da SHB verificamos que entre 1864 e 1871 as mulheres apenas representaram 14,4% do total das admissões e que apenas em 1867, as suas admissões foram em número superior à dos homens (82% que corresponderam a 10 sócias) [SHB, *Livro de registo de sócios da Sociedade Humanitária do Barreiro*, 1864-1940].

À frente desta instituição esteve a elite local mais conservadora, com o primeiro subscritor da Associação a ser o pároco local, seguido dos grandes proprietários locais como Joaquim Rosário Costa (e mais 20 dos seus familiares), Francisco Alves Casal ou António Maria Bandeira. Quando, uma semana depois da fundação, na segunda reunião da Associação, se procedeu à eleição da primeira Mesa da Assembleia Geral e Direção, já estiveram presentes sessenta e três sócios, o que demonstrava uma elevada adesão a esta nova associação. Este montepio teve de lutar inicialmente contra algumas adversidades: a primeira, a mudança de residência para Setúbal do fundador da SHB, o administrador do Concelho Botelho Moniz, em janeiro de 1865; depois, o falecimento do sócio n.º 1, o prior José Vicente Ferreira em julho do mesmo ano; estar intimamente ligada aos proprietários locais, em particular, aos filiados no partido Regenerador; e por fim, a fundação, a partir de 1872, de outras associações mutualistas e cooperativas, organizadas por e para ferroviários. De facto, cada uma destas razões contribui, em determinada altura, para uma crise na SHB. Por exemplo, o falecimento do prior do Barreiro, um dos grandes dinamizadores da Associação, originou uma crise de admissões de que a SHB apenas conseguiu recuperar quase 20 anos depois da sua fundação (ver gráfico 45 e anexo 46).

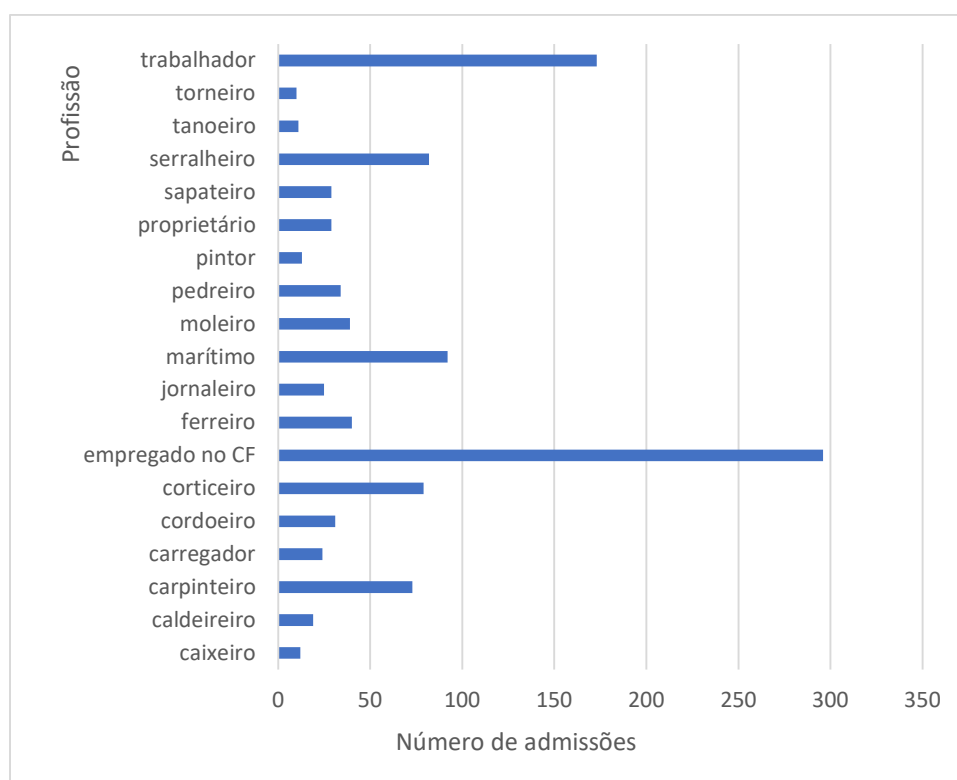
Gráfico 46 - Número de admissões, por ano, na Sociedade Humanitária do Barreiro (1864-1910)



Fonte: Livro de registo de sócios da SHB (1864-1940). Arquivo da Sociedade Democrática União Barreirense.

Depois das 152 admissões iniciais, nos 20 anos seguintes apenas três vezes ultrapassou as 50 admissões anuais. O ano de 1884 foi extraordinário relativamente aos novos sócios, com 117 inscrições, explicado em parte, pelo crescimento do pessoal assalariado do caminho de ferro envolvidos na construção da nova estação ferro-fluvial e na expansão do espaço oficinal na antiga estação. De facto, apesar de estarem representadas sessenta e oito profissões na SHB, a grande maioria dos seus membros estava ligada aos caminhos de ferro, como podemos observar pelo gráfico seguinte (consultar dados no anexo 47).

Gráfico 47 - Número de associados nas profissões mais representadas da Sociedade Humanitária do Barreiro, entre 1864 e 1910.



Fonte: Livro de registo de sócios da SHB (1864-1940). Arquivo da Sociedade Democrática União Barreirense.

O gráfico anterior (que regista apenas os títulos ocupacionais com mais de dez registos, estando os registos completos com todas as profissões no anexo 47) revela que ao longo do período analisado (46 anos), os “empregados no caminho de ferro” estiveram representados em clara maioria na SHB²⁰⁸. Se considerarmos que muitas das profissões inventariadas estão diretamente relacionadas com o caminho de ferro, em especial o trabalho oficinal, como serralheiro, caldeireiro, torneiro, ferreiro, carpinteiro, estofador, pintor, escriturário ou carregador, a percentagem será então ainda maior, em comparação com outros dos intervenientes nas principais atividades económicas no Barreiro como os moleiros, marítimos, cordoeiros ou corticeiros. Este facto poderá estar relacionado com os fracos rendimentos destas últimas classes profissionais. Como Joana Dias Pereira refere, a existência de quotas mensais e a necessidade de um rendimento

²⁰⁸ Considerámos “empregados no caminho de ferro” todos os que na admissão referiram: empregado no caminho de ferro; factor; guarda-freio, servente nas oficinas de caminho de ferro; maquinista; fogueiro; limpador; carregador do caminho de ferro; engatador; marinheiro do caminho de ferro; guarda do caminho de ferro; revisor; chefe de estação.

dedicado ao seu pagamento tinham sido os argumentos utilizados para a não aprovação do Montepio dos pescadores do Seixal, algo que apenas vão conseguir em 1897 (Pereira, 2013, p. 309).

A presença de inúmeros ferroviários na SHB revela provavelmente uma grande diferença nos rendimentos deste operariado em comparação com o corticeiro (que apenas conseguirá organizar uma cooperativa de consumo a partir de 1896, com a Sociedade Cooperativa de Consumo, Produção e Edificação Operário Barreirense e a Fraternidade Barreirense), como podemos analisar a seguir, nos custos de admissão e quota mensal:

Tabela 13 - Custos de admissão na Sociedade Humanitária do Barreiro em 1864 e 1893

Ano	1864	1893
Joia	500 réis	Até 20 anos – 1.000 réis 20-25 anos – 1.500 réis 25-30 anos – 2.000 réis 30-35 anos – 2.500 réis 35-40 anos – 4.000 réis
Estatutos	100 réis	200 réis
Diploma	50 réis	100 réis
Quota mensal	200 réis	250 réis

Fonte: Estatutos da SHB 1864 e 1893. CMB- Espaço Memória, espólio de Augusto P. Viegas.

Quando analisamos os custos de admissão na SHB, em 1864 e em 1893²⁰⁹, verificamos um aumento significativo desses valores, muito superior ao aumento do custo de vida²¹⁰. Esta alteração deveu-se, em particular, ao reduzido número de sócios protetores (pagavam a quota, mas não usufruíam da SHB) e à necessidade de suportar custos crescentes com o apoio aos associados.

²⁰⁹ Data de publicação do alvará com a revisão dos estatutos, a alteração da denominação para “Sociedade Humanitária do Barreiro, Associação de Socorros Mútuos”, em *Diário do Governo*, n.º 205, de 11.9.1894.

²¹⁰ Segundo o PWR, uma dúzia de ovos custava em 1864, 155 réis e em 1893, 175 réis; e um quilo robalo custava em 1864, 500 réis e em 1893, 320 réis.

Estas associações não representavam nenhuma classe profissional, em particular, ao contrário do que já tinha acontecido no Porto onde, entre 1852 e 1865, tinham sido criadas 22 associações de socorros mútuos ou montepios (Cordeiro, 2006, p. 273).

Foi só no final da década de 1870 que as duas grandes coletividades locais, além da música e teatro, tentaram intervir na saúde pública, montando nas suas sedes estruturas de socorros mútuos. Contudo a falta de vocação para tais serviços e a acérrima luta que a sociedade rival efetuava, acabaram invariavelmente por condenar ao fracasso as suas iniciativas [*Trinta Diabos Júnior*, abril de 1878]. Quando a participação na mesma organização era impossível, criava-se uma outra com os mesmos objetivos. O resultado acabava quase sempre por ser o mesmo: fracassavam as duas. Um desses exemplos foi a fundação de uma Associação de Socorros, denominada “Associação de Socorros Mútuos União Barreirense e Lavradiense”, conhecida também por “Montepio Penicheiro do Barreiro” (1876-1879). Logo de início registaram-se vários incidentes entre os associados, que resultaram na saída da vila do farmacêutico contratado pelos “Penicheiros”, ao que imprensa constata que “assim, a filarmónica progride e o montepio retrocede!” [*O Trinta*, 15.6.1879].

De facto, a necessidade de dar expressão no campo da saúde pública à rivalidade entre Franceses e Penicheiros era reconhecida pelos republicanos:

“Numa terra em que existe mais de um grupo político, não é suficiente a existência duma só farmácia, porque as rivalidades pessoais não permitem que todos os associados se sujeitem ao mesmo médico e à mesma farmácia” [*O Século*, 19.8.1885].

Apesar de não terem sobrevivido outros documentos da SHB, entre as primeiras razões que podemos apontar para o declínio deste montepio, terá estado a criação de outras associações de socorros mútuos. Entre elas destacamos a Associação Humanitária do Pessoal dos Caminhos de ferro do Sul do Tejo (1872), a Sociedade de Consumo dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste²¹¹ (1877) e a Caixa de Socorros dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste (1883), que provocaram uma saída maciça dos

²¹¹ Extinta em 1883 para dar lugar à Caixa de Socorros dos CFSS.

ferroviários da SHB e reduziu de forma significativa as suas admissões nessa década. Em contrapartida, verificou-se um incremento nas admissões de corticeiros e marítimos.

A criação de associações de apoio social aos ferroviários não se ficou por aqui. Até ao início do século XX seriam ainda criadas a Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste, em 1894 (ainda hoje em atividade), a Associação de Socorros Mútuos Fraternidade Barreirense, em 1898 e a Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de ferro do Estado, em 1901. No entanto as admissões de ferroviários nunca deixaram de se verificar no período em estudo, tendo aproveitado dos benefícios que a SHB fornecia na baixa por doença e de proporcionar consultas gratuitas com um médico (de competência reconhecida) dedicado à Associação²¹².

Apesar destas contrariedades, a Sociedade Humanitária do Barreiro persistiu, tendo chegado a criar um hospital (Pimenta, 1886, p. 99) e uma biblioteca popular, suportada pela aquisição de vários livros, em 1879 [SHB, *Livro de Atas da Sociedade Humanitária do Barreiro*, 29.9.1879].

Esta Associação merece um estudo no futuro mais aprofundado, embora para a sua mais completa análise falte grande parte dos registos do seu arquivo, tendo sobrevivido apenas o livro de registo de sócios (1864-1940) e dois livros de atas²¹³ (1864-1923). Quando a Sociedade Humanitária do Barreiro se extinguiu em 1941, ainda com 165 associados, as razões apontadas para o seu encerramento foram as baixas de contribuintes por falecimento, que não foram compensadas pelas admissões de outros, obrigatoriamente inscritos pelo novo regime fascista em novos organismos de assistência e previdência. Quando encerrou, o cofre estava praticamente vazio, os débitos eram avultados e parece que a admissão de indivíduos sem a prévia inspeção médica, já idosos e doentes, apressou o fim das suas magras receitas²¹⁴ (Pais, 1963, p. 213).

²¹² O último deles, nomeado em 1932, foi o Dr. Manuel Pacheco Nobre.

²¹³ O livro de registo de sócios está guardado na biblioteca da Sociedade Democrática União Barreirense, “os franceses” e os livros de atas estão em paradeiro desconhecido, existindo apenas um exemplar policopiado que faz parte integrante do espólio de Augusto Pereira Viegas, depositado no Arquivo Municipal do Barreiro.

²¹⁴ Um anúncio colocado no jornal “A Voz do Barreiro” no dia 19.1.1931, pela Direção da AHB anunciava que seria facilitada a entrada de novos sócios, com uma quota mensal “insignificante” de 3 escudos podendo ter acesso a medicamentos, assistência médica, subsídios durante os períodos de doença e ajudas nas despesas de funeral. Esta publicação gerou uma vaga de 119 novas admissões nesse ano, o número mais elevado na sua existência.

A outra associação de socorros mútuos que mais se destacou nos finais do século XIX foi fundada em 1883 pelo engenheiro Miguel Pais. A Caixa de Socorros dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste teve as suas origens numa outra - a Associação Humanitária do Pessoal dos Caminhos de ferro do Sul do Tejo - fundada em 1872. Esta última, à semelhança da SHB, tinha como principais finalidades socorrer pecuniariamente os sócios doentes; subsidiar os que fossem presos ou suspensos das suas funções (quando a causa não fosse o roubo ou outro qualquer crime); subsidiar os que depois de cinco anos, pelo menos, de filiados na sociedade ficassem impossibilitados de ganhar os meios de subsistência; e por último, o de prover de forma que o funeral dos que falecessem, fosse-lhes feito com a devida decência. Apesar de ainda se ter conservado por alguns anos, “desmoronou-se por si mesma, em consequência de muitas irregularidades e abusos” (Pimenta, 1886, p. 100).

A Caixa de Socorros dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, instituída em 23 de maio de 1877, teve os seus estatutos aprovados a 18 de dezembro de 1883, por alvará régio [CLP, *Diário do Governo*, n.º 212 de 18.9.1890]. Foi o seu primeiro diretor, o engenheiro João Pedro Tavares Trigueiros. Os fins desta instituição, segundo o art.º 4.º dos seus estatutos, eram, como caixa de auxílio mútuos, ministrar subsídio aos associados, na enfermidade e incapacidade, garantir pensões às suas viúvas; como caixa de crédito, emprestar aos seus associados, mediante o prémio estipulado nas instituições regulamentares, determinadas quantias para os sócios ocorrerem às suas necessidades; como cooperativa de consumo, fornecer aos empregados do caminho de ferro géneros alimentícios, artigos de vestuário e outros de uso doméstico, estabelecendo para esse fim armazéns no recinto do caminho de ferro ou nos lugares que a administração da companhia os autorizasse, ou até contratando com os donos dos estabelecimentos de venda desses artigos e géneros [CLP, *Diário do Governo*, n.º 212 de 18.9.1890].

Este montepio assegurava uma pensão de viuvez, segundo o disposto no seu art.º 21:

“Quando algum associado, qualquer que seja a sua idade, falecer por motivo de sinistro ocorrido no exercício das suas funções de empregado do caminho de ferro, tendo completado o tempo de serviço e de sócio necessário para ser

admitido à aposentação antecipada, terá a viúva direito à quarta parte da pensão de aposentação que podia ser liquidada em favor do marido”.

Os sócios pagavam uma quota mensal de 200 a 300 réis, a que correspondia o subsídio diário de 100 réis por cada quota de 200 réis, durante trinta dias e de 70 réis, além deste período (Goodolphim, 1883, p. 56).

Com a entrada na última década do século XIX, sucederam-se por várias vilas ribeirinhas da margem sul, a fundação de associações de socorros mútuos, abrangendo áreas profissionais específicas, como os pescadores no Seixal, os lanifícios na Arrentela, ou os tanoeiros em Almada, para outras associações de carácter mais geral (Pereira, 2015, p. 180). A par da Sociedade Humanitária do Barreiro e da Caixa de Socorros dos CFSS, surgiu em 1898 a Associação de Socorros Mútuos Fraternidade Barreirense, com alguns dos fundadores a estarem ligados ao ideário republicano na vila²¹⁵. Os estatutos tinham sido aprovados na Assembleia Geral dos sócios em sete longas reuniões entre os dias 2 e 8 de maio e em 11 de outubro de 1898. Aprovados superiormente em novembro desse ano, foram publicados dois anos depois [*Diário do Governo*, n.º 261, de 17.11.1900, p. 3317]. Esta associação veio colmatar um dos principais problemas de ordem estatutária presente nestas organizações mutualistas: a exclusão das mulheres. De facto, a primeira mutualista do Barreiro – a Sociedade Humanitária do Barreiro – permitia a admissão de sócios de ambos os sexos, o que permitiu inicialmente o registo de várias mulheres na associação. Contudo na primeira revisão dos estatutos verificada em 1894, o seu segundo artigo já anunciava que apenas podiam ser admitidos elementos do sexo masculino [*Diário do Governo*, n.º 205, de 11.9.1894, p. 2445]. Por sua vez, também a Caixa de Socorros dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, destinando-se exclusivamente a funcionários da companhia, excluía igualmente as mulheres.

A Associação de Socorros Mútuos Fraternidade Barreirense permitia inscrição do sexo feminino como associado, assim como a possibilidade de fazer parte dos seus órgãos sociais²¹⁶. Contudo na estrutura associativa eram consideradas com um estatuto

²¹⁵ Desta Associação não sobreviveu nenhum arquivo, exceto o processo de criação depositado na Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas do Comércio e Indústria. Repartição de Indústria- Direção Geral (1898-1904) e o alvará para o seu funcionamento [CMB-AMB, Administração do Concelho do Barreiro, *Alvarás*, 1896-1898].

²¹⁶ Apesar do nome de Ladislau Batalha não estar contido nos documentos consultados, não podemos excluir a possibilidade de ter participado na elaboração destes estatutos, já que na altura já tinha casa de férias no Barreiro (Pais, 1971, p. 90).

inferior – sócios de terceira classe, em conjunto com os sócios masculinos até 15 anos. Os graus superiores eram reservados aos membros do sexo masculino e dividiam-se de acordo com o valor da quota mensal: sócios de 1.^a classe, 400 réis; sócios de 2.^a classe, 250 réis; sócios de 3.^a classe, 200 réis. Os serviços prestados em caso de doença ou morte eram proporcionais à quota, sendo que os sócios de 3.^a classe (onde se incluíam as mulheres) estavam excluídos de subsídio por doença até 90 dias, ao contrário dos outros sócios, mas tinham direito ao subsídio por prisão. Esse valor era de 250 réis no primeiro dia para todos os sócios e de 50 réis por dia, nos seguintes até ao dia do julgamento²¹⁷ [*Diário do Governo*, n.º 261, de 17.11.1900, p. 3318].

Esta discriminação das mulheres no apoio mutualista, quando no Barreiro seriam já muitas as mulheres operárias nas fábricas de cortiça, na seca do bacalhau e em trabalhos domésticos, levaram a que em 1909 fosse criada a primeira associação feminina no Barreiro. A sua primeira presidente foi Ernestina Costa, esposa de Ladislau Batalha, militante socialista que na altura residia no Barreiro. Ela, em conjunto com Maria Cardoso Pinto, Aida Avelino Ferro, Luísa Faria da Silva, Isabel Faria Marques, Júlia Cordeiro Bolina e Maria do Rosário Gamarro, criaram, a 23 de setembro de 1909, o núcleo iniciador da União Fraternal das Mulheres do Barreiro, visando fundar uma creche destinada a “amamentar e a cuidar das crianças pobres durante as horas em que as mães têm de sair para as fábricas” [*O Século*, 24.9.1909]. Contudo a ligação ao centro socialista do Barreiro e a luta efetuada pelos republicanos que recolhiam, na altura, um cada vez maior número de apoios levaram, eventualmente, ao fim desta união feminina em agosto de 1910 (Pais, 1971, p. 93).

A criação destas associações no Barreiro procurava colmatar as lacunas que o Estado e as instituições políticas locais e particulares (como a Misericórdia) não conseguiam responder. Se por um lado, os socorros mútuos procuravam proporcionar um aparo na doença e invalidez dos trabalhadores e das suas famílias, outra das preocupações que começa a ganhar forma seria o fornecimento de géneros a preços reduzidos e regulados, géneros essenciais como a carne, vegetais, leguminosas e azeite, ganhou expressão, em particular, com o pão.

²¹⁷ Os sócios de 1.^a classe recebiam 100 réis diários e os de 2.^a classe, 75 réis.

O aparecimento de novas indústrias e meios de transporte na vila do Barreiro fez surgir, igualmente, um novo tipo de mortes, provocado por acidentes de trabalho ou pelo tráfego ferroviário. Este último entendido como aquele em que o peão era colhido por uma composição ferroviária, por uma locomotiva ou carruagem em movimento na linha²¹⁸. O primeiro destes acidentes deu-se ainda na primitiva estação, em agosto de 1878, quando uma mulher de 70 anos morreu esmagada por um comboio. Os acidentes de trabalho industrial também foram raramente registados, quando até ao início do século XX eram mais comuns outro tipo de acidentes profissionais: os afogamentos de marítimos. Entre 1900 e 1911 surgem nos registos de óbito nas administrações de concelho, mais acidentes de trabalho relacionados com o caminho de ferro (13 mortos) e na Companhia União Fabril no Barreiro, ainda numa fase de laboração bastante inicial (dois mortos em 1908 e outros dois em 1911). A recolha destes dados foi efetuada, de forma esporádica, pelas entidades oficiais neste período (Ministério das Obras Públicas, 1909), apelando-se inclusivamente à participação desses sinistros pelas associações de classe ou pelos seus colegas de trabalho “na compreensão nítida dos seus deveres profissionais de camaradagem” (Ministério das Obras Públicas, 1909, p. 4). Dessa forma, foi possível saber que em 1907, nas fábricas da CUF em Lisboa, foram registados 7 acidentes de trabalho, tendo um deles provocado a morte do trabalhador (Ministério das Obras Públicas, 1909, p. 24).

Além dos acidentes de trabalho, surgem já no princípio do século XX o registo dos primeiros suicídios de operários. Foi graças ao registo civil, exclusivamente destinado aos não católicos, efetuado pelos Administradores do Concelho [CLP, *Diário do Governo*, Lei de 6.5.1878] e depois regulamentado pelo decreto de 28 de novembro de 1878, que conhecemos os primeiros casos de suicídio no Barreiro: por tiro (operários corticeiros em 1901 e 1903); enforcamento (James Hartley, em 1904 e outros dois em 1908); envenenamento (um em 1908); ou por afogamento (como o capataz da fábrica de cortiça O. Herold & Co. que se suicidou desta forma em julho de 1909). Destes

²¹⁸ A estação marítima do Barreiro, inaugurada em 1884, tem um ligeiro declive relativamente à zona oficial alguns metros a Este. Por essa razão, até à década de 1990 os operários da linha, na montagem das composições, soltavam as carruagens junto da passagem de nível da rua Miguel Pais e estas, através do efeito da gravidade, encaixavam ruidosamente nas composições paradas, algumas dezenas de metros mais adiante.

registros, apenas James Hartley, serralheiro nas oficinas do Sul e Sueste, não era corticeiro.

A proliferação de estabelecimentos industriais ao longo da primeira industrialização da vila do Barreiro, agravou um antigo risco: os incêndios. Com eles, revelou-se a incapacidade de os combater de forma organizada e a urgência da criação de um corpo de bombeiros. O primeiro grande incêndio numa instalação industrial no Barreiro deu-se em 1887, quando no estaleiro de creosotagem das travessas para o caminho de ferro, instalado junto à estação ferroviária e defronte da fábrica de moagens de Luís da Costa, foram destruídas 30.000 travessas de madeira, em pilhas de seis metros e cinco mil barris de creosote, num incêndio provocado por um funcionário que se embriagara na noite anterior²¹⁹. Para combater este incêndio, uma falua vinda de Lisboa trouxe 40 bombeiros municipais e quatro bombas [*O Século*, 17.5.1887]. Quatro anos depois, novo grande incêndio ocorre no mesmo local, provocando a destruição completa da fábrica de moagens a vapor de Luís da Costa [*O Século*, 13.4.1891]. No Verão de 1892, um novo violento incêndio destruía a cordoaria de José Martins Lopes²²⁰, junto do cemitério municipal, que se alastrou a dois edifícios vizinhos [*O Século*, 21.7.1892]. Este último incêndio veio revelar, mais uma vez, as fragilidades no serviço municipal de combate aos incêndios: apesar de existirem na vila seis bombas de combate a incêndios (uma da edilidade, duas do caminho de ferro, uma da Sociedade Marcial Capricho Barreirense e outras duas de fábricas de cortiça), apesar da bomba pertencente à Câmara estar estacionada em frente da fábrica onde ocorreu o incêndio, levou cerca de 20 minutos a iniciar, por “não haver gente prática e estar o material em mau estado” [*O Século*, 21.7.1892]. Assim, entre os operários das oficinas dos caminhos de ferro, começou a tomar forma o projeto de criação de um corpo de bombeiros, que se iniciou a 7 de julho de 1894 e que contou com o importante apoio do engenheiro-chefe Albuquerque d’Orey e depois, do diretor João Pedro Tavares Trigueiros [*O Século*, 8.7.1894]. Depois da sua organização entre os operários, o serviço da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste seria fundada poucos dias depois, a 23 de julho.

²¹⁹ O corpo deste operário foi encontrado carbonizado, no rescaldo do incêndio.

²²⁰ José Martins Lopes era filho de Manuel Lopes, fundador da cordoaria na antiga estrada das Obras, junto do cemitério municipal, em 1877 [CMB-AMB, Livro de Atas da CMB, 13.1.1878, fl. 51]

Contudo seria outra corporação particular, que em reunião de 7 de abril de 1904, foi escolhida para “corpo de salvação pública e bombeiros municipais do concelho Barreiro”. A escolhida foi a Associação dos Bombeiros Voluntários Herold, criada por Von Koss, gerente da fábrica de cortiça instalada na Recosta, no dia 1 do mês anterior. O material de combate a incêndios importado da Alemanha era de excelente qualidade para os padrões de então, e “atendendo aos elementos de que dispõe e à disciplina que pelo seu regulamento mostra querer manter” foram suficientes para convencer a edilidade a contratar com esta Associação a proteção aos incêndios [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 7.4.1904, fl. 126v]. A inauguração oficial desta corporação realizou-se a 1 de outubro de 1904, constituindo-a 54 homens selecionados entre o pessoal da fábrica, em cujo recinto, na estrada da Recosta, tinham o seu quartel. Dotada de uma Secção de Saúde, foi esta depois transformada, por iniciativa de von Koss, em Delegação da Sociedade Portuguesa da Cruz Vermelha, tendo sido o Barreiro a primeira localidade do país a constituir uma comissão da Cruz Vermelha, segundo os novos estatutos e regulamentos desta organização humanitária, aprovados em 1908. Foi assim que a 15 de junho desse ano, se instalou na sede dos Bombeiros Voluntários Herold essa delegação, com serviço de ambulância e pessoal de saúde (Pais, 1963, p. 267).

Ao longo da segunda metade do século XIX, o crescimento urbano e populacional agravou os problemas de higiene e da falta de qualidade dos alimentos com que os habitantes da vila do Barreiro se debatiam, questões expostas publicamente pela imprensa e pelas acérrimas campanhas eleitorais locais, logo a partir da década de 1870. Para eles, a falta de fiscalização por parte do município era um sinal do desinteresse da edilidade em resolver o problema da falta de qualidade dos alimentos, como também revelava a incapacidade financeira de contratar funcionários municipais²²¹. A venda do peixe, pelas dificuldades de conservação deste produto, representava um maior risco para os consumidores. Os vendedores do peixe capturado pelos pescadores do Barreiro, no mercado da Ribeira Nova, em Lisboa, conheciam bem o rigor dos fiscais da câmara da capital, com apreensões frequentes (por exemplo, 1048 sardas em 1869 [*Diário de Notícias*, 4.10.1869]) ou no mercado de Belém (que só no mês de maio de 1888,

²²¹ Até 1900 os quadros da Câmara Municipal do Barreiro eram constituídos apenas um administrativo, dois fiscais e um pregoeiro, com funções de contínuo. A fiscalização foi quase sempre efetuada com resultados mais satisfatórios pela Administração do Concelho que dispunha de dois funcionários e três cabos de polícia, para todo o concelho.

apreendeu 170 pescadas cortadas, 904 peixes-espadas cortados e 362 moídos, 106 sardas moídas, 2 peixes-prego e 6 chicharros [*O Século*, 5.6.1888]). Por estes motivos, a venda de peixe em piores condições era efetuada com maior facilidade em locais com uma fiscalização ineficiente ou inexistente. No Barreiro, a imprensa foi o principal veículo de denúncia na venda do peixe estragado no mercado, com acusações de que parecia um “pátio dos bichos” porque os fiscais da câmara deixavam exposto à venda, o peixe em tal estado de decomposição que se encontrava coberto de vermes²²² [*30 Diabos Júnior*, 11.7.1878] ou que a carne estava em tal estado de putrefação que era preciso ter um fogareiro de alecrim no talho para evitar o mau cheiro [*O Trinta*, 9.9.1880]. Por vezes, as autoridades locais, pressionadas pela opinião pública, agiam, confiscando e enterrando peixe estragado [*A Folha do Povo*, 1.11.1882].

Também o pão, um dos principais bens de consumo e apesar de ser produzida farinha localmente em abundância, não escapava às queixas. A má qualidade do pão e o peso inferior ao tabelado eram alguns dos motivos das reclamações, tendo novamente aqui a imprensa da capital (através dos correspondentes locais), desempenhado um papel relevante na denúncia de várias situações de irregularidade. As queixas estendiam-se, por exemplo, ao pão vendido por 35 e 40 réis, com falta de qualidade e de peso (entre 300 e 350 gramas de peso). Em resposta, a população do Barreiro, começou a comprar farinha e a fabricá-lo em casa. A edilidade reagiu, passando a exigir o pagamento de avultadas quantias pelos direitos da farinha [*O Trinta*, 10.7.1879], numa tentativa de interromper este hábito e proteger os industriais da panificação, representados na vereação, como João dos Santos da Costa²²³, Luís da Costa²²⁴, Joaquim do Rosário Costa²²⁵, José Silvestre²²⁶, José Rodrigues Alves²²⁷, António Maria da Costa²²⁸, Francisco dos Santos Rompana ou Roque Joaquim da Rocha.

Estas acusações de corrupção e compadrio na vereação provinham da propaganda republicana, hostil aos industriais de moagem e da panificação que estavam

²²² O local onde era efetuado a venda do peixe tinha a denominação de Largo do Morgado e depois, Largo da Esperança. Curiosamente nunca perdeu o nome popular de “pátio dos bichos”.

²²³ Administrador do concelho substituto em 1866-67 e vereador 1868-69.

²²⁴ Vereador em 1862-63

²²⁵ Vereador em 1868-69

²²⁶ Vereador em 1866-67

²²⁷ Vereador em 1862-63 e 1878-81.

²²⁸ Parente dos três primeiros.

entre a elite barreirense, ao afirmarem que “a câmara consente tudo quanto os padeiros querem fazer, porque a maioria dos vereadores pertence à panelinha dos fabricantes de pão [30 *Diabos Júnior*, 29.12.1878] ou “a arrematação do imposto de farinha foi, como sempre, adjudicada aos padeiros pela quantia de 800\$400 reis. Ora a câmara municipal deve saber que essa arrematação, tendo concorrentes, renderia mais de 2.000\$000 réis. Por que o não faz? Sabem porquê? Porque a câmara é do Joaquinzinho²²⁹, o Joaquinzinho tem um mano padeiro e este um filho que é vereador! E tudo está dito” [*O Século*, 23.12.1885].

Com a falta de qualidade de alguns géneros alimentícios e a falta de outros, alguns dos Montepios locais, tentaram colmatar essas deficiências. A primeira associação a dispor de um armazém de víveres para os associados foi a Caixa de Socorros dos caminhos de ferro do Sul e Sueste. Para o seu financiamento contribuiu a Companhia de caminhos de ferro. No ano da sua fundação teve um adiantamento de 2.000\$000 réis e no ano de 1884, recebeu da direção da companhia 11.225\$790 réis (Pimenta, 1886, p. 102) e tinha 208 sócios (Goodolphim, 1883, p. 57). O Armazém de Consumo foi formalmente integrado na Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de ferro do Estado, em 1901 (Gonçalves, 2011, p. 20). Contudo o que de facto sucedeu foi o fecho da cooperativa de consumo e a perda de qualidade e variedade de géneros no armazém de víveres. De facto, a existência deste último nunca foi do agrado dos comerciantes locais, por considerarem que os prejudicava (Pimenta, 1886, p. 102).

A vontade dos ferroviários voltarem a ter uma cooperativa de consumo (em especial para a venda de pão) apenas voltaria a ser uma realidade em 1913, com a fundação da Cooperativa Popular Barreirense (atualmente designada por Cooperativa Cultural Popular Barreirense – CCPB) a 24 de maio de 1913, constituída unicamente por ferroviários que não estavam de acordo com os preços praticados no Armazém de Consumo, da Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de ferro.

A concorrência ao comércio local e aos seus interesses estabelecidos junto da edilidade e das empresas bloqueou por diversas vezes o pleno desenvolvimento das cooperativas de consumo. Também outra, de curta duração, havia surgido em 1896 no

²²⁹ Referia-se a Joaquim Rosário da Costa; o “mano padeiro” tratava-se de João dos Santos da Costa, padeiro; e, por fim, o “sobrinho vereador” referia-se a João dos Santos da Costa, júnior (casado em primeiras núpcias com Gertrudes Maria, filha de António Marques da Muda.)

Barreiro, como a designação de Sociedade Cooperativa de Consumo, Produção e Edificação Operário Barreirense²³⁰. Fundada em 30 de janeiro por operários corticeiros, tinha à sua frente alguns dos elementos que dois anos mais tarde fundariam a Fraternidade Barreirense, como os republicanos, José Tavares Veloso²³¹ ou Miguel António Lopes²³² [*Diário do Governo*, n.º 161, de 22.07.1896, p. 1869]. Fundada com o propósito de fornecer aos seus sócios, “géneros de primeira qualidade, peso exato e preço módico, facilitando economias e a sua capitalização” esta sociedade de responsabilidade limitada tinha o seu capital baseado nas quotas dos sócios e da venda dos seus estatutos [Fonte citada]. Tal como na Fraternidade Barreirense, eram admitidas mulheres como sócias que tinham igualmente poder de voto nas assembleias de sócios (Estatutos – Capítulo II, art.º 6.º - § 6.º). Para ter acesso aos bens alimentares, os sócios tinham de pagar 100 réis semanalmente, até perfazer a quantia de vinte e cinco mil réis.

O papel do ideário republicano, acompanhando a industrialização, desde cedo, influenciou as várias localidades a sul do Tejo, ao nível dos valores e das crenças. A intensa imigração suportada pelo transporte ferroviário para estas vilas ribeirinhas, vizinhas da capital, desenraizou culturalmente grande parte na sua nova população. Os últimos “defensores” das “antigas tradições” estavam concentrados nas áreas habitadas pelos pescadores e junto das zonas de descanso e reparação das suas embarcações de pesca. O elo de união desta comunidade estava concentrado na igreja católica e nas tradições romeiras dos pescadores.

Uma das principais atividades sociais que reunia um maior número de habitantes, com origens no final do século XVIII, estava relacionada com o culto de Nossa Senhora do Rosário, apoiada pela atribuição de várias Breves, pelo Papa Pio VI [AINSR, 18.11.1782 e 1788]. Esta Irmandade era constituída unicamente por confrades residentes em Lisboa e era, em vários aspetos, semelhante a outros círios na margem sul, como do Cabo Espichel ou do Santuário da Atalaia. A imagem da Santa era transportada em procissão da sua igreja em Lisboa, até ao cais e depois, por remolares numa galeota real até ao Barreiro.

²³⁰ Desta Sociedade não sobreviveu qualquer documento de arquivo e a maioria da bibliografia não lhe faz qualquer referência (Pais, 1963; Carmona, 2005; Pereira, 2015)

²³¹ Comerciante e membro da Junta Revolucionária do Barreiro que proclamou a República no Barreiro no dia 4 de outubro de 1910.

²³² Dirigente associativo e operário corticeiro.

A partir do final do século XVIII e durante grande parte do século XIX, esta devoção, aliada à festa e feira franca anual de agosto, trouxeram inúmeros forasteiros ao Barreiro. Em 1789 foram construídas as hospedarias “Novas” nos terrenos dos “quintais” das antigas hospedarias, de forma a poder alojar com alguma comodidade o número crescente de romeiros.

Contudo esta Irmandade, a partir de 1834, entrou em declínio, com a redução substancial dos fundos recebidos. De facto, a legislação saída na época penalizava bastante as Irmandades e os templos religiosos, além de que o Rei e a Rainha – principais financiadores da Irmandade – tinham perdido o livre usufruto das finanças do Reino. Em 1838, já não havia dinheiro para pagar ao capelão e andador do Barreiro (o único que manteve o seu cargo, tendo desaparecido os andadores de Lisboa)(Motta, 2007, p. 17). Apesar desta crise financeira, a Irmandade subsistiu e a procissão e vinda de romeiros manteve-se durante todo o século XIX, apesar de, a partir do último quartel do século XIX ter de lidar com uma nova mentalidade, baseada no novo ideário republicano, socialista e anarquista.

Para os republicanos um tão profundo sentimento religioso dos pescadores era difícil de compreender e para eles essa “crendice” estava enraizada em valores passados e na ignorância:

“Se os promotores da festividade não fossem ignorantes, eles pobres pescadores, cheios de miséria, lutando diariamente com os vendavais, as vidas arriscadas a cada momento, ameaçados a cada instante pelas ondas do alto mar, se não fossem ignorantes não gastariam o seu dinheiro tão inutilmente [em esmolas]” [*A Folha do Povo*, 31.3.1885].

Por oposição, a comunidade católica local reagia às alterações de comportamento durante as cerimónias religiosas:

“Realizou-se a procissão dos Passos nos dias 29 e 30 de março, desta resultou uma desordem que poderia ter gravíssimas consequências. Um rapaz estudante, apenas passou a procissão, colocou a chapéu na cabeça, um outro que entendeu ser ainda cedo para o rapaz estudante pusesse o chapéu atirou-o ao chão, e sem mais contemplanções insultou-o ainda com palavras, romperam de soco, etc., etc.” [*O Século*, 15.4.1884].

A festa do Senhor dos Passos continuou a ser um acontecimento na Vila, graças ao empenho dos homens de mar. O cada vez mais forte ataque da imprensa e da opinião pública “forasteira” (leia-se, os corticeiros e ferroviários) e a falta de verba para a sua organização, tornou esta festividade cada vez mais esporádica e fonte de ataques políticos, que acabariam por levar ao seu fim, ainda antes da implantação da República. A imprensa troçava: “À porta das duas igrejas [S. Francisco e Santa Cruz] era enorme a multidão de homens, mulheres, crianças e cães” [*A Folha do Povo*, 31.3.1885]. O declínio da classe marítima e o advento de novas correntes políticas, designadamente, a republicana, tiveram consequências até na existência de locais de culto. De facto, a igreja de S. Francisco (onde os pescadores tinham a sede da sua confraria de S. Pedro) e a ermida de Santa Bárbara (ligada ao culto agrícola), por exemplo, fecharam ainda antes da implantação da República.

Entre as causas políticas da Igreja esteve a luta contra a implantação na sociedade portuguesa de um cerimonial civil para momentos como o batismo, o casamento ou os enterramentos. Ao aprovar a lei do registo civil [CMB-AMB, CLP, Decreto de 28.11.1878], a monarquia portuguesa abriu um campo de ação para dois novos campos políticos - os republicanos e socialistas – que tinham na laicização do Estado um dos seus fundamentais princípios.

A reação do clero aos novos ideários políticos, foi enérgica. As festas religiosas locais eram um palco privilegiado para o combate ao registo civil e aos seus principais propagandistas, com os párocos a efetuarem a sua propaganda contra a lei do registo civil nas suas preleções aos domingos de tarde, “(...) porque a essa hora é mais certa a concorrência. Faz bem.” [*O Século*, 11.3.1885]. Essa resistência ao registo civil refletia-se também através da chantagem e punição: “O prior desta freguesia não quis aceitar para padrinho de um batismo o nosso amigo Alfredo José Azoiano²³³, pelo facto de este ter uma menina cujo nascimento foi registada civilmente!” [*A Folha do Povo*, 18.9.1886].

Os párocos locais usavam de todos os meios ao seu alcance para desmoralizar os que promoviam cerimónias civis. Não podendo impedir os atos civis, os padres, lançavam mão da segregação social para destruir as convicções dos mais arreigados

²³³ Alfredo José Azoiano, nasceu em 1848 e faleceu no Barreiro em 21.2.1936. Republicano, proprietário, dono duma casa de pasto e de carruagens de aluguer. Vogal da Junta da Paróquia do Barreiro, membro da sociedade particular que construiu a Praça de Touros do Barreiro, em 1891, morou na Travessa da Amoreira. Casou com Amélia Maria Covacich.

apoiantes do registo civil: “(...) o reverendo pároco desta freguesia não está satisfeito connosco [republicanos], em virtude do nosso aplauso à lei do registo civil, (...) chamando ao casamento civil, mancebia tolerada” [*O Século*, 27.2.1884]. A divisão ideológica entre as camadas mais jovens (mais progressistas) e a mais idosa (por oposição, mais conservadoras) nos atos civis e religiosos, tornaram-se um foco de conflito entre as famílias:

“Saibam os nossos leitores, que um amigo nosso pretendeu registar civilmente uma criança, convidou testemunhas, e quando se imaginava que tudo estava pronto, rebentou uma verdadeira conspiração por parte das famílias materna e paterna, conspiração dirigida por tal forma que assassinou completamente a energia e convicções do nosso amigo, chovendo descomposturas e ameaças por tal forma que nos imaginamos que estava iminente qualquer catástrofe séria!” [*O Século*, 15.4.1884].

Em sentido contrário, no início da década de 1880, José António Rodrigues²³⁴, em conjunto com Magalhães Lima²³⁵, foi um dos principais propagandistas da República no Barreiro, surgindo publicamente a defender o registo civil, à semelhança do que praticavam no resto do país, António José de Almeida, João de Meneses e Alexandre Braga (Ribeiro, 2011, p. 66). António Rodrigues foi correspondente nos jornais de Lisboa, com o pseudónimo “FIENT”, onde expunha os caciques locais (em particular, Joaquim Rosário da Costa e Pedro Maria da Costa) e desejava fundar, à semelhança do que acontecia nas restantes localidades ribeirinhas, um centro republicano.

O ano de 1881 foi fértil na fundação de centros republicanos na margem esquerda do Tejo. O primeiro ocorreu em Aldeia Galega, em março; depois, em Almada, em maio; e Alhos Vedros, em agosto (Dias, 2010, 29). No Barreiro, em agosto desse ano,

²³⁴ José António Rodrigues foi educado no asilo de D. Pedro V, no Barreiro, a quem, segundo o próprio, devia os poucos recursos de instrução de que dispunha. Ainda esteve em Lisboa sete meses para se habilitar aos exames, mas devido à pobreza dos seus pais, não os conseguiu concluir. Após sair da escola, foi empregado no escritório de José Ferreira (de que aqui já falámos), com armazéns na rua Miguel Pais, onde se conservou durante 6 anos. Por razões da passagem do negócio ao seu filho, José Ferreira Júnior, José António Rodrigues abandonou esta empresa, tendo sido imediatamente contratado por Luís da Costa, proprietário da fábrica de moagens a vapor, na vila. Foi depois comissário de mercadorias, no transbordo do transporte ferroviário e fluvial no Barreiro [*O Correio da Noite*, 30.1.1885].

²³⁵ O papel da maçonaria na divulgação da nova ideologia republicana foi preponderante e segundo o Arquivo Histórico do Grande Oriente Lusitano, também José António Rodrigues estava inscrito com o número 5141, com o nome simbólico de Voltaire, regularizado na Loja Esperança no Porvir, n.º 266, em 27 de julho de 1906, da qual foi fundador da Loja; com o Grau 5.º do Rito Francês, em 31.12.1907.

já estava organizado um centro que trabalha para a eleição do seu primeiro candidato, Manuel dos Santos Costa, médico, proprietário do Barreiro e primo direito de Luís da Costa. José António Rodrigues foi sócio na empresa de moagens de Luís da Costa²³⁶, no último ano de vida do empresário (1883), tendo sempre admitido que este o influenciara politicamente, desde que este industrial de moagens fundara em novembro de 1878, em rotura com os elementos da Sociedade Humanitária do Barreiro²³⁷ (fundada em 1864) um novo Montepio, com a denominação de “Associação de Socorros Mútuos União Barreirense e Lavradiense” [30 *Diabos Júnior*, 28.11.1878].

Quando Luís da Costa morreu em abril de 1883, José António Rodrigues era sócio há apenas um ano na empresa de moagens. Um ano depois, viúva sob o pretexto de desvio de fundos, quebrou a sociedade [Folha do Povo, 13.12.1884]. A estas pressões não foram indiferentes os caciques locais Regeneradores, em especial Joaquim Rosário da Costa e já haviam começado antes da morte de Luís da Costa. Como afirmava o próprio António Rodrigues:

“As primeiras intrigas e cartas anónimas não produziram o menor efeito na confiança que Luís da Costa em mim depositava. Souberam que eu me inclinava às ideias republicanas e fizeram de mim um político, que nunca fui, nem sou. Se chamam político ao cidadão que não ignorando os males da pátria, abraça um qualquer ideal político, acompanhando-o com a sua curiosidade e manifestando o sentimento das suas ideias; se chamam político ao cidadão que não aceita imposições dos influentes locais; se finalmente chamam político ao que estima a sua pátria tal como a sua família, então serei político” [A Folha do Povo, 5.3.1886]

A ligação à ideologia republicana era vista pelos políticos locais de então como uma brincadeira de rapazes, como admitia “Fient”:

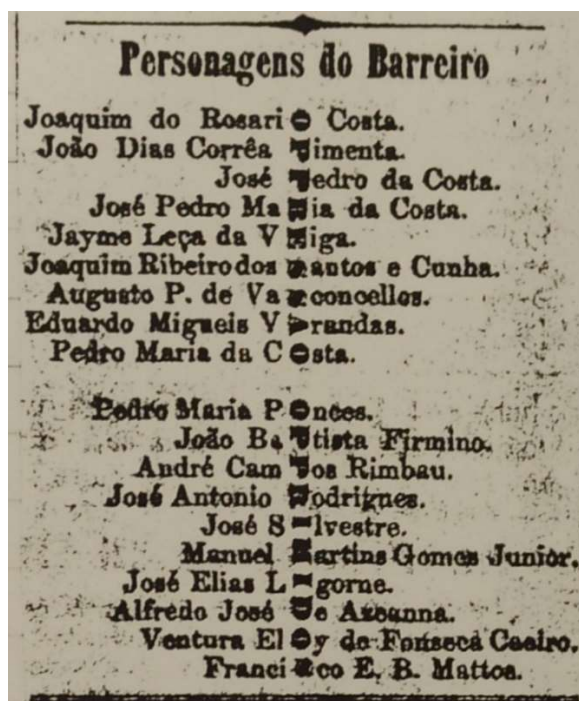
²³⁶ A participação e opções políticas de Luís da Costa tornaram-se evidentes em fevereiro de 1878, quando o jornalista e deputado pelo círculo eleitoral, Eduardo Tavares, o elogiou publicamente, ao afirmar que: “estamos sumamente reconhecidos ao nosso excelente amigo, o Sr. Luís da Costa, do Barreiro, pela espontaneidade com que tem empregado todos os seus esforços para que a causa dos homens livres daquele concelho triunfe na urna” [O Círculo n.º 73, 3.2.1878]. Faria parte da comissão permanente do Centro Eleitoral Barreirense, Progressista, em conjunto com João Maria d'Abreu Moreira, Luís dos Santos, Augusto Rodrigues, Francisco Alves Casal, José Amâncio da Silva Júnior, António Pereira, Cândido Manuel Pereira, José Ferreira e Ventura Eloy da Fonseca Caeiro. José António Rodrigues fazia parte dos apoiantes deste Centro [O Círculo n.º 73, 17.2.1878 e 10.3.1878].

²³⁷ E da qual foi sócio fundador a 1 de maio de 1864, com o número 58.

“Nas pequenas povoações rurais como o Barreiro, se algum pobre diabo como nós falar em república, demonstrando evidentemente que é preciso destruir a monarquia para a substituímos pelo governo do povo pelo povo, se ousarmos dizer que a convicção dos nossos princípios políticos está acima de todas as nossas conveniências pessoais, encontraremos adesões entre aqueles que só possuem a posição do seu trabalho, como operários e trabalhadores jornalheiros, mas os potentados, aqueles que se julgam ricos por possuírem um ou dois prédios, riem-se de nós, chamam-nos canalhas, pelintras, insignificantes, doidos, rapazotes, criançolas. Referem-se a nós pelo lado ridículo, mas por outro lado, também confessam que a república é necessária e urgente, mas que em primeiro lugar estão as suas conveniências e os desejos de obsequiar os amigos!!” [O Século, 10.7.1884].

Localmente, esta escolha política levou ao nascimento, impulsionado pela imprensa da capital, de duas fações: a “opressão” e os “oprimidos”.

Figura 32 - Personagens políticas do Barreiro: “opressão” e os “oprimidos”



Fonte: *Folha do Povo*, de 9.4.1886

Esta luta política revelou-se importante na obtenção de 135 votos, por José Jacinto Nunes (destacado republicano, presidente da Câmara Municipal de Grândola), em julho de 1884, contra os 354 do vencedor, José Maria dos Santos (o abastado proprietário agrícola do Pinhal Novo e regenerador) e dos 22 de António Veiga Beirão (progressista) [*Era Nova*, 1.7.1884]. Se de um lado estava a elite política local Regeneradora, representada pelo farmacêutico João Dias Correia Pimenta, pelos industriais da panificação, proprietários e primos José Pedro da Costa, Joaquim do Rosário da Costa, José Pedro Maria da Costa, e finalmente, pelo secretário da administração concelhia Eduardo Migueis Varandas – os “opressores” – do outro, estavam os “oprimidos”, na sua maioria comerciantes, maçons e elementos do partido republicano do Barreiro. Em conjunto com José António Rodrigues, Ventura Eloy da Fonseca Caeiro (ferroviário²³⁸), André Camps (industrial corticeiro, com raízes familiares na Catalunha e Azaruja), José Silvestre (industrial da panificação), Manuel Martins Gomes (proprietário rural), Alfredo José Azoiano (dono de estalagem e carroças de aluguer), Francisco Bastos (comerciante), José Elias Ligorne (carpinteiro naval) e João Batista Firmino (comerciante), a maioria jovens, assumem o cognome de “os oprimidos”.

Estas opções políticas tiveram, nesse período inicial do republicanismo, várias consequências sociais e judiciais. Uma das primeiras consequências foi a prisão, durante alguns dias, sob o pretexto de desobediência civil de Alfredo José Azoiano, proprietário de diligências, ao conduzir um dos seus carros [*O Século*, 7.4.1885 e 19.5.1885]. José António Rodrigues e os seus filhos eram frequentemente assaltados e roubados nas cercanias da Quinta Grande, onde viviam. José António Rodrigues (dirigente da Fraternidade Barreirense e irmão de José António Rodrigues), ao voltar para casa chegou mesmo a sofrer uma tentativa de assassinato [*O Século*, 28.6.1885]. Meses mais tarde, José António Rodrigues era expulso da Sociedade Marcial Capricho Barreirense “os franceses”, por Joaquim Rosário Costa, durante o ensaio de uma peça de teatro [*O Século*, 12.2.1886]. Também, o pai de João Batista Firmino – Joaquim Gerardo Firmino - era incomodado diversas vezes pelos seus antigos amigos, com pedras e entulhos despejados de propósito na parede da sua casa, tornando quase intransitável as

²³⁸ Até 1878, quando se mudou para o Barreiro, tinha sido chefe da estação de Cuba. Era irmão de Manuel Vicente Caeiro que foi secretário do administrador do concelho do Barreiro durante vários anos.

entradas e saídas da casa. Foi João Batista Firmino quem mais sofreu, ao ser acusado, sem provas concretas, do assassinio de dois idosos (seus tios paternos), em setembro de 1900. Depois de preso, uma depressão e três acidentes vasculares cerebrais, faleceu no dia 18 de maio de 1902, na prisão do Limoeiro, demasiado tarde, para saber que os resultados periciais o inocentavam (Firmino, 2008, p. 200).

A expansão dos ideais republicanos nas localidades da margem sul do Tejo estava diretamente relacionada com a proximidade da capital e da sua ativa imprensa, em particular, o jornal “O Século” e com a progressiva industrialização, o acentuado aumento demográfico, uma melhor alfabetização e a perda da influência do Catolicismo. Ao nível dos dirigentes republicanos, a influência dos intelectuais era diminuta nestes meios e os seus principais atores faziam parte da burguesia local ou eram operários fabris (Dias 2010, p. 28). Tal não impediu que visitassem o Barreiro várias personalidades republicanas, como Magalhães Lima, testemunha no registo do filho de João Batista Firmino [*O Século*, 7.7.1885]; Azedo Gneco, numa conferência na Associação de Corticeiros [*O Século*, 14.7.1892]; ou Angelina Vidal, divulgadora das Escolas Móveis pelo método de João de Deus, nas coletividades locais [*O Século*, 6.8.1893].

Foi entre o operariado corticeiro que o ideário republicano ganhou preponderância nos concelhos da cintura industrial do sul do Tejo, em particular, a partir da última década do século XIX, quando os operários da indústria da cortiça foram confrontados com uma crise de trabalho. Os primórdios do movimento operário no Barreiro podem situar-se por volta de 1870 quando, uma cisão interna na Sociedade Filarmónica Barreirense, parece refletir uma das primeiras manifestações de tomada de consciência de classe, por parte do operariado local. Contudo será em 1872, ano de fundação da Associação Fraternidade Operária e das primeiras greves ocorridas em Lisboa, que vamos encontrar no Barreiro a primeira organização operária. Com efeito, criada em Lisboa, em janeiro de 1872, a Fraternidade Operária terá aberto logo no mesmo ano, mas em outubro, uma filial no Barreiro, em torno da qual o movimento operário se organizará na promoção dos seus interesses.

O ano de 1890 foi marcado por dois acontecimentos importantes: a abertura do primeiro Centro Socialista do Barreiro e a criação da Sociedade Fraternal Corticeira, uma das primeiras Associações de Classe criadas na Vila. As duas associações estavam intimamente ligadas no seu ideário socialista. Francisco Rodrigues (irmão do

republicano José António Rodrigues), elemento da direção da Fraternal, durante um “banquete operário” promovido pela associação em terrenos de José Ferreira, na Recosta (Barreiro), saudava em brinde os membros do “partido operário” (enquanto André Camps brindava ao partido republicano) [*O Século*, 3.4.1894].

Uma das iniciativas que maior prestígio trouxe aos socialistas do Barreiro esteve ligado à instalação de uma aula de ensino primário, aproveitando o alargamento do âmbito da Sociedade Filarmónica Barreirense que alterava a sua denominação para Sociedade de Instrução e Recreio Barreirense (SIRB), em 24 de julho de 1891 (com estatutos aprovados em 4 de julho de 1893). O curso de instrução primária promovia aulas diurnas para crianças e noturnas para adultos, ambas pelo método de João de Deus, a cargo da Associação de Escolas Móveis (Pais, 1961, p. 220). Os primeiros exames dos alunos decorreram no dia 31 de julho de 1892, ao meio-dia, tendo no final do dia os familiares e sócios organizado um baile e um bazar. A imprensa da capital não deixou passar esta notícia sem o elogio: “Não regatearemos louvores aos membros da direção, que tanto se têm esforçado por dar o maior desenvolvimento à instrução de que esta terra tanto carece” [*O Século*, 29.7.1892]. No aniversário do primeiro ano da instalação das escolas móveis, no Barreiro (32 de julho de 1893), realizou-se uma sessão solene na sede da SIRB que contou com a presença de destacados elementos republicanos e socialistas do Barreiro, como Ventura Eloy Fonseca Caeiro e José António Rodrigues. Nessa cerimónia participou, com especial destaque, Angelina Vidal²³⁹ “talentosa oradora socialista” que dividiu o seu discurso entre a instrução e elogios ao método de João de Deus, tendo recitado, igualmente, as poesias “A Noite do Espírito” e “A Bandeira do Regimento” [*O Século*, 29.7.1892].

Foi precisamente nesta classe profissional, organizada em torno da Associação dos Operários Corticeiros que se organizaram as primeiras greves nas indústrias corticeiras da margem Sul. As greves operárias em Portugal já vinham de há décadas (Cabreira e Varela, 2020; Pereira, 2012; Tengarrinha, 1981) e a primeira apoiada e organizada por esta Associação com sede no Barreiro foi de apoio à greve que decorria no Caramujo, na fábrica Rankin. Em assembleia fora decidido impedir o transbordo de

²³⁹ Angelina Casimira do Carmo da Silva Vidal (11.3.1853-1.8.1917) foi uma das figuras mais importantes na luta pelos direitos dos mais pobres e na defesa dos direitos das mulheres. Trabalhou como jornalista, tradutora, professora, olissipógrafa e escritora, com destaque na poesia, tendo ganho dois prémios internacionais com os poemas «A Noite do Espírito», em 1885 e «Ícaro», em 1902.

cortiça transportada pelo caminho de ferro, sendo criadas patrulhas de operários que chegaram a ser cerca de 500 a fiscalizar o embarque de cortiça, junto da estação e nas praias [*O Século*, 17.9.1892]. A vila do Barreiro ganhava um papel preponderante nas lutas operárias pelo seu papel na rede de transportes. Ao ser um ponto de chegada e partida de inúmeras mercadorias, neste caso, de cortiça, os operários corticeiros conseguiam assumir algum controlo sobre o transporte desta mercadoria, impedindo a sua descarga, em períodos de greve. A este poder reivindicativo e contestatário somava-se o apoio dos operários ferroviários, unidos ideologicamente nas correntes socialista e anarquista que cresciam em Portugal e também no Barreiro (Pereira, 2013; Ventura, 2000). Tal não impediu, que existisse uma profunda crise de trabalho no sector da cortiça na Margem Sul, a partir do final do ano de 1891, em consequência da crise económica nacional (Nunes, 2017, p. 11) com despedimentos nas fábricas O. Herold & Co. (50 operários) e Gregório Mascarenhas (80 operários). Em resultado da falta de trabalho, grandes grupos de rolheiros e quadradores viajavam de vila em vila, a procurar trabalho deambulando pelos portões das fábricas de cortiça do Barreiro [*O Século*, 20.11.1892]. A partir de 1892, foram várias as notícias de agitação operária no Barreiro e na cintura industrial ao sul do Tejo.

A crise corticeira chegou a um ponto crítico em novembro de 1893, com uma greve na fábrica O. Herold & Co. no Barreiro, que implicou a intervenção de uma força de Infantaria 7 (com quartel em Setúbal). Na base da greve estivera o despedimento de operários da fábrica [*O Século*, 18.11.1893]. Uma semana depois, verificava-se a prisão dos membros da Associação de Corticeiros, Manuel Fevereiro, José Mariano, Leandro de Matos e Manuel da Luz, por se terem manifestado a favor dos grevistas [*O Século*, 24.11.1893]. Para aumentar o clima de crispação, o proprietário alemão da fábrica O. Herold & Co., lançava a ameaça de que encerraria a fábrica e despediria todos os operários se o Governo português não acordasse com o Governo alemão, para baixar os direitos de importação de rolhas portuguesas na Alemanha [*O Século*, 24.11.1893]. O Estado português, depois das restrições impostas pela tarifa Mackinley à entrada da produção nacional nos EUA, via-se confrontada com a possibilidade do encerramento do mercado alemão para os produtos transformados (Nunes, 2017, p. 11).

De novo, em 1895, nos meses de outubro e novembro, a imprensa registava movimentações operárias, com um movimento grevista organizado por corticeiros na fábrica Lane & Santos, de que resultou a prisão dos grevistas.

Até ao final do século XIX, a par da ideologia republicana e socialista, a corrente anarquista firmar-se-ia especialmente entre os corticeiros, classe organizada e uma das mais reivindicativas, por exemplo, comemorando o 1.º de Maio, pela primeira vez no Barreiro, em 1893 [*O Século*, 4.5.1893], batendo-se pelos direitos dos trabalhadores.

A exploração de mão de obra nas fábricas de cortiça era conhecida e denunciada na imprensa da capital. Contudo algumas das preocupações da Associação de Corticeiros eram corporativistas, como a luta contra o trabalho infantil e feminino, que recebendo menos pelo mesmo trabalho, retiravam postos de trabalho aos operários masculinos. Por exemplo, no início de 1893, a Associação de Corticeiros do Barreiro, por meio de um dos seus dirigentes, o socialista Manuel Fevereiro²⁴⁰, apresentou um documento contra o trabalho infantil, a ser entregue nas fábricas e na administração local. A reação dos menores e das suas mães não se fez esperar. Com a ameaça do despedimento, em março de 1893, as crianças manifestaram-se nas ruas do Barreiro contra essa medida, dirigindo-se à sede da Associação para insultar Manuel Fevereiro [*O Século*, 16.3.1893]. Com receio de mais protestos, a Associação, em maio de 1893, reescreve o documento, conseguindo junto do administrador do concelho a publicação de uma Circular sobre o trabalho de menores nas fábricas de cortiça e oficinas de caminho de ferro [*O Século*, 21.5.1893]. Contudo esta circular não proibia o trabalho infantil, mas recomendava a melhoria das suas condições de trabalho [*O Século*, 21.5.1893]. O trabalho infantil persistiu e no ano seguinte, os operários da fábrica de cortiças da Companhia Portugal queixavam-se à Associação de que os menores produziam “seis a sete mil rolhas, o que em qualquer outra fábrica é pago por 600 a 700 réis e nesta, a 290 e 320 réis!” [*O Século*, 20.7.1894]. A substituição do trabalho masculino, mais bem remunerado, por outro com menor custo, voltaria a ser motivo de protesto no final desse ano, quando foram admitidos menores e mulheres nas fábricas “Portugal” e “Herold”, tendo a Associação de Corticeiros organizado um comício contra essas entradas [*O Século*, 3.11.1894].

²⁴⁰ A partir de 1899 o redator do jornal “O Corticeiro” com sede na Cova da Piedade, Almada.

Também a mecanização dos processos de transformação da cortiça e fabrico das rolhas eram motivos de crítica por parte da Associação dos Corticeiros, ao justificar “as dolorosas condições em que se encontram atualmente os operários rolheiros e quadradores, devido à introdução de máquinas de fabrico de rolhas e de quadrar” [*O Século*, 23.9.1893]. A nova massa operária reunia as condições ideais para o desenvolvimento de inovações tecnológicas, algumas delas nascidas de operários mais qualificados. Assim, não foi com surpresa que foram inventadas, precisamente por alguns dos operários da vila do Barreiro, algumas dessas novas máquinas. José Francisco dos Reis, mestre geral das oficinas do caminho de ferro, inventou uma máquina a vapor ou manual de fazer rolhas “com a forma de um forno que aproveita a rolha o mais que pode ser” [*O Século*, 19.12.1892], mais tarde, melhorada noutra experiência para fazer “6 rolhas por minuto, podendo ser elevado para 18 ou 36 rolhas, sofrendo a máquina apenas uma ligeira alteração” [*O Século*, 2.1.1893]. Na firma de serralharia de Manuel Gualdino Júnior e de Manuel Marinho passou-se a produzir esse novo equipamento e outros relacionados com a indústria corticeira [*O Século*, 10.8.1895].

Estas críticas à modernização, a lembrar o ludismo inglês do princípio do século XIX, eram a evidência do descontentamento, neste caso, de mão de obra especializada, mas facilmente “descartável” à mínima inovação tecnológica. Também entre os operários existiram “perdedores”: aqueles que não apostaram na educação e formação, constituídos na maioria das vezes por trabalhadores rurais que migraram para o Barreiro em busca de outras oportunidades. A vila do Barreiro era o “fim da linha”, o princípio do sonho de uma vida melhor e de um bem-estar, que muitas vezes não aconteceu.

A transformação do território em resultado da introdução do caminho de ferro, em particular na vila do Barreiro, influenciou e alterou o trabalho e a população.

O desenvolvimento económico nas localidades junto às margens dos rios Tejo e Coina teve, como vimos, um grande incremento no último quartel do século XIX e permitiu o nascimento de novas atividades económicas para os habitantes das vilas ribeirinhas, como a ferroviária, corticeira, bacalhoeira ou ostrícola. Essas alterações deram-se também em atividades tradicionais, como a agricultura, a moagem, a cordoaria, a salinicultura ou a construção naval, modernizando-se ou, como nesta última, alterando a tipologia de embarcações construídas, destinadas essencialmente ao transporte fluvial de mercadorias e pessoas, ao invés de barcos de pesca. Outras

antigas atividades, como a salinicultura, não declinaram e localidades como o Lavradio, ao invés de produzirem apenas para consumo local, passaram a direcionar a sua produção para a indústria da seca do bacalhau nas margens do Coina e Tejo e mais tarde, até, para a própria Companhia União Fabril.

Contudo foram as novas indústrias aquelas que um maior movimento de pessoas e riqueza geraram, não só pela sua novidade no contexto local, como a nível nacional.

Segundo a própria edilidade, no final do século XIX, os estabelecimentos industriais no Barreiro (quatro fábricas de cortiça, dois estaleiros navais, quatro cordoarias, duas fábricas a vapor de cereais, uma fábrica de massas, uma fábrica de serração de madeira, uma fábrica de creosotagem de madeiras, cinco moinhos de água para moagem de cereais, dois moinhos de água para descasque de arroz e quatro fornos para cozer cal) empregavam cerca de 1200 pessoas, salientando-se que só a indústria corticeira empregava 1000 operários [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 30.3.1895, fl. 12]. Para o município do Barreiro, não restavam dúvidas quanto às causas do desenvolvimento da vila e da região em redor e elas residiam na instalação da estação “terminus” do caminho de ferro. Segundo eles, “foi esta circunstância que chamou para esta vila, as importantes fábricas de preparação de cortiça e rolha, que até então, estavam no Alentejo, tornando a vila no empório comercial do Alentejo e Algarve” [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 30.3.1895, fl. 13]. De facto, no ano de 1895, o concelho do Barreiro tinha recolhido de Contribuição Industrial 4.654\$243 réis e o volume de mercadorias que chegavam à vila, tinha levado ao estabelecimento de uma companhia da Guarda Fiscal (instalada na praia Norte e junto da gare) composta por 25 praças [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 30.3.1895, fl. 13].

A expansão comercial e industrial deste território, apesar de ser de pequena dimensão geográfica e demográfica, permitiu constatar alguns comportamentos que observamos noutras localidades que também sofreram a industrialização, apoiada no caminho de ferro, como Almada (Flores, 2003; Rodrigues, 2000), Porto (Cordeiro, 2006; Matos, 1994), Évora (Bernardo e Matos, 2017; Fonseca, 1996), Setúbal (Fonseca e Guimarães, 2009; Reizinho e Silva, 2001), Coimbra (Mendes, 1984), mas também em países como a Espanha (Capel, 2011; Díaz e Viñas, 2020), Inglaterra (Alvarez-Palau *et al.*, 2016; Kellet, 1969) ou a Suécia (Dribe, Helgertz e Putte, van de, 2015; Edvinsson e Nilsson, 1999).

A maioria deles centram-se nas alterações dos comportamentos demográficos. Em primeiro lugar, a vila e concelho do Barreiro foram dos que mais cresceu em termos de população (apenas comparado a Almada), nas últimas décadas do século XIX. Registou-se um aumento de nascimentos, aliado à imigração, que apesar de nunca ter deixado de se verificar, se acentuou e permitiu a contribuição de distritos do país até aí ausentes ou pouco presentes no concelho. De facto, aos distritos de Coimbra, Aveiro e Viseu, vieram somar-se os localizados a Sul, em particular, depois da abertura de linhas e ramais para essas regiões. A taxa bruta de mortalidade na segunda metade do século XIX também desceu, assim como o saldo fisiológico que se apresenta positivo. Porém em resultado da provável presença da mulher no mercado operário, a taxa sintética de fertilidade não parou de descer até 1911, chegando a ser mais baixa do que a média nacional. Em sentido inverso, a mortalidade juvenil aumentou, em particular, a partir de 1890, período marcado por um “boom” de empresas na vila (a maioria corticeiras), que terá provocado uma diminuição geral da qualidade e condições de vida como a alimentação, habitação e salubridade. As crises sanitárias e epidemiológicas registadas na segunda metade do século XIX foram menores do que as registadas em décadas anteriores, mas a posição do Barreiro na região, como ponto de passagem ou permanência de uma grande massa de pessoas e bens, pode ter contribuído para a manutenção dessas crises. Esta degradação era observada na falta da habitação para as classes trabalhadoras, com a proliferação de barracas; na fraca e má qualidade da alimentação evidenciada pela elevada mortalidade infantil e na “fraqueza congénita”, confirmada nas certidões de óbito; nas doenças ocultas, como o alcoolismo alimentado pelas dezenas de tabernas da vila, causas comprovadas de acidentes profissionais e tragédias locais (como o incêndio da fábrica de moagens de Luís da Costa). A população em resposta a esta degradação do seu bem-estar radicaliza-se politicamente e verifica-se uma ascensão dos ideários republicanos e socialistas, com o aumento do número de greves.

Neste capítulo pudemos verificar o nascimento da primeira industrialização no Barreiro. A instalação da linha de caminho de ferro a partir do Barreiro e a sua nova posição de plataforma logística nos transportes portugueses criaram as bases de várias alterações sociais, económicas e até administrativas (com a anexação de antigos concelhos vizinhos). Se o processo teve o seu arranque em 1855, foi precisamente a

partir da entrada em funcionamento da nova estação ferro-fluvial, em 1884, que surge uma sociedade industrializada em definitivo na vila do Barreiro, quando a grande maioria da jovem população já se encontrava a trabalhar nos setores secundário e terciário.

A vila rural e piscatória, transformou-se paulatinamente numa vila industrial. De facto, essa transformação foi lenta e, na nossa opinião, foi impulsionada ainda mais com a construção da segunda estação ferroviária, com traço do engenheiro Miguel Pais. Os constrangimentos que o transbordo de mercadorias e passageiros (provocados por um erro de localização da primitiva estação), permitiram que o projeto de prolongamento da linha até Cacilhas tivesse perdurado décadas e desviado para a zona de Almada e Seixal aglomerados indústrias, de vários tipos de indústrias como a corticeira, vidreira ou até mesmo a química. O sucesso da estrutura ferro-fluvial inaugurada em 1884 e as posteriores obras de beneficiação e alargamento do seu porto comercial e mineiro, permitiram o desenvolvimento da vila, fixação e crescimento da indústria corticeira e de outras e em última análise, a escolha de Alfredo da Silva para aqui instalar as suas fábricas em 1907.

A proliferação a partir da segunda metade do século XIX de organizações dedicadas à assistência dos habitantes da vila, designadamente de associações humanitárias ou cooperativas de consumo ou habitação, revelou que tal como noutras localidades portuguesas ou estrangeiras, a industrialização e em última análise, o liberalismo e o capitalismo tiveram vencedores e vencidos. No Barreiro, os grandes capitalistas envolvidos na construção ferroviária em 1855 foram os grandes vencedores desta transformação local, seguidos de uma burguesia que ascende socialmente com grande rapidez, mas que não é natural da Vila. Os primeiros grandes perdedores da industrialização foram todos aqueles ligados a ofícios artesanais, em particular, os pescadores. Apesar desta classe estar em declínio desde a Revolução Liberal, a introdução do caminho de ferro acelerou esse processo (fazendo desaparecer até a sua embarcação tradicional de pesca, a Muleta). Se antes da construção do caminho de ferro a esmagadora maioria dos filhos seguia a profissão do pai ou sogro, inevitavelmente ligada ao mar ou rio, depois (e com especial evidência após a inauguração da segunda estação ferro-fluvial) essa norma alterou-se.

Estando a classe marítima a atravessar uma crise de económica e social (em particular, o seu peso na elite camarária) a construção do caminho de ferro possibilitou a transferência de mão de obra do setor primário, para o secundário e terciário, confirmando a industrialização do concelho e a subsequente mobilidade social que se terá verificado, que em futuros estudos deveria ser aprofundada.

Aos conflitos profissionais somaram-se os ambientais que tinham muito menor repercussão na imprensa, nas reuniões camarárias ou noutros órgãos oficiais. Foram os estratos mais pobres e desamparados da população que mais sofreram com as alterações verificadas. Foi a primitiva população da vila, a primeira a sofrer com essas alterações, desde os pescadores, com a proibição definitiva da pesca tradicional com redes de “tartaranha”; a recolha ancestral de ostra e outros bivalves nas areias dos rios, depois da concessão da sua exploração a privados; como a produção do afamado vinho “bastardinho”, com as suas vinhas sacrificadas para a construção da nova estação ferroviária e para sustentar o crescimento urbano da vila. A abertura de novas estradas à custa de propriedades particulares, o arrendamento de baldios concelhios (alguns comunitários historicamente, como o “Rocio”) ou a construção urbana no areal da vila, alterando significativamente a localidade que não pararia de crescer nos 80 anos seguintes.

A constituição camarária alterou-se ao longo do século XIX, precisamente em resultado da industrialização. Os proprietários, cirurgiões e os pescadores, a elite do Antigo Regime, foi lentamente substituída por outra constituída pela burguesia (praticamente inexistente na primeira metade do século XIX) que lucra com o fluxo populacional e com o transporte de mercadorias proporcionado pelo caminho de ferro e pelos novos donos da terra, os industriais da cortiça. Neste cenário de transformação, mantiveram-se no poder algumas famílias locais, em resultado da sua adaptação aos novos poderes estabelecidos, como a Casal ou a Costa. Se a primeira família se extinguiu por falta de geração, a segunda, pelo contrário, diversificou-se por vários ofícios, mas com um núcleo forte na moagem e panificação, uma das atividades económicas que mais cresceu no concelho e que ao contrário do que se podia supor, impediu a ascensão social e política dos industriais da cortiça, o grande empregador na vila, na viragem para o século XX.

De facto, se os sistemas tradicionais de moagem se transformam tecnologicamente com a difusão do moinho eólico e da sua adaptação ao vapor, outras atividades económicas tradicionais sofrem um incremento ou são introduzidas. O desenvolvimento da cultura do arroz na zona de Coina (com as inevitáveis questões ligadas à insalubridade), da agricultura e gado nas novas zonas rurais do Barreiro (em resultado da anexação dos antigos concelhos de Lavradio e Coina) e da introdução da cultura ostreira nas margens do concelho, foram disso um exemplo. Este desenvolvimento de atividades do setor primário não foi imune ao papel dos comerciantes e capitalistas da capital. A eles somaram-se os latifundiários alentejanos, alguns deles, responsáveis pelo desenvolvimento daquela que foi a principal indústria no concelho até à instalação da CUF: a corticeira.

O caminho estava preparado para a vila sofrer novas e profundas alterações, com a presença da CUF e o início da segunda industrialização no Barreiro.

7. A ABERTURA À SEGUNDA INDUSTRIALIZAÇÃO (1907-1910). A COMPANHIA UNIÃO FABRIL

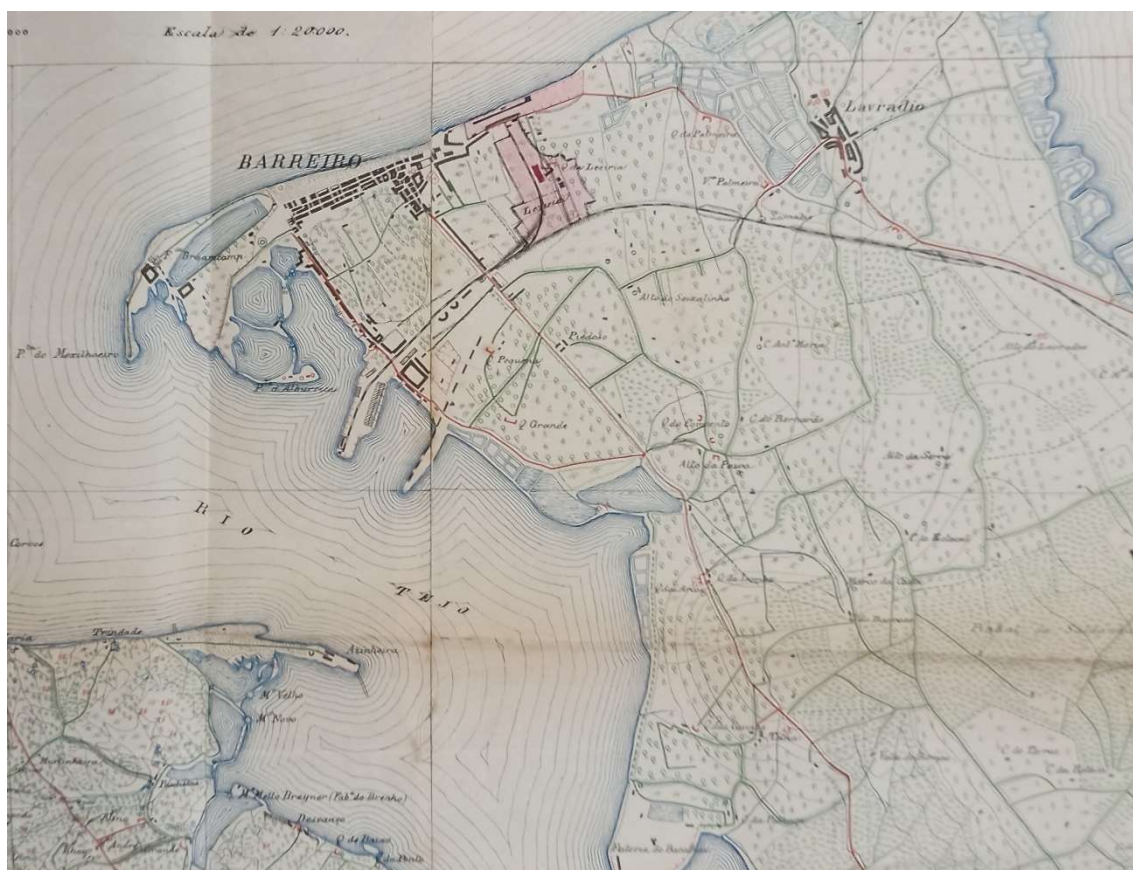
Se ao longo desta investigação analisámos as mudanças e transformações verificadas na vila do Barreiro entre a Revolução Liberal e o início do século XX, este capítulo abre caminho a investigações futuras, com o fim da primeira industrialização e o início da segunda, despoletada no Barreiro com o início da laboração da Companhia União Fabril (CUF).

Ao invés do que sucedeu aquando da primeira Revolução Industrial – cuja tecnologia mais emblemática, a máquina a vapor, só chegou a Portugal, em 1821, meio século após ter sido patenteada em Inglaterra, em 1769 –, no que concerne à segunda Revolução Industrial, o país seguia de perto as nações mais industrializadas, através de uma aposta consistente no ramo das indústrias químicas, características, entre outras, desta segunda fase da industrialização (Faria e Mendes, 2010, p. 8).

Com esta investigação, podemos afirmar que os passos tomados por Alfredo da Silva na tomada de decisão de instalar um complexo fabril de raiz, tiveram em conta o facto de, existirem no Barreiro outras indústrias (e uma massa operária) e em particular, um complexo ferroviário de grandes dimensões e instalações fabris abandonadas, nas mãos dos Bensaúde, determinantes na escolha do Barreiro, ao invés de Casa Branca. Também ficámos a conhecer que desde 1872 chegavam regularmente ao Barreiro minérios provenientes da Mina dos Monges, gerida pela Cartaxo Street & C.^o que alugava o cais da estação e dispunha de um terreno alugado à companhia ferroviária, a sul da estação. Ou seja, desde o último quartel do século XIX que os minérios eram escoados pelo Barreiro e que seria um dos fatores de atratividade para Alfredo da Silva.

De facto, o local onde se iria proceder à construção de um complexo fabril de raiz não foi deixado ao acaso. Os terrenos onde a CUF se iria desenvolver estavam, no início do século XX, fora do núcleo urbano do Barreiro, num dos seus extremos: a denominada “Iezíria” que ligava por estrada o Barreiro ao Lavradio (ver imagem seguinte).

Figura 33 - Planta da implantação da Companhia União Fabril, no Barreiro (1907)



Legenda: a rosa, a área a ser utilizada pela Companhia União Fabril, no Barreiro. Fonte: DGLAB/TT, Governo Civil de Lisboa, Processos de instalações industrial n.º 1, fl. 6, cota: PT/ADLSB/AC/GCL//H-C/006/0001 (1907)

Apenas ali existiam, próximo das águas do Tejo, armazéns que pertenciam à fábrica de cortiça da casa Bensaúde, com um ramal ferroviário, um pequeno cais e ponte de madeira²⁴¹. A sul da estrada, algumas casas, outra fábrica de cortiça, da firma Dundas; mais longe, a quinta da Capela e a vivenda de João Maria de Abreu Moreira. Entre esta e os terrenos marginais, o Alto de Santa Bárbara, com a sua ermida, a Quinta da Formiga e, próximo, um pinhal. No sopé, na beira da estrada, Serafim Melo possuía terra de cultivo e um poço que servia para o abastecimento público, por carroça e pipa. A seguir ao Alto de Santa Bárbara (terrenos da Quinta do Gandum), estava o novo cemitério do Barreiro, construído em 1904 e mais para este, junto da estrada do Lavradio, estava a Quinta das Palmeiras (Pais, 1963, p. 293). Depois, a zona da Lezíria era atravessada por

²⁴¹ Estas instalações fabris (desativadas) tinham origem na cordoaria de Nicola Covacich, construída na década de 1830.

uma das principais vias de acesso à vila do Barreiro, a antiga estrada Real n.º 16 que passando pelo Lavradio, ligava depois, a Alhos Vedros e à Moita.

Pelos aspetos anteriores estavam asseguradas duas condições: distância relativamente à área urbana da vila e junto a um dos poucos portos privados que o concelho dispunha, com ligação à linha do Sul e Sueste.

Terá sido a existência do ramal ferroviário, construído pela corticeira Lane & Santos, a representar um dos principais pontos positivos para a instalação de uma nova fábrica por Alfredo da Silva. Com a dissolução da Lane & Santos em 25 de novembro de 1899, a propriedade e respetivos equipamentos foram adquiridos, na mesma data, pela firma Bensaúde & C.^a. Esta firma já era proprietária, no Barreiro, da Parceria Geral de Pescarias e com esta última aquisição, em 1899, “tomaram a si todo o comércio de cortiça desta firma, a propriedade em que está estabelecida a fábrica para preparo de cortiça, denominada Santa Cruz na vila do Barreiro e bem assim o terreno denominado Nicola, onde está o ramal de via-férrea que liga a citada fábrica com a estação dos caminhos de ferro no Barreiro e regalias inerentes a esta concessão” [CNDF, Fundação Museu Nacional Ferroviário – Direção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, Caixa 428].

O processo da presença da CUF no Barreiro foi iniciado com a aquisição dos primeiros terrenos, em 21 de fevereiro de 1907, diretamente por Alfredo da Silva (em representação da CUF) a Abraham Bensaúde (em representação da Bensaúde & C.^a), proprietários de uma antiga fábrica de cortiça a norte da estrada que partia do “largo das Obras” para o Lavradio, de um terreno para depósito de cortiça, a sul da mesma estrada e da quinta da Capela [DGLAB-TT, CNL, *Escrituras*, Cx. 43, Lv. 81, de 21.2.1907].

Inicialmente aos barreirenses, esta aquisição, passou praticamente despercebida, não compreendendo, provavelmente, as consequências subseqüentes dessa decisão. Foi o correspondente local do jornal “O Século” que resumiu num pequeno parágrafo (pequena parte da sua extensa crónica local) o que se passava: “segundo nos consta, a ex-fábrica de cortiça pertencente à firma Bensaúde & C.^a foi vendida a uma empresa de produtos químicos. É mais uma indústria que vem para o Barreiro, o que é caso de regozijo” [O Século, 24.2.1907].

Alguns meses mais tarde, Alfredo da Silva adquiria a Luís Lamas, a Quinta do Nicola, a sul da mesma estrada [DGLAB-TT, CNL, *Escrituras*, Cx. 43, Lv. 436, de

24.8.1907]. Ainda antes de formalizada esta escritura, Alfredo da Silva, na qualidade de gerente da CUF, deslocou-se ao Barreiro onde entregou pessoalmente ao Administrador do Concelho do Barreiro, um requerimento a solicitar autorização para a abertura de uma fábrica de ácido sulfúrico na Quinta do Nicola. Nesse processo que deu entrada no Governo Civil de Lisboa, no departamento de licenciamento de instalações industriais²⁴², foi o próprio Alfredo da Silva que redigiu o requerimento, descrevendo o novo estabelecimento industrial:

“O processo de fabricação a empregar, é o da obtenção de ácido sulfuroso pela grelhagem, principalmente, de pirites, eventualmente de enxofre, em fornos e sua transformação em ácido sulfúrico nas câmaras de chumbo. Os fornos a empregar são os fornos mecânicos de tipo americano, de marcha continua. As câmaras são de tipo geral utilizado nestas instalações, com as respetivas torres de Glover et Gay Lussac. Haverá aparelhos para a concentração e purificação do ácido. A fábrica terá duas unidades produtoras, independentes. Haverá, uma estação central geradora de força e pela eletricidade se fará a transmissão de energia para toda a fábrica.” [DGLAB-TT, Governo Civil de Lisboa, *Licenciamento de instalações industriais*, Cx.01, 1907].

O mesmo requerimento anunciava que os produtos a obter seriam, em primeiro lugar, o ácido sulfúrico transformado em superfosfatos pelo ataque às fosforites e ainda o ácido em estado natural bruto, concentrado, diluído ou refinado, conforme as necessidades da indústria e do comércio e os subprodutos respetivos.

Segundo o subscritor do documento, esta fábrica vinha preencher a grande necessidade de abastecer a agricultura de adubos nacionais, “enquanto os adubos hoje necessários se importam em quantidade superior a 60.000 toneladas e valorizar as riquezas mineiras do Alentejo que hoje exporta as suas pirites e que passará a ter com o estabelecimento desta indústria, um grande mercado de consumo interno. É, portanto, um valioso elemento de riqueza pública que se pretende criar e que valoriza

²⁴² Pelo decreto de 21 de outubro de 1863, a concessão das licenças dos estabelecimentos de 1ª e 2ª classe estava à responsabilidade dos governadores civis, enquanto, os estabelecimentos de 3ª classe estavam nos administradores dos concelhos ou dos bairros [CMB-AMB, CLP, decreto de 21.190.1863], a Administração do Concelho do Barreiro, através do seu secretário Augusto César Vasconcelos referiu apenas não existir qualquer oposição ou reclamação que impedisse a construção desta fábrica [DGLAB-TT, GCL, *Licenciamento de instalações industriais*, Cx.01, 1907].

o solo português em geral e a localidade onde se instala, devido à vastidão e importância do estabelecimento a construir” [DGLAB-TT, GCL, *Licenciamento de instalações industriais*, Cx.01, 1907].

Segundo Alfredo da Silva, toda a instalação seria feita segundo os mais modernos processos técnicos e todos os aperfeiçoamentos da química moderna seriam considerados nesta instalação, de forma que ela não teria nenhum dos inconvenientes apontados a esta indústria na Tabela da 1ª Classe do decreto de 21 de outubro de 1863, que regulava à época a abertura dos estabelecimentos industriais: “cheiro desagradável e sufocante, insalubre e nocivo à vegetação”. No mesmo documento, Alfredo da Silva chegou a lançar críticas a este Decreto, lembrando que esses problemas deviam existir no tempo em que foi redigido, mas que esse problema já não se colocava nas instalações modernas, algumas delas instaladas nos centros de algumas cidades francesas e rematava: “se há indústria que tem progredido é certamente a química e o seu estado atual, especialmente na indústria do ácido sulfúrico, é muito distante de 1863” [DGLAB-TT, GCL, *Licenciamento de instalações industriais*, Cx.01, 1907]. O tempo veio mostrar que este argumento era uma falácia. Para mais, apesar de Alfredo da Silva criticar o Decreto de 1863, a sua redação facilitava a instalação de instalações fabris, porque a autorização do requerimento (que chegou no dia 27 de julho de 1907) estava dependente da ausência de reclamações pela sociedade civil no prazo de 30 dias. Como as fábricas ainda não estavam edificadas ou em laboração, as inevitáveis queixas aos maus cheiros e efeitos nocivos dos gases, só surgiriam meses depois, ou seja, demasiado tarde para protestar²⁴³.

Foi o Delegado de Saúde do Barreiro, Joaquim José Fernandes da Costa que no seu parecer a este requerimento de Alfredo da Silva, previu os efeitos dos gases libertados alertando, então, para o cumprimento do ponto n.º 2 do artigo único, do mesmo Decreto, ou seja, a distância entre a fábrica e as habitações. No requerimento apresentado, Alfredo da Silva já tinha confirmado que essa distância de segurança

²⁴³ Em 1936, sucedeu precisamente o oposto. Ao ser afixado o edital com a pretensão dos estabelecimentos Herold montarem nos seus terrenos na Recosta, uma fábrica de adubos orgânicos e químico-orgânicos pelo processo de nitrificação do azoto na turfa, inserindo-se na categoria de instalações fabris com “cheiro e emanações nocivas”. A imprensa local fez o apelo ao protesto popular, no sentido de apresentar reclamações no prazo de 30 dias, impedindo desta forma a instalação desta unidade fabril, o que veio, de facto, a suceder [O Barreiro, 15.10.1942, p. 1].

estava a ser cumprida, com a fábrica a ser construída a 300 metros das primeiras casas, localizadas no Alto de Santa Bárbara, e a 500 metros do largo das Obras. Apesar da fábrica de ácido sulfúrico ser representada, na planta anexa ao requerimento, no centro da área do complexo fabril, não foi colocada na mesma planta o bairro operário da empresa, a ser construído a poucos metros de distância.

Em requerimento apresentado pela CUF em setembro de 1907, novas alterações à paisagem e aos quotidianos da vila foram introduzidas por esta empresa. Com o argumento que a população utilizava um caminho entre as suas propriedades para efetuar “despejos de todas as imundices, constituindo uma verdadeira fossa pública e um foco de infeção”, era solicitado o encerramento de uma azinhaga que ligava as quintas do Abreu e do Nicola. A Companhia comprometia-se a extinguir este foco de infeção, através da expansão da sua instalação fabril que “pela nossa iniciativa irá tornar-se, em breve, num importante centro fabril do país e criar novos arruamentos através da construção de um bairro operário” [CMB-AMB, *Livro de Atas da CMB*, 19.9.1907, fl. 85].

Em 1908, a norte da estrada do Lavradio, começou a laborar a primeira fábrica de extração de óleo de bagaço de azeitona, para fins industriais, seguindo a de negro-animal, para descoloração de azeites destinados à indústria de sabões. A produção de azeite no Barreiro não estava dissociada da fábrica adquirida em Alferrarede, em 1907, com o fim de diversificar a produção industrial da empresa (Faria, 2004, p. 133), assim como, de aproveitar o crescimento da indústria conserveira, fornecendo azeite para as fábricas de Setúbal a preços competitivos [O Século, 1.9.1908].

O alvará concedido pela Administração do concelho, para a fábrica no Barreiro, datava de 14 de dezembro de 1907 e licenciava instalações fabris a norte da estrada do Lavradio [CMB-AMB, *Alvarás 1899-1908*, fl. 45v-46v]. Segundo o mesmo alvará, a fábrica de extração de óleos finos inseria-se na 3ª classe da tabela do regulamento de estabelecimentos industriais insalubres, incómodos ou perigosos, segundo o decreto de 1863, com a designação de “algum risco de incêndio e cheiro desagradável, sobretudo quando se emprega a torrefação das sementes ou frutos oleosos”. Assim, era estabelecido pelo mesmo alvará que as chaminés para a saída dos fumos deveriam atingir uma altura de “10 metros acima dos espigões dos telhados, abrangidos num círculo de 40 metros de raio, de forma a impedir qualquer incómodo na vizinhança; que

a ventilação deve ser ampla e perfeita, de forma a assegurar uma boa e constante renovação do ar respirável no interior da fábrica e assim impedir a intoxicação lenta dos operários pela ação deletéria dos dissolventes empregados na lixiviação das gorduras; que os líquidos residuais devem ser previamente neutralizados, antes de serem lançados no rio, se a observação demonstrar que eles possam causar algum dano; qua se a prática demonstrar que para benefício da salubridade pública ou para salvaguarda da vida dos operários se tornar necessário neutralizar ou absorver gases que lhes sejam nocivos, deverá o industrial ser obrigado a adotar a disposições materiais que lhes forem impostos nesse sentido” [CMB-AMB, *Alvarás 1899-1908*, fl. 46-46v].

Realizadas e postas em marcha as já referidas instalações, entre 1908 e 1909, há que lhes associar, nesse período inicial, o estabelecimento das necessárias infraestruturas (incluindo as acessibilidades ferroviária e portuária) e a aquisição (e transferência para o Barreiro) de instalações têxteis capazes de produzir as embalagens (sacaria) necessárias para a colocação dos variados produtos.

Ao longo das décadas seguintes esta empresa adquiriu dimensão, crescendo em diversas áreas de negócio. Muitas dessas áreas representavam também o estado da arte da tecnologia industrial, pelo que a CUF se tornou um instrumento importante para a modernização de Portugal. A resposta desta empresa face a novos desafios e percursos de expansão resultou no conseqüente aumento da procura de mão-de-obra cada vez mais especializada e orientada para os processos desta empresa (Lima, Reis, et al, 2010, p. 25).

Por tudo isto se via, como fora acertada a escolha do Barreiro para a implantação do complexo fabril: o grande mercado de adubos que era já o sul do Tejo desde o final do século XIX, facilmente se atingia por linha férrea; as matérias-primas provinham tanto do Alentejo – bagaço de azeitona e pirites – como das localidades da região – sal, como do estrangeiro – fosforites importadas pelo porto (Cruz, 1973, p. 108).

A 9 de setembro de 1909 foi finalmente emitido o alvará para a entrada em funcionamento da fábrica de ácido sulfúrico [CMB-AMB, *Alvarás 1909-1927*, fl. 8v]. Os produtos a obter seriam o ácido sulfúrico, transformado em superfosfatos pelo ataque dos fosforitos, o ácido em estado natural bruto concentrado, diluído ou refinado, assim como os seus subprodutos. No ponto 6º e 7º do citado alvará eram feitas observações à segurança dos operários, com a obrigatoriedade de existirem vasos com lixivia alcalina

no caso de acidente; e, no caso de se verificar poluição no rio nas águas derramadas pelo esgoto, serem tomadas as devidas providências para o minimizar ou neutralizar, algo que o tempo veio mostrar que não foi aplicado.

Em 1909, a primeira secção da fábrica de ácido sulfúrico concentrado e de superfosfatos entrava em laboração aproveitando a existência de um ramal ferroviário que servia originalmente a cordoaria Nicola, a primeira instalação fabril que surgiu no local, em 1835 [*Jornal do Barreiro*, 29.8.1963, p. 5]. Da mesma forma, a compra de propriedades cada vez mais para sul, previa a expansão do complexo (o que se veio a verificar) e um “corredor” para os fumos das chaminés, transportados pelo vento dominante de Norte, último aspeto este, que não foi concretizado na sua totalidade. De facto, a zona do Alto Seixalinho (que sentirá duramente o problema da poluição atmosférica) já estava muito fragmentada territorialmente em várias quintas, como a Quinta dos Silveiros, Quinta da Amoreira e a Quinta Brás e os seus proprietários não estavam dispostos a vendê-las a Alfredo da Silva, tendo preferido lotear as parcelas para a construção.

Anos mais tarde, os habitantes do Barreiro sofreriam as consequências da perda da qualidade do ar, tal como no século XIX nas minas de S. Domingos com a empresa Mason & Barry²⁴⁴. De forma semelhante, os argumentos económicos e financeiros sobrepuseram-se ao bem-estar e sobrevivência das populações (Guimarães, 2016b, p. 174), explanados na famosa frase proferida pelo presidente da Câmara Municipal do Barreiro, Carlos da Cruz e França, ao jornal “Diário de Lisboa” a 25 de março de 1972 sobre as queixas da população à poluição atmosférica: “ou couves ou gases!”. Os impactes da poluição atmosférica, dos solos e das águas, na vila do Barreiro e nos concelhos ribeirinhos do Tejo, ainda está em parte por fazer. Será uma das investigações futuras a que nos proporemos fazer, assim que estejam reunidas as condições de acesso aos arquivos empresarias, em particular os da CUF.

Porém é certo que a instalação da CUF no Barreiro e o seu desenvolvimento durante grande parte do século XX criaram uma outra imagem do Barreiro.

²⁴⁴ Onde apesar das queixas dos habitantes e dos pescadores (e do pagamento de algumas compensações), os argumentos da empresa foram sempre bem acolhidos pelo Governo, ao contrário das constantes queixas por parte da população, sempre desconsideradas.

Às mudanças operadas ao longo do século XIX, advieram outras num período mais recente, que pelo seu gigantesco impacte (até ao nível da memória coletiva) fizeram cair no esquecimento as primeiras. A esse nível, ficou a memória dos pescadores, mas desapareceu a dos moleiros e da indústria das moagens, assim como do arroz e da cultura ostrícola.

8. CONCLUSÕES

A narrativa histórica do Barreiro e da sua região tem sido pontuada por duas ideias feitas.

A primeira delas é de que o Barreiro deve o seu desenvolvimento à CUF. A outra é de que a instalação da linha de caminho de ferro e estação terminal no Barreiro, em 1861, provocou um rápido desenvolvimento económico e industrial (Carmona, 2011, p. 3; Pais, 1963, p. 188; Pimenta, 1886, p. 77; Silveira, Lima e Alcântara, 2011, p. 29).

O Barreiro acolheu a primeira grande estação ferroviária de mercadorias e passageiros construída de raiz no nosso país, em 1861, ainda antes da estação de Santa Apolónia (1865) em Lisboa ou de Campanhã, no Porto (1875).

Tal como sucedera noutros países europeus, a estação terminal dos caminhos de ferro foi construída a cerca de dois quilómetros do centro da vila. A explicação para esse afastamento era simples: o caminho de ferro era considerado, na época, um motor de desenvolvimento. Assim, a vila rapidamente cresceria na direção da nova estação. Tal como Rui Tavares afirma: “A chegada do caminho de ferro às cidades vai provocar um enorme impacto urbano, alterando toda a sua estrutura e reordenando o espaço, entre o centro e a envolvente ao centro, definindo, agora pela primeira vez na história, uma nova cidade que se estrutura em vários centros” (Tavares, 2013, p. 32). E de facto, foi o que sucedeu no Barreiro com a abertura de uma nova estrada de ligação para a nova estação, logo em 1862 – a “rua Nova do Rosário” (a atual rua Miguel Pais) a qual criou um eixo de crescimento e fixação de novas indústrias subsidiárias do caminho de ferro e de outros serviços como o telégrafo, administração ferroviária e até habitação. À sua volta desenvolveram-se atividades industriais e ferroviárias que transformaram o Barreiro numa referência nacional da revolução industrial portuguesa, para o que contribuíram também as numerosas indústrias instaladas junto à cidade e na cidade (Faria e Mendes, 2010, p. 8; Pereira, 2012, p. 13).

No Barreiro, tal como Sewell lembra para Marselha, a paisagem social diversificava-se com o estabelecimento de qualquer tipo de indústria fabril, a par do operariado indiferenciado, originando a multiplicação de artesãos: pedreiros, carpinteiros e ferreiros para construir as fábricas; construtores, alfaiates, sapateiros, padeiros e afins

para abrigar, vestir e alimentar os seus trabalhadores. De facto, as técnicas mais avançadas foram desenvolvidas em paralelo com as mais arcaicas (Sewell, 1988, p. 3).

Este desenvolvimento local foi feito à custa do “Interland” algarvio e alentejano que à deslocalização de indústrias, em particular, a corticeira, que se ia instalando ao longo dos concelhos da “outra banda”. Foi também do interior que veio a massa humana que faria crescer exponencialmente a população da vila, a partir do início da última década do século XIX.

Como vimos a partir de 1872 começaram a chegar regularmente ao Barreiro minérios provenientes da Mina dos Monges, administrada pela Cartaxo Street & C.^ª que procedeu à instalação de uma pequena linha, que partindo da mina entroncava na rede geral do caminho de ferro do Sueste. No Barreiro, para gerir os depósitos de minério e o seu transporte, a companhia alugava o cais da estação e dispunha de um terreno alugado à companhia ferroviária, a sul da estação. Por isso, quando Alfredo da Silva opta pelo Barreiro para instalar a CUF sabia que grandes quantidades de minério já era escoado pelo Barreiro, rota que iria aproveitar de sobremaneira.

A partir das últimas décadas do século XX, o concelho tem vindo a desindustrializar-se, com as antigas instalações fabris demolidas e abandonadas, transformadas em blocos residenciais ou à espera de destino útil, num “limbo” de desenvolvimento. As chaminés fabris a soltarem o seu incómodo insalubre fumo, o intenso tráfego fluvial e ferroviário e o movimento humano na entrada e saída das fábricas são hoje apenas uma memória dos velhos sobreviventes. A nova geração já não assistiu ao Barreiro, a “Manchester portuguesa”, poluído e cinzento, apesar de este imaginário persistir ainda fora do concelho na memória coletiva. O Barreiro é hoje uma cidade-dormitório que integra a Área Metropolitana de Lisboa e que aspira em apostar num novo setor da economia – o turismo – ideia que há alguns anos faria sorrir qualquer barreirense. O município e instituições particulares culturais e cívicas locais, apostam hoje na conservação do património industrial ainda existente, em particular o ferroviário e o da CUF.

Nas primeiras linhas desta investigação lembrámos a ideia generalizada de que o Barreiro “foi a CUF” e de que antes da instalação localmente desta grande empresa, a vila não passava de uma pequena povoação de pescadores pobres. Quisemos,

igualmente, verificar se (tal como indica a página oficial do município barreirense), se logo, com a instalação do caminho de ferro se terá verificado um surto industrial ou, contrariamente, “(...) as grandes alterações da fisionomia tradicional [da vila] deram-se com a entrada em laboração das indústrias químicas em 1907, pela mão de Alfredo da Silva²⁴⁵”. No final, estamos certos de que assim não foi. Efetivamente, o surto industrial local é anterior à chegada do empreendedorismo da CUF ao Barreiro.

O nosso principal objetivo foi o de determinar quais foram as principais alterações (e as permanências, se porventura as houve), verificadas no Barreiro, durante o ciclo da primeira industrialização (1855-1910) ao nível da sociedade, da economia e da demografia, através de um estudo à escala local sobre a sua modernização e como a industrialização do concelho poderá ter contribuído para a grande consolidação geral do Portugal regenerador de oitocentos. Nesse sentido, esta investigação foi dividida de forma a poder caracterizar a vila e concelho do Barreiro num período de cerca de 100 anos.

Assim, analisámos, em primeiro lugar, o espaço concelhio, a atividade pré-industrial e como as ligações fluviais entre o Barreiro e a capital do país se desenvolveram. Em última análise, estivemos interessados em conhecer previamente como se apresentava a vila do Barreiro e a sua região nas vésperas da construção do caminho de ferro. Seguidamente, estudámos a estruturação da primeira industrialização no Barreiro, com a instalação do caminho de ferro e a construção de duas estações ferroviárias, de dimensões consideráveis, com grandes realizações de engenharia, no espaço de 25 anos. A partir deste contexto, analisámos as principais características demográficas locais, comparando-as com as regiões contíguas para, depois, introduzirmos a análise das transformações operadas no território, na sociedade, na economia e no ambiente, da segunda metade do século XIX até às vésperas da implantação da República.

Na nossa primeira hipótese, afirmámos ser geralmente considerado que o agente da mudança na vila do Barreiro terá sido o caminho de ferro, cuja construção se iniciou em 1855. A nossa investigação revelaria que essas alterações começaram antes, com a implantação do Liberalismo. De facto, as primeiras mudanças verificadas na vila

²⁴⁵ Fonte consultada em 27.7.2022 em <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/historia/revolucao-industrial>

do Barreiro deram-se ao nível da propriedade, depois da vitória liberal. Uma nova elite burguesa e mercantilista instalou-se no concelho do Barreiro a qual viria a ser testemunha e protagonista do momento charneira da história local do século XIX, com a construção do caminho de ferro. Apesar de na sociedade barreirense terem persistido, entre as suas elites, antigas famílias desde o final do Antigo Regime, como a Casal, foi graças à nova elite liberal que as primeiras mudanças económicas se verificaram, impulsionadas por personalidades como Nicola Covacich, Joaquim António de Aguiar, George Wheelhouse ou a família Costa, estes últimos ligados à indústria das moagens. Foi precisamente no seio de uma atividade secular no concelho – a moagem – que surgiu pela primeira vez uma máquina a vapor na vila, transformando esta atividade tradicional na primeira grande indústria local, ainda antes da corticeira.

O Barreiro, já antes da instalação do caminho de ferro se estava a afirmar como uma das principais plataformas logísticas entre os concelhos ribeirinhos da margem sul do Tejo e o sul de Portugal. Foi uma nova elite municipal (em oposição à antiga, constituída por pescadores, que o regime liberal então afastou) que unida em “lobby” contra o atavismo, conseguiu obter apoios financeiros para a construção da ponte-cais do Mexilhoeiro, cujo projeto foi implementado a partir de 1854. Terá sido também a nova elite municipal que conseguiu que o ponto de partida da “estrada da margem do Tejo para Setúbal” tivesse o seu início no Barreiro, em fevereiro de 1854. A promoção de obras públicas toma corpo localmente. Os objetivos eram claros. Pretendiam criar na vila do Barreiro as condições necessárias para um desenvolvimento económico que estava em perspetiva desde a revolução liberal e que a guerra civil, antes de 1851, tinha adiado. Não foi por isso uma surpresa (ao contrário do que hoje se afirma), a alteração do local de construção da estação ferroviária de Aldeia Galega para o Barreiro, no Verão de 1854. A primeira estação ferroviária terminal foi construída o mais perto possível da ponte-cais do Mexilhoeiro, local escolhido anteriormente para escoamento por rio das mercadorias que chegavam de comboio. Como constatámos nesta investigação, essa localização da estação não era satisfatória.

Foi Joaquim António de Aguiar, com residência sazonal no Barreiro e grande promotor dos melhoramentos locais, quem, junto do governo assegura a localização do edifício da estação no local primitivo, com a promessa (nunca cumprida) da vila do Barreiro não vir a ser, no futuro, o “términus” da linha ferroviária e de esta ser

deslocalizada para Cacilhas, mais próximo de Lisboa. A elite local barreirense era um reflexo da política económica desenvolvimentista que se praticava no Portugal do século XIX, através do qual caciques locais, procuravam porventura lograr, escurados na sua influência governamental obter dividendos. Temos casos idênticos noutros locais do país, que ilustram essa influência como Clemente Menéres, na sua quinta do Romeu em Mirandela, o grande obreiro do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandela, pela capacidade de congregar diversas personalidades em torno de um projeto indispensável ao desenvolvimento agrícola, industrial e comercial das terras transmontanas, influenciando para que o mesmo lhe passasse à porta (Viseu, Beira e Cordeiro, 2015, p. 7). Ou, o caso dos Beças no negócio da mesma linha ferroviária (Pereira, 2014, p. 38).

Este desatino financeiro da Regeneração foi comentado por dois contemporâneos, residentes no Barreiro: José Augusto Pimenta, em 1886 e Ladislau Batalha, em 1904.

O primeiro, criticava o desperdício da riqueza nacional, quando pelo Decreto de 1866 e pela Lei de 10 de março de 1869:

“O nosso governo acode pressuroso a oferecer de presente, a meia dúzia de súbditos britânicos [sócios da Companhia do caminho de ferro do Sueste de Portugal] a insignificância de 2.376:653\$751 réis. (...) E ainda há muitos pessimistas que afirmam ser o nosso país, uma nação pequena e pobre!” (Pimenta, 1886, p. 77).

O segundo, lamentava:

“O facto é que a honestidade administrativa, o patriotismo das obras e não das palavras, a despreocupação do luxo e o espírito de utilidade, sobretudo a vaidade e o orgulho do trabalho e do empreendimento constituem a varinha mágica que aplaina montanhas, que ergue planícies, que perfura túneis, que abre canais, que desvia o curso dos rios e altera a geografia das costas, pondo a natureza com todas as suas grandiosas forças ao serviço dos povos” (Batalha, 1904, p. 12).

A elite da primeira industrialização no Barreiro, fez acompanhar o seu impulso desenvolvimentista com a obtenção de vantagens próprias, como era típico na época. Foram eles que no processo de construção da linha férrea, em 1855, revelaram outros aspetos da sociedade portuguesa que são transversais a várias épocas: o uso da especulação imobiliária, através da posse de informação privilegiada e a provável obtenção das vantagens associadas. Uma figura emblemática deste período e destas

circunstâncias poderá ser encontrada no papel de António Maria Bandeira, um comerciante local que em virtude das suas ligações aos primeiros investidores do caminho de ferro, se tornou o seu “testa de ferro” na aquisição de propriedades, com vista à obtenção de lucro próprio. De vereador, ascendeu a presidente da edilidade, enquanto a sua fortuna e número de propriedades foi crescendo. Curiosamente, Bandeira foi talvez uma das primeiras vítimas da primeira industrialização no Barreiro, através do seu rápido endividamento, falência e posterior suicídio em Lisboa, em 1868. Uma figura que porventura merecerá uma biografia.

Esta nova sociedade mercantil emergente opunha-se a uma outra, tradicional, representada pela classe piscatória local, a qual com o Liberalismo foi afastada dos cargos municipais, através da legislação eleitoral expressa nos novos códigos administrativos. Contudo podemos afirmar que esta classe não se eclipsou, mas que se transformou. Alguns dos “pescadores” ou “marítimos” passaram a ser “proprietários” (de embarcações de transporte de mercadorias e passageiros entre as duas margens). A intensificação do tráfego marítimo entre a capital e a vila do Barreiro, a partir da segunda metade do século XIX, levou igualmente à ascensão social dos “carpinteiros de machado”, agora abastados proprietários de estaleiros navais, ao longo da nova Rua Miguel Pais. Esta transformação social deu-se igualmente com os moleiros, que graças à expansão desta indústria, apoiada por um florescente tráfego entre as duas margens do Tejo, ingressaram nesta nova elite.

Foi desta última elite em ascensão, de ascendência moageira, que nasceu o primeiro industrial do Barreiro: Luís da Costa. Apesar da sua morte prematura em 1883, conseguiu criar uma fábrica de moagens a vapor de dimensão regional a qual viria, mais tarde, a estar na base da Companhia de Moagens de Santa Iria. Este industrial enquadrar-se, seguramente, no apelo de Maria Filomena Mónica à necessidade de elaboração de mais biografias de indústrias portuguesas do século XIX, quando muitas ainda estão por fazer (Mónica, 1987, p. 842). Além de industrial, foi mecenas, mutualista e político, primeiro progressista e depois, um dos primeiros republicanos da vila, tornando-se uma das maiores influências sobre o seu maior protegido, José António Rodrigues, este um dos grandes epígonos do ideário republicano na localidade, no último quartel do século XIX. José António Rodrigues foi maçom e fundador, em 1906, da loja maçónica “Esperança no Porvir”.

A rápida ascensão de uns levou inevitavelmente à criação de um fosso entre estas elites e a restante população, ligada a atividades mais tradicionais, a qual perdeu alguma qualidade de vida. Aspetos como o declínio da pesca de arrasto tradicional e a delapidação dos recursos naturais no rio Tejo, devido à sobrepesca, assim como a proibição da apanha de bivalves, depois da entrega da sua exploração a privados (esta atividade alimentava uma parte da população que vivia no limiar da pobreza), foram fatores importantes para o aumento de uma franja da população pobre que morria de subnutrição e de outras doenças associadas, em particular da tuberculose. Estando a classe marítima a atravessar uma crise económica e social (em particular, o seu peso na elite camarária) a construção do caminho de ferro possibilitou a transferência de mão de obra do setor primário, para o secundário e terciário, confirmando a industrialização do concelho e a subsequente mobilidade social.

À semelhança do espírito da época, foram estas novas elites locais burguesas, tal como se verificou noutras localidades portuguesas, que assumiram o papel de protetores da “infância desvalida” (com a fundação do Asilo de D. Pedro V, em 1855) ou na assistência à doença, ou providenciando um enterro digno (com a Associação Humanitário do Barreiro, fundada em 1864). No entanto foram estas caridosas elites que se opuseram à criação das primeiras cooperativas operárias no Barreiro, no final do século XIX, queixando-se de concorrência desleal, quando o que estas pioneiras sociedades de consumo pretendiam era fornecer géneros de primeira necessidade, pão barato e livre de especulação.

A nossa investigação veio revelar-nos que as novas elites foram também as principais dinamizadoras da criação de sociedades filarmónicas e de recreio na vila, estando presentes na fundação da Filarmónica Barreirense e nos primeiros grupos teatrais. Localmente, estas novas formas associativas tiveram um grande incremento a partir da década de 1840, apoiadas numa nova atividade económica, baseada no lazer e na transformação da praia norte da vila numa estância balnear para elites lisboetas e alentejanas.

Esta atividade de lazer foi favorecida pelas ligações fluviais a vapor e depois pelo caminho de ferro, animando as ligações de passageiros entre as duas margens, o pequeno comércio e o alojamento. Embora a génese do movimento associativo tenha a sua origem nas suas elites, a chegada de inúmeros forasteiros ao concelho, depois da

construção do caminho de ferro, veio “democratizar” a sua composição social (apesar de deixar de parte as mulheres), tendo o último quartel do século XIX, assistido ao nascer de várias associações de classe operárias na vila, à semelhança do que se passava nos concelhos ribeirinhos a sul do Tejo (Pereira, 2013, p. 263).

Ao longo do século XIX a imagem do Barreiro para os contemporâneos foi sendo alterada. Entre essas alterações destacam-se também as de dimensão ambiental. Ao contrário do que é afirmado, as alterações ambientais no Barreiro, deram-se ainda no século XIX e a maioria delas esteve ligada à construção do caminho de ferro. A construção da primitiva estação ferroviária na antiga praia da Recosta e a expropriação de grande parte das terras de cultivo de vinha, olival e de outras culturas, produziu a primeira dessas alterações, com o aterro da antiga praia. Seguiu-se, depois, a alteração das suas margens com a construção de novas estradas, loteamentos para habitação e instalação das primeiras indústrias associadas ao transporte ferroviário, como a metalúrgica, e pouco tempo depois, a corticeira. A construção da nova estação ferro-fluvial em 1884 implicou ainda maiores alterações ambientais, com um aterro massivo das praias da Recosta e escavação (para obtenção de pedra e areia) de zona de cultivo do Seixalinho, no termo da freguesia do Barreiro²⁴⁶.

As alterações verificadas na paisagem em resultado da construção do caminho de ferro na praia da Recosta, com os seus aterros, e o subsequente desenvolvimento industrial e urbano, ao longo na nova rua Miguel Pais, já tinham levado à destruição de campos agrícolas. De facto, a cultura do trigo, comum no século XIX (Mello, 1897, p. 142), era já praticamente inexistente no início do século XX [CMB-AMB, *Livro de Atas da Comissão Executiva da CMB*, Lv.º 1, 26.11.1914, fl. 78v]. O caminho de ferro, ainda antes da instalação da CUF condicionou o território e o crescimento urbano, através da criação de barreiras urbanas artificiais criadas pela linha férrea. Esta forte marca industrial que dominou a cidade do Barreiro durante mais de um século originou uma cidade dividida e separada em duas zonas urbanas pela linha férrea. Como consequência, a cidade tornou-se descontínua, adquirindo com o tempo um carácter de heterogeneidade,

²⁴⁶ Este último local ficou conhecido, a partir de então, como a “Escavadeira”.

rotura e divisão, onde, por sua vez, os atravessamentos e contactos ficaram dificultados (Valadeiro, 2011, p. 78).

Apesar da História Ambiental estar em desenvolvimento a nível mundial e, em particular, a nível nacional, o Barreiro como estudo de caso ainda não foi abordado, esperando-se assim a abertura de novas discussões e debates, próprios do objeto historiográfico da industrialização. Uma das vertentes que merecerá uma abordagem em investigações futuras prende-se com o papel de algumas atividades económicas, que tão depressa surgiram como desapareceram, como foi o caso da cultura ostreira, a qual nesta investigação apenas aflorámos nos seus aspetos fundamentais. O seu estudo aprofundado revelará o jogo de interesses e poder, entre as elites lisboetas (e estrangeiras), com consequências prejudiciais claras nesta atividade local, anteriormente livre e sem barreiras.

Recentemente, decorreram as comemorações dos 150 anos sobre o nascimento de Alfredo da Silva (1871-2021), as quais incluíram, com o apoio da Fundação Amélia de Mello, o lançamento de um conjunto alargado de trabalhos de investigação a serem editados a curto prazo²⁴⁷. No entanto ficará uma história por contar: a dimensão dos

²⁴⁷ “A CUF e o Portugal Contemporâneo: quadros de história económica e empresarial”, por Álvaro Ferreira da Silva; “Compreender o passado, construir o presente, imaginar o futuro”, pela Lisboa Consortium; “Cultura CUF: unindo gerações”, pelo Centro de Estudos de História Empresarial da Universidade Autónoma de Lisboa; “Alfredo da Silva e a CUF – Liderança, empreendedorismo e compromisso”, por José Miguel Sardica; “A arquitetura da CUF – História e contexto”, por José Manuel Fernandes e Miguel Figueira de Faria; “Relações entre empresas e Estado: papel dos grandes projetos industriais na transformação da economia portuguesa”, por João Confraria; “A Inovação na CUF (produtos e processos, mercado, marketing e obra social), por Ricardo Reis; “A política social da CUF”, por Francisco Branco; “A CUF – óleos e azeites, passado, presente e futuro”, por Miguel Sottomayor, Vasco Rodrigues, Manuela Pintado e Ana Gomes; “O olival e azeite – o caminho percorrido e desafios do futuro”, pela Agrogres; “Empresas, empresários e gestores – memórias e inspirações”, pela Católica Porto Business School; “O impacto do Grupo CUF na economia portuguesa: quanto valia e qual a sua importância económica nas vésperas das Nacionalizações” por Luciano Amaral; “Estudo sobre a história da publicidade em Portugal (partindo do exemplo da CUF) por Eduardo Cintra Torres; “Arquivo CUF-AS: um arquivo empresarial para o futuro” por vários autores; “Globalização em português: revoluções e continuidades africanas” por Jorge Braga de Macedo; “Os engenheiros da CUF no contexto da engenharia portuguesa e europeia” por Paula Diogo; “A CUF em Alferrarede – História e opções industriais” por Sónia Pedro; “O contributo da CUF para a medicina em Portugal”, pela CUF; “Código de ética anotado” por Helena Pereira de Melo; “Estilos de vida e saúde”, por Conceição Calhau e Jaime Branco; “Envelhecimento e saúde” por Helena Canhão; “Saúde e tecnologias” por José Paulo Santos e Ricardo Vigário; “A relevância da indústria química e o seu contributo para a sociedade” por José Luís Figueiredo; “Impacto sócio-económico do complexo químico de Estarreja”, pela Universidade de Aveiro; “Other face of medicine – from molecule to one health” por José Fragata; “Patrimónios fabris e requalificação urbana” por Frederic Vidal e Miguel Figueira de Faria; “Os trabalhos de consultoria de gestão estratégica da CUF” por Álvaro Ferreira da Silva; e “Liderança em tempo de crise: Alfredo da Silva nos anos 20” por Miguel Pina e Cunha e Álvaro Ferreira da Silva”.

impactes ambientais provocados pela atividade industrial da CUF e as transformações do território subsequentes.

A instalação das fábricas da Companhia União Fabril, pela mão de Alfredo da Silva, no Barreiro, veio agudizar ainda mais os impactes no ambiente. Uma das primeiras referências conhecidas sobre danos na qualidade ambiental local, data de 1910, quando Veiga Beirão, um dos amigos de Alfredo da Silva em visita às fábricas do Barreiro, regista essas mudanças, assinaladas pelas altas chaminés que marcavam os limites urbanos do Barreiro, assinalando o “odor horrível das emanações químicas que se espargem no ar” (Almeida, 1993, p. 143).

Apesar do registo desta notícia, até ao fim do período em estudo, não se registou qualquer outra referência a problemas relacionados com a poluição atmosférica ou das águas, desaparecimento de fauna ou flora, enfim, a queixas da população, na imprensa local, na administração pública ou nas atas camarárias²⁴⁸. As razões de tal silêncio não são completamente claras, mas poderão estar relacionadas com o baixo nível de escolaridade da população (Pais, 1963, p. 215), a ausência de uma “cultura ecológica”, em oposição às políticas desenvolvimentistas industriais, ou a uma história de luta política local que privilegiou, à época, outros aspetos do trabalho e da vida operária. De facto, a historiografia económica sugere que a relação, que pode ser estabelecida entre os conflitos ambientais e o progresso técnico é negligenciável, como defende Joel Mokyr (Mokyr, 2003), que pouca importância atribuiu durante os processos de industrialização aos problemas ambientais. Os estudos nacionais sobre as mudanças ambientais são relativamente recentes (Amorim, 2013; Guimarães, 2001). E muitos desses estudos têm passado pelo papel inovador da Rede Portuguesa de História Ambiental, criada em novembro de 2015 (Roque *et al*, 2018, p. 48).

Com a presença da CUF, ao longo do século XX, a vila assumiu em muitos aspetos as características de uma “company town”, em que tal como outras espalhadas pelo

²⁴⁸ Apenas entre 1929 e 1932, o problema da poluição teria grande divulgação, através de uma campanha liderada pelo jornal “Eco do Barreiro”, intitulada “Questões de salubridade”, devido à instalação de uma nova unidade fabril que expelia “um fumo arroxado e acre muito pesado, que fazia sofrer toda a população [Eco do Barreiro, 1.7.1929, p. 1]. Também em 1930, outro jornal local acusava a CUF de estar “lentamente, a assassinar os habitantes desta terra à beira Tejo plantada (...) e a esta devastação por intoxicação, nem sequer escapam as localidades limítrofes [A Terra e a Liberdade, 1.8.1930, p. 4]. Por fim, entre 1931 e 1932, um novo jornal local fazia críticas semelhantes contra os gases provenientes da CUF, fazendo referências, inclusivamente a manifestações populares [A Voz do Barreiro, 9.4.1932, p. 1]

mundo (Commander, 2018; Moonesirust e Brown, 2020), foi também arena de confronto entre o capital e o trabalho, frente de experimentação urbana e local privilegiado do paternalismo assistencial (Borges e Torres, 2012, p. 2). A vila do Barreiro integra-se num espaço em desenvolvimento (a Margem Sul e a capital), mas será com a implantação da CUF que se solidifica no Barreiro o ciclo na integração na “Megalopólis” (Sutcliffe, 1993, p. 3), entendida aqui, como a área metropolitana de Lisboa, ou seja, a dinâmica do Barreiro estar intimamente ligada com as suas relações com a capital e os concelhos limítrofes. Não obstante, privado de um anel fechado de circulação rodoferroviário, devido à enorme largura do rio Tejo, o Barreiro continua ainda hoje, à semelhança de Sesimbra, a ser uma cidade isolada no seu contexto de localização geográfica. Daí que a via fluvial de acesso a Lisboa represente um meio privilegiado de transporte de pessoas.

O papel desta empresa foi tal que mudou a paisagem e o ambiente, conseguindo eclipsar aquelas que foram as principais indústrias locais durante décadas: a pesca, a moagem e a cortiça; rivalizou apenas, ao nível do operariado, com um dos outros principais empregadores do Barreiro, o caminho de ferro, com as suas oficinas instaladas na primitiva estação ferroviária de 1861 - edifício que constituiu, ironicamente, o ponto de partida da primeira industrialização local. A influência que a CUF exercia sobre o resto da vila, fora dos seus altos muros, foi também semelhante a outras “company towns” como Palmerton (Pennsylvania, EUA); tal influência manifestou-se, através do apoio e controlo de várias atividades (Solecki, 1996), ou patrocinando equipamentos municipais (Forman, 2019, p. 361), designadamente a construção do mercado do peixe municipal, do lavadouro municipal, a construção de muralha marginal e seu aterro, da rede viária, etc.

Se as transformações ambientais foram rapidamente constatadas, na segunda metade do século XIX, outras de vulto foram também reveladas nesta investigação e entre elas destacam-se as alterações na sociedade. De facto, verificou-se a segunda hipótese colocada no início desta tese: que sem a existência de um contingente excedentário proletarizável, oriundo do meio rural, no último quartel do século XIX, não teriam existido condições para a instalação e desenvolvimento, quer em Lisboa quer no Barreiro, da CUF.

Esta investigação demonstrou que ao nível da sociedade, demografia e economia, as grandes alterações registaram-se apenas depois de 1884, ou seja, depois da construção da segunda estação ferroviária, projetada pelo engenheiro Miguel Pais. Como expusemos atrás, foi esta nova plataforma logística que ultrapassou muitos dos problemas no transbordo de mercadorias, as quais, até então, se verificavam e que condicionavam o pleno desenvolvimento económico da localidade. Foi apenas depois da realização desta grande obra, que se verificaram alterações estruturais na sociedade barreirense, com a maioria da população, pela primeira vez, mobilizada pelos sectores secundário e terciário. Ao longo de 25 anos (até à instalação da CUF no Barreiro, em 1907), a vila assistiu ao aparecimento de novas fábricas de cortiça e de outras instalações industriais e comerciais associadas ao comércio marítimo e ferroviário. Nelas trabalhava um número cada vez maior de “forasteiros”, ou seja, novos habitantes originários de diversas zonas de Portugal. Este operariado, há medida que nos aproximamos do século XX, era cada vez mais numeroso e, por consequência cada vez mais consciente politicamente. Operariado, na maioria desenraizado, adaptado aos duros horários por turnos das fábricas. Ou seja, já não trabalhava de acordo com o horário agrícola “de sol a sol”. Agora era a sirene da fábrica que comandava a azáfama da intensa vida produtiva.

No espaço de cerca 60 anos, a partir da instalação do caminho de ferro, a sociedade, a vila e a mentalidade barreirense “modernizou-se”, alterou-se significativamente ao ponto de, ao longo do século XX, ser referenciada nacionalmente como paradigma da vila industrial e operária portuguesa.

Poderíamos apontar a esta investigação o risco de extrapolação abusiva das suas conclusões locais a outros exemplos a nível nacional, ou haver a pretensão de essas mesmas conclusões poderem caracterizar a sociedade portuguesa de então. Apesar das evidências das transformações na amostra vila do Barreiro não terem força representativa no universo nacional (nem poderia, dadas as profundas diferenças que ainda hoje se verificam entre regiões portuguesas), permitiu-nos conhecer, localmente, o poder transformador da industrialização e mostrar que a utilização de estudos de caso de um processo de industrialização particular teve impactes na sociedade, na

demografia, no urbanismo e na diversificação da atividade económica, não negligenciáveis na apreciação mais geral do processo de industrialização do país.

Através desta nossa investigação cremos ter sido possível fornecer dados para colocar o Barreiro no debate internacional sobre a industrialização, o bem-estar e mobilidade social (com suporte num levantamento exaustivo dos registos paroquiais e civis de casamento, batismo e óbito, entre 1861 e 1910, cujo tratamento foi efetuado ao longo da presente tese). Um tratamento estatístico futuro aos referidos elementos (já calibrados segundo as normas HISCLASS), poderá potencialmente enriquecer a gigantesca base de dados contida no “Maddinson Project” ou na matriz do “HISCO”. É nosso objetivo, no final desta investigação, deixar disponíveis, para livre consulta no site “Memória e Futuro”, da Câmara Municipal do Barreiro, todos os dados recolhidos no âmbito desta tese.

A nossa investigação permitiu conhecer a riqueza de fontes históricas locais (algumas inéditas) à disposição dos historiadores. Contudo existem riscos e obstáculos que ainda terão de ser ultrapassados. O primeiro deles tem a ver com a conservação e salvaguarda de arquivos públicos e privados, fundamentais para uma construção mais rigorosa da história local, relacionando-a com a nacional e mesmo a internacional. O levantamento efetuado às fontes locais permitiu descobrir documentação inédita que urge ser estudada e publicada, como a da Sociedade Humanitária do Barreiro, que apesar de reduzida é de grande riqueza, designadamente o livro de registo original de sócios (1864-1940) e dois livros de atas²⁴⁹ (1864 -1923). Foram redescobertas, igualmente, as fichas dos associados da Cooperativa dos “corticeiros”, fundada em 1911, instituição que ainda conserva nos seus arquivos os registos diários de consumo dos seus associados nos anos seguintes à sua criação e que são, potencialmente, uma excelente fonte para conhecer a natureza, nível de bem-estar e assistência que eram disponibilizados por uma das mais importantes cooperativas operárias do Barreiro.

Por fim, no acesso às fontes históricas, esta investigação deparou-se, na sua fase inicial, com um verdadeiro obstáculo empresarial e corporativo. Apesar de publicamente advogar o livre acesso dos seus arquivos ao público, os arquivos da

²⁴⁹ O livro de registo de sócios está guardado na biblioteca da Sociedade Democrática União Barreirense, “os franceses” e os livros de atas estão em paradeiro desconhecido, existindo apenas um exemplar policopiado que faz parte integrante do espólio de Augusto Pereira Viegas, depositado no Arquivo Municipal do Barreiro.

Companhia União Fabril (geridos pela Fundação D. Amélia de Mello) não se encontram disponíveis, em acesso aberto e direto aos investigadores. A política empresarial por detrás da gestão destes arquivos, impede o livre acesso a alguma da sua documentação, como aconteceu com esta investigação. De facto, foi-nos recusado o acesso aos registos de pessoal os quais poderiam ter-nos fornecido importantes dados sobre a constituição do primeiro operariado cufista e permitir-nos a análise da mobilidade social entre os seus trabalhadores, apesar de, num primeiro momento, nos ter sido garantido esse mesmo acesso²⁵⁰. Posteriormente, foi-nos prometido esse acesso, com fornecimento de elementos, sem o visionamento dos originais pelo investigador. Não concordámos. Aguardamos, eventualmente, uma mudança da política interna da Fundação que permita a consulta da documentação sem restrições limitativas a quem investiga.

Por fim, daremos nota que pretendemos continuar a publicar artigos científicos com base nos resultados desta investigação os quais, cremos, poderão contribuir para o estudo da história económica e social de Portugal e da Europa. Até ao momento já foram publicados por nós cinco artigos científicos com origem nesta investigação²⁵¹ e apresentadas algumas das suas conclusões em cinco colóquios²⁵².

²⁵⁰ A administração da Fundação escodou-se na Lei de Proteção de Dados para impedir a consulta das fichas individuais dos funcionários, apesar de ter sido entregue uma declaração confirmando a confidencialidade de dados pessoais, anonimato e uso de apenas alguns elementos contidos nas fichas, como naturalidade, idade e escolaridade.

²⁵¹ Motta, Fernando da (2024), A SIRB (Sociedade de Instrução e Recreio Barreirense) um balanço histórico nos 50 anos do 25 de abril – um espaço de cultura e liberdade, in **Revista Nova Síntese**, Associação Promotora do Museu do Neo-Realismo em Vila Franca de Xira, no prelo; Motta, Fernando da (2024), Convento da Madre de Deus da Verderena: do privado ao público, in: **Atas do I Encontro de Conventos da Província de Santa Maria da Arrábida. Os antigos espaços conventuais no Presente, que Futuro?** Loures, Câmara Municipal de Loures, p. 142-159; Motta, Fernando da (2023), Convento da Madre de Deus da Verderena: um processo político contra frades miguelistas, in **Raio de Luz**, Sesimbra; Motta, Fernando da; Guimarães, Paulo E. (2022) - A ponte-cais do Mexilhoeiro: marco do arranque industrial no Barreiro Oitocentista. In **Arqueologia Industrial**, 5ª série, vol. IV, 2, pp. 51-87; Motta, Fernando da e Camarão, António (2021), Concelho do Barreiro: a evolução administrativa, in: **500 Anos do Município do Barreiro - Atribuição de Carta de Vila**, edição Câmara Municipal do Barreiro, pp 71-91; Motta, Fernando da; Guimarães, Paulo E. (2021) Uma mudança em preparação: a aquisição de propriedades no Barreiro pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo (agosto-novembro de 1855), **Centro de Investigação em Ciência Política (CICP)**, da Universidade de Évora, <https://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/30083>.

²⁵² 2023.11.16 – “A indústria no Barreiro antes da CUF: as moagens”, in VI Encontro Indústria, História, Património. FCSH - UNL (Lisboa, Portugal); 2023.5.4 – “A vila do Barreiro no século XIX: uma nova porta para o Sul”. In Colóquio: O mundo urbano em rede: as pequenas, médias e grandes cidades da Idade Média à Idade Contemporânea, FCSH - UNL (Castelo de Vide, Portugal); 23.5.11 - “Convento da Madre de Deus da Verderena: do privado ao público”, no I Encontro de Conventos da Província de Santa Maria da Arrábida. Os antigos espaços conventuais no Presente, que Futuro? Loures, Câmara Municipal de Loures 2022.12.22 – “A Ponte-Cais do Mexilhoeiro: Marco do Arranque Industrial no Barreiro Oitocentista”, in IV

Profissionalmente e do ponto de vista estritamente local, aprofundámos e enriquecemos os conhecimentos sobre a nossa perceção em diversas áreas de conhecimento da história, abrindo portas a outros artigos científicos centradas na história concelho do Barreiro ou nos concelhos limítrofes, entre os séculos XVIII e XX, os quais poderão vir a enriquecer os conteúdos disponibilizados no sítio da internet do município do Barreiro, criar novas rotas de património e fornecer novas ferramentas para a sua conservação ou classificação.

Ciclo de Conferências do Museu da Indústria Têxtil da Bacia do Ave - «Novos contributos para a história industrial portuguesa», (Vila Nova de Famalicão, Portugal); 2021.7.10 – “Uma mudança em preparação: a aquisição de propriedades no Barreiro pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo (agosto-novembro de 1855)”, in V Encontro Internacional sobre Património Industrial e a sua Museologia. Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais (CICS) - Universidade do Minho (Guimarães, Portugal).

Fontes arquivísticas:

Arquivos Públicos – Fontes manuscritas

Arquivo Distrital de Setúbal (Setúbal, PT) [ADS]

Cartório Notarial do Barreiro [CNB] (1758-1910)

Paróquia do Barreiro (1729-1910)

Cartório Notarial de Setúbal [CNS] (1820-1910)

Cartório Notarial da Moita, [CNM] (1721-1910)

Registo Predial (1758-1910)

Memórias Paroquiais, Barreiro (1758)

Juízo Ordinário do Julgado do Barreiro – Inventário de Maiores (1842)

Administração do Concelho do Barreiro, registos de óbitos (1885-1910)

Arquivo Distrital de Lisboa (Lisboa, PT) [ADL]

Cartório Notarial de Lisboa [CNL]

Escrituras, Cx. 12-A, Lv. 622, 1826

Escrituras, Cx. 12-A, Lv. 624, 6.12.1826

Escrituras, Cx. 12-A, Lv. 624, 27.1.1827

Escrituras, Cx. 5-A, Lv. 229, 2.11.1834

Escrituras, Cx. 5-B, Lv. 227, 2.11.1834

Escrituras, Cx. 53, Lv. 231, 10.2.1836

Escrituras, Cx. 5-B, Lv. 236, 12.6.1837

Arquivo Histórico de Obras Públicas – Ministério do Equipamento Social (Lisboa, PT), [AHOP-SGE]

Junta do Comércio, 12 - 1ª Caixa (1812) – “Mapa Geral Estatístico que representa as Fábricas do Reino”

Junta do Comércio, 12 (1826/30) – “Mapas de todas as fábricas que se acham estabelecidas com Provizão Régia no Distrito de Lisboa”

Direção Geral de Comércio, Agricultura e Manufacturas - 2ª Dir. 2ª Rep.

Correspondência recebida - Ministério do Reino. (1845/46) – “Mapa das Fábricas existentes no Continente e Ilhas Adjacentes”

Direção Geral de Comércio, Agricultura e Manufacturas - 2ª Dir. 2ª Rep. Repartição de Manufacturas, 2ª Secção (1852/53) – “Mapa das Fábricas existentes nos diversos Distritos..”

Junta do Comércio (1778-1852)

Arquivo Histórico do Instituto de Mobilidade Terrestre (Lisboa, PT) [AHIMT]

Plantas e desenhos (1850-1914)

Companhia de Vapores do Tejo. DGCI-RCI, 1-S, Sociedades Anónimas Portuguesas. 1847-1868

Arquivo Histórico Militar (Lisboa, PT) [AHM]

Divisões. Campanhas da Guerra Peninsular (1807 - 1814), Cx. 163, 6.11.1810

Divisões, Mapa da Companhia do Barreiro, 1814

Divisões, Lutas Liberais 1826-1834, Cx. 240, doc.34, 25.8.1833

Divisões, Lutas Liberais 1826-1834 Cx. 240, doc.31, 6.9.1833

Divisões, Patuleia, cx. 3, PT/AHM/DIV/1/27/03/243

Arquivo Histórico Parlamentar (Lisboa, PT) [AHP]

Eleição 1856, CE 27 Lisboa (contém recenseamentos)

Código de referência: PT-AHP/CD/CVPoderes/S9/UI36, Cota: AEM, cx. 337

Eleições 1845, Estremadura, CE Lisboa (contém recenseamentos)

Código de referência: PT-AHP/CD/CVPoderes/S18/UI17, Cota: AEM, cx. 141

Eleições 1842, Divisão eleitoral da Estremadura (contem lista dos eleitores que se apresentaram)

Código de referência: PT-AHP/CD/CVPoderes/S17/UI12, Cota: AEM, cx. 109

Eleição 1856, CE 27 Lisboa - Livros de recenseamento eleitoral

Eleição 1860, CE 121 (existe um Maço o qual contém o Caderno de Elegíveis do Distrito de Lisboa)

Código de referência: PT-AHP/CD/CVPoderes/S28/UI40, Cota: AEM, cx. 468
Eleições 1868 CE 122 (contém recenseamentos)

Código de referência: PT-AHP/CD/CVPoderes/S34/UI47 Cota: AEM, cx. 753
Diário da Câmara dos Deputados 1850-1870 [DCD]

Arquivo do Porto de Lisboa, Setúbal e Sesimbra (Barreiro, PT) [APLSS]

Cartografia (1879)

Biblioteca da Academia de Ciências de Lisboa [BACL]

Manuscrito 1070, «Linhas, ou Aparelhos, Redes, ou Grandes Artes, Armações» pelo Barão de Vila Cova, 1858.

Câmara Municipal do Barreiro – Arquivo Municipal do Barreiro (Barreiro, PT) [CMB-AMB]

Atas da Câmara Municipal do Barreiro – 1847-1910

Recenseamento eleitoral - 1842-1852

Livro de Sisas, 1818

Autos de Arrematação sobre géneros de consumo – 1889-1902

Impostos municipais – 1763-1843

Atas da Junta de paróquia de Santa Cruz [JFB] – 1850-1910

Livro de Posturas da Vila de Coima – 1780

Fundo Casa Reynolds/Sociedade Nacional de Cortiças (1897-1908)

Câmara Municipal de Lisboa (Lisboa, PT) [CML-AFL]

Arquivo Fotográfico Municipal - 1890

Câmara Municipal do Moita, Arquivo Municipal (Moita, PT) [CMMOITA-AM]

Livro de Lançamento da Décima do concelho da Moita, 1812, Cx. 6, n.º 3

Câmara Municipal do Montijo, Arquivo Municipal (Montijo, PT) [CMM-AM]

Livros de actas das Câmara Municipal de Aldeia Galega (1850-1870)

**Centro Nacional de Documentação Ferroviária/Fundação Museu Nacional Ferroviário
(Entroncamento, PT) [CNDF-FMNF]**

Processos, Cx. Caixa 428, 2201, 2214, 2213 (1870-1914)

Processos, Cx. 2209 “Memória Descritiva. Alargamento da estação do Barreiro, 11 agosto, 1879, Miguel Carlos Correia Paes”

Direção Geral do Livro, Arquivos e Bibliotecas - Torre do Tombo (Lisboa, PT) [DGLAB-TT]

Chancelaria de D. João VI, Livro 33, pg. 228vº

Chancelaria de D. Maria I, Livro 30, fl. 211v e 212

Chancelaria de D. Maria I, Registo Geral de Mercês, 21.8.1799

Processos políticos do reinado de D. Miguel, n.º 1 - n.º 16, 1834

Fundo "Ministério do Reino - Governo Civil de Lisboa" (1834-1914)

Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas, Setúbal, Caixa 419, maço, 449, n.º 14

Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas, Maço 916, doc. 1

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1085, doc. 6 –
Representação da Câmara do Barreiro pedindo a expulsão do partido médico da
Câmara, Teodoro da Serra Dinis Leal.

Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas, Maço 1525 -3, nº 8

Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas, Maço 1525-3, n.º 18

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1661, doc. 8

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1659, doc. 12

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1655, doc. 14

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1661, doc. 6

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1655, doc. 13

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1655, doc. 24

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1654, doc. 4

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1663, doc. 27

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1664, doc. 15

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1673, doc. 267

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1673, doc. 242

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1673, doc. 216

Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1673, doc. 83
Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1673, doc. 47
Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1673, doc. 156
Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1673, doc. 122
Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1681, doc. 26
Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1670, doc. 27
Desembargo do Paço - Corte, Pautas das Vereações, Barreiro, Maço 1677, doc. 8
Desembargo do Paço, Corte, Estremadura e Ilhas, Maço 1162, n.º 46, de 2.8.1802
Ministério do Reino, Arquivo das Secretarias de Estado, Maços 3371 a 3373
Ministério do Reino, Requerimentos, de 27.7.1829
Cartório da Junta do Comércio, Maço 70
Cartório Notarial de Lisboa, Registo notariais

Museu Marítimo de Ílhavo (Aveiro, PT), [MMI]

Livro de Actas da Parceria Geral de Pescarias – 16.3.1891- 30.12.1999

Arquivos Públicos – Fontes impressas

Arquivo Histórico de Obras Públicas – Ministério do Equipamento Social (Lisboa, PT), [AHOP-SGE]

Inquéritos industriais (1880-1914)

Boletim do Ministério das Obras Públicas [BMOP] (1853-1868). Portugal. Ministério das Obras Públicas, Lisboa, ed.: Imprensa Nacional.

Comissão Directora do Inquérito Industrial [CDII] – Inquérito industrial de 1881 - visita às fábricas do distrito administrativo de Lisboa. Lisboa: Imprensa Nacional.

Movimento da População, Lisboa: Imprensa Nacional, 1890

Boletim do trabalho industrial, n.º 33 - Desastres decorridos durante o ano civil de 1907. Lisboa: Imprensa Nacional, 1909

Arquivo Histórico do Instituto de Mobilidade Terrestre (Lisboa, PT) [AHIMT]

Imprensa Nacional [IN] (1869) – *Documentos relativos aos caminhos de ferro do Sul e Sueste e seus prolongamentos*. Lisboa

Companhia de Caminhos de Ferro do Sul e Sueste [CFSS] (1876) – *Esclarecimentos sobre a administração do Governo: discussão sobre o local para a fixação do terminus d'estas linhas*.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste [CFSS] (1884) – *Estatutos da Caixa de Soccorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste*.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste [CFSS] (1896) – *Estatutos da Associação de Soccorros Mútuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste*.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste [CFSS] (1900) – *Regulamento provisório do serviço de saúde*.

LARCHER, Jayme - Projecto de aterro, dockas e caminho de ferro que devem ser construídos na bahia formada pelas águas do Tejo Barreiro e Cacilhas: plano hydrografico da localidade. Lisboa, Largo d'Abegoaria, n.º 27. 1860, 1.

Câmara Municipal do Barreiro – Arquivo Municipal do Barreiro (Barreiro, PT) [CMB-AMB]

Coleção de Legislação Portuguesa [CLP]

Arquivos Privados

Jardim de Infância de D. Pedro V (Barreiro, PT) [JIDPV]

Atas da Direção (1855-1914)

Visitas oficiais à instituição (1873-1921)

Diário de Receita e Despesa (1855-1922)

Relação dos Asilados e alunos (1855-1955)

Registo de distribuição de prémios aos asilados (1855-1872)

Registo de sócios e subscritores (1855-1918)

Donativos e subsídios (1855-1897)

Santa Casa da Misericórdia do Barreiro (Barreiro, PT) [SCMB]

Livro de eleições (1739-1929)

Sociedade Democrática União Barreirense (Barreiro, PT) [SDUB]

Livro de atas da Sociedade Humanitária do Barreiro (1864-1923)

Livro de sócios da Sociedade Humanitária do Barreiro (1864-1940)

Livros de atas da coletividade (1870-1910)

Sociedade de Instrução e Recreio Barreirense (Barreiro, PT) [SIRB]

Livros de atas da coletividade (1870-1914)

Imprensa periódica

Diário do Governo [DG] (1823-1921)

Archivo Rural [AR] (1858-1865)

Anuário Comercial de Lisboa [ACL] (1895-1910)

Anuário-Almanaque Comercial da Indústria, Magistratura e Administração, etc. [AIMA] (1900-1940)

O Português [OP] (1854-1855)

Diário de Lisboa [DL] (1860-1868)

Diário de Lisboa (2ª série) [DL2] (1972)

Diário Popular [DP] (1866-1878)

Jornal do Comércio [JC] (1855)

O Século [OS] (1884-1910)

O Século Agrícola [SA] (1910-1913)

O Progresso [P] (1877)

Diário de Notícias [DN] (1866-1869)

Revolução de Setembro [RS] (1855-1861)

O Trinta [OT] (1879-1880)

O Círculo n.º 73 [OC] (1876-1878)

Jornal do Barreiro [JB] (1963-2004)

O Correio da Noite [CN] (1885)

Era Nova [EN] (1883-1884)

A Imprensa [AI] (1852)

A Folha do Povo [AFP] (1882-1886)

Boletim da CP [BCP] (1945)

30 Diabos Júnior [DJ] (1878)

Referências bibliográficas:

AFONSO, Fátima - Da fábrica de produtos químicos e sabão à instalação da unidade fabril corticeira da L. Mundet & Sons, Inc. no concelho do Seixal (1860-1922). Em S.N. (Ed.) - **V Encontro do Património Industrial**. Guimarães : [s.n.]. ISBN 9781119130536

ALCÂNTARA, Ana - A Indústria conserveira e a evolução urbana de Setúbal (1854 — 1914). **Musa**. 3 (2008), p. 11–21.

ALCÂNTARA, Ana - Lisboa operária no final do século XIX . Resultados de uma base-de-dados espacial. Em ECONOMIA, FACULDADE DE (Ed.) - **XXXVI Encontro Anual da Associação de História Económica e Social**. Porto: Faculdade de Economia - Universidade do Porto, 2016.

ALCÂNTARA, Ana - **Espaços da Lisboa Operária - trabalho, habitação, associativismo e intervenção operária na cidade na última década do século XIX**. Lisboa : Universidade Nova de Lisboa, 2019, Tese de Doutoramento.

ALCOFORADO, Maria João - Brisas estivais do Tejo e do Oceano na região de Lisboa. **Finisterra**. Lisboa. ISSN 0430-5027. 22:43 (1987), p. 71–112. doi: 10.18055/finis2013.

ALEGRIA, Maria Fernanda - **A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego**. Lisboa : Centro de Estudos Geográficos, 1987, Tese de doutoramento.

ALEGRIA, Maria Fernanda - Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos-de-ferro portugueses no século XIX. **Análise Social**. XXIV: 2º-3º (1988), p. 769–803.

ALMEIDA, Ana Nunes - Perfis demográficos e modos de industrialização. O caso do Barreiro. **Análise social**. ISSN 0003-2573. 24:100 (1988), p. 449–460. doi: 10.2307/41010761.

ALMEIDA, Ana Nunes - **A Fábrica e a Família. Famílias Operárias do Barreiro**. Barreiro : CMB, 1993. ISBN 9789729512193.

ALMEIDA, Vanessa de - **Um discurso escondido. Alfredo da Silva e as Greves na CUF durante a Primeira República 1910-1919**. Lisboa : [s.n.]

ALMEIDA, Vanessa de - A CUF no Barreiro – o eterno bastião do PCP. Em **Industrialização**

em Portugal no Século XX- o caso do Barreiro. Lisboa : EDIUAL - Universidade Autónoma de Lisboa, 2010. ISBN 9789898191182. p. 207–230.

ALMEIDA, Vanessa de (Coord. .. - **60º aniversário da greve de 1943 no Barreiro - Comunicações.** Barreiro : CMB, 2005. ISBN 972-98127-7-2.

ALVAREZ-PALAU, E. *et al.* - Railways and Structural change: evidence from industrializing Britain. Em **76th Annual Meeting, Economic History Association.** Colorado : [s.n.]

ÁLVAREZ, Andrés; BRANDO, Carlos Andrés - Revisiting industrial policy and industrialization in twentieth century Latin America. **Revista de Estudios Sociales.** ISSN 19005180. 2019:68 (2019) 2–7. doi: 10.7440/res68.2019.01.

ALVES, Daniel; LIMA, Miguel; URBANO, Pedro - **Estado e Sociedade em Conflito : o Código de Martens Ferrão de 1867 . Uma reforma administrativa efémera** [Em linha], atual. 2004. [Consult. 1 fev. 2022]. Disponível em WWW:<URL:www.fcsh.unl.pt/deps/historia/docs/janeirinha.pdf.>.

ALVES, Daniel; QUEIROZ, Ana Isabel - Studying urban space and literary representations using GIS: Lisbon, Portugal, 1852-2009. **Social Science History.** ISSN 0145-5532. 37:4 (2013), p. 457–481. doi: 10.1215/01455532-2346861.

ALVES, Horácio - **A Vila do Barreiro - ensaio para servir de subsídio à sua história.** Ed. autor ed. Barreiro : Tipografia Comercial, 1939.

ALVES, Jorge Fernandes - A Pesca e os Pescadores do Litoral Portuense. **Revista da Faculdade de Letras. Historia.** ISSN 0871-164X. 8 (1991), p. 151–184.

ALVES, Jorge Fernandes - A indústria em Portugal, ao longo do tempo. Em FUNDAÇÃO AEP (Ed.) - **A industrialização em Portugal ao longo da história - II Jornadas Empresariais - «A Re-industrialização do País».** Porto : [s.n.]. ISBN 978-989-20-2568-1. p. 31–55.

AMORIM, Inês - Urbanismo e cidades portuárias: Aveiro na segunda metade do século XVIII. **Análise Social - Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.** . ISSN 00032573. 35:156 (2000), p. 605–650.

AMORIM, Inês - A decadência das pescarias portuguesas e o constrangimento fiscal - entre a Ilustração e o Liberalismo. Em **Estudos em Homenagem a Luís António de**

Oliveira Ramos. Porto : Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004. ISBN 972-9350-74-4. p. 153–164.

AMORIM, Inês - A pesca «pacificada»- ou os primórdios da questão das pescarias no quadro de uma reflexão sobre os recursos naturais. **Geo INova.** 11 (2005), p. 103–124.

AMORIM, Inês - A sustentabilidade dos recursos piscatórios em Portugal na 2ª metade do século XIX: manter a pesca, e/ou conservar o peixe – um quadro conflitual. Em **Atas do I Encontro Internacional de História Ambiental Lusófona.** Coimbra : Centro de Estudos Sociais, 2013. ISBN 2182908X. p. 69–133.

AMORIM, Maria - Reprodução social da família no século XIX: estudos de caso. Em **Grupos sociais e estratificação social em Portugal no século XIX.** Lisboa : Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2004. ISBN 972-99333-0-8. p. 165–191.

ARAÚJO, Augusto Gomes - **Duas palavras sobre o estado agrícola do Concelho do Barreiro no ano de 1865 (manuscrito).** Lisboa : Universidade de Agronomia de Lisboa, 1865, Trabalho final de Curso.

BACCI, Massimo Livi - **Historia mínima de la población mundial.** Barcelona, Espanha : [s.n.]. ISBN 9788434470484.

BAICS, Gergely - Meat Consumption in nineteenth-century New York. Quantity, Distribution, and Quality, or Notes on the “Antebellum Puzzle” Chapter. Em AVNER GREIF, LYNNE KIESLING, JOHN V. C. NYE PUBLISHED (Ed.) - **Institutions, Innovation, and Industrialization. Essays in Economic History and Development.** Princeton, EUA : Princeton University Press, 2015. ISBN 9780691157344. p. 97–127.

BARBOSA, Maria Hermínia Vieira - **Crises de mortalidade em Portugal desde meados do século XVI até ao início do século XX.** Guimarães : [s.n.]. ISBN 9788578110796.

BARQUÍN, Rafael - El transporte de productos agrícolas en la segunda mitad del siglo XIX. Em **V Congreso de Historia Ferroviaria.** Palma de Maiorca : Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2000.

BARRETO, José - Ferroviários. Em REPÚBLICA, ASSEMBLEIA DA (Ed.) - **Dicionário de História da I República e do Republicanismo.** Lisboa : [s.n.]. ISBN 9789725565582. p. 74–81.

BASTOS, Celina - A família Dejanete : a marcenaria e a indústria dos mármore no Portugal de Oitocentos. **Revista de Artes Decorativas**. Porto, Universidade Católica Portuguesa, CITAR. 3 (2009), p. 157–191.

BATALHA, Ladislau - **Através do Reino Unido / Notas de Viagem**. Lisboa : Livraria Castro e Silva, 1904.

BERNARDO, Maria Ana; MATOS, Ana Cardoso - Caminho de ferro, cidades e indústria no Sul de Portugal (1856-1945). Em FERROVIARIA, ASOCIACIÓN IBÉRICA DE HISTORIA; MENENDEZ PELAYO, UNIVERSIDAD INTERNACIONAL (Eds.) - **Atas VII Congreso de Historia Ferroviaria, Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria**. Valência : [s.n.]

BORGES, Marcelo J.; TORRES, Susana B. - Company Towns: Concepts, Historiography, and Approaches. Em PALGRAVE MACMILLAN US (Ed.) - **Company Towns. Labor, Space, and Power Relations across Time and Continents**. New York : [s.n.]. ISBN 978-1-137-02467-1. p. 1–40.

BOSSUROY, Thomas; COGNEAU, Denis - **Social Mobility and Colonial Legacy in Five African Countries** (Relatório n.DT/2008/10).

BRANDÃO, Mariana - **Barreiro - ascensão e queda biografia de um território centrado na fábrica**. Lisboa : ISCTE-IUL, 2014, Mestrado integrado em Arquitetura.

BREUJILLY, John - **Labour and liberalism in nineteenth-century europe: essays in comparative history**. Manchester : [s.n.]. ISBN 9780719044274.

BURHOP, Carsten; WOLF, Nikolaus - The German market for patents during the second industrialization, 1884-1913: A gravity approach. **Business History Review**. ISSN 2044768X. 87:1 (2013), p. 69–93. doi: 10.1017/S0007680513000147.

CABREIRA, Pamela Peres (Org. ..; VARELA, Raquel (Coord. .. - **História do movimento operário e conflitos sociais em Portugal**. Lisboa : Instituto de História Contemporânea, 2020. ISBN 9789898956200.

CAETANO, Paulo; FERREIRA, Joaquim - **Machada. Entre a Cidade e a Fábrica**. Barreiro : [s.n.]

CAMARÃO, António - A Cortiça nas Ruas do Barreiro - Factor Condicionante do Urbanismo. Em **A Indústria Corticeira no Barreiro, Seixal e Moita**. Barreiro : [s.n.]

CAMPBELL, John Gareth; JOHN D . TURNER - Dispelling the Myth of the Naive Investor during the British Railway Mania , 1845 — 1846. **The Business History Review**. ISSN 00076805. 86:1 (2012), p. 3–41.

CAPEL, Horacio - **Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano**. Madrid : Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011. ISBN 9788489649675.

CAPITÃO, Maria Amélia Motta - **Subsídios para a história dos transportes terrestres em Lisboa no século XIX**. Lisboa : Câmara Municipal de Lisboa, 1974.

CARDOSO, Luís - **Dicionário geográfico, ou noticia histórica de todas as cidades, vilas, lugares, e aldeias, rios, ribeiras, e serras dos Reinos de Portugal, e Algarve, com todas as coisas raras, que neles se encontram, assim antigas, como modernas**. Lisboa : Oficina Silviniana, 1751.

CARMONA, Daniela - **Contributo Bibliográfico para o estudo do Caminho-de-ferro em Portugal (1856 – 2006)**. [S.l.] : Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 2012, Dissertação de mestrado.

CARMONA, Rosalina - **Do Barreiro ao Alto do Seixalinho. Um passado rural e operário**. 1ª ed. ed. Barreiro : [s.n.]. ISBN 9788578110796.

CARMONA, Rosalina - A Poluição no Barreiro - A condição operária no Barreiro: Primeira metade do séc. XX. Um retrato social. Em CÂMARA MUNICIPAL DO BARREIRO (Ed.) - **Industrialização em Portugal: o caso do Barreiro. 100 anos da CUF 1908-2008**. Barreiro : [s.n.]

CARMONA, Rosalina - O Barreiro operário: anos 30/50. um retrato social. Em FARIA, MIGUEL FIGUEIRA DE.; MENDES, JOSÉ AMADO. (Eds.) - **Actas do Colóquio Internacional Industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro: centenário da CUF no Barreiro, 1908-2008**. Lisboa : EDIUAL Universidade Autónoma de Lisboa, 2010. ISBN 9789898191182. p. 231–248.

CARMONA, Rosalina - A cultura ferroviária no Barreiro. Em CÂMARA MUNICIPAL DO BARREIRO (Ed.) - **150 anos do caminho-de-ferro em Portugal - Barreiro**. Barreiro : [s.n.]

CARMONA, Rosalina - **Misericórdia do Barreiro - séculos XVI a XIX**. Barreiro : [s.n.]. ISBN

978-989-97201-8-3.

CARVALHO, João Lázaro Cavaleiro Diz De - **O despontar do movimento operário na esfera pública (1850-1860)**. Lisboa : ISCTE-IUL, 2013, Dissertação de mestrado.

CASTANHEIRA, Maria Elvira - Os annaes da Sociedade Promotora da Indústria Nacional. **População e Sociedade**. 5 (1999), p. 425–441.

CAVENDISH, Sarah - **Bucknall Family History & Connections with Portugal & Cork**. Carcavelos : [s.n.]

CFSS - **Esclarecimentos sobre a administração do Governo : discussão sobre o local para a fixação do terminus d'estas linhas...** Lisboa : Imprensa Nacional, 1876.

COELHO, Sandra - «O Negócio da Urna» : as eleições de 1842. **Ler História - Dossiê - Sob o signo da liberdade: o liberalismo peninsular**. ISSN 2183-7791. 68 (2015), p. 33–67. doi: <https://doi.org/10.4000/lerhistoria.1731>.

COMMANDER, Simon - One-company towns: Scale and consequences. **IZA World of Labor**. ISSN 20549571. (2018), p. 433. doi: 10.15185/izawol.433.

CORDEIRO, José Manuel Lopes - **A Indústria Portuense no século XIX**. Braga : Universidade do Minho, 2006, Tese de doutoramento.

CORREIA, Joaquim - **A fábrica de vidros de João Beare na Marinha Grande**. Câmara Mun. ed. Marinha Grande : Câmara Municipal da Marinha Grande, 1998. ISBN 972-98049-1-5.

CORREIA, Maria Goreti - **A doença num contexto sócio-económico cultural - Memórias e realidades de Coimbra no século XIX e XX**. Coimbra : Faculdade de Ciências e Tecnologia - Universidade de Coimbra, 2012, Dissertação de mestrado.

COSTA, António Carvalho Da - **Corografia portuguesa e descrição topográfica do famoso Reino de Portugal, com as notícias das fundações das cidades e vilas e lugares, etc**. Lisboa : [s.n.]

COSTA, P. Avelino De Jesus Da - O inventor Padre Manuel António Gomes Himalaia: o cientista, o economista, o sacerdote. **Revista de História das Ideias**. ISSN 0870-0958. 9:(1987), p. 759–799. doi: https://doi.org/10.14195/2183-8925_9-3_6.

CRUZ, Maria Alfreda - **A Margem Sul do Estuário do Tejo – fatores e formas de organização do espaço**. Montijo : Oficinas gráficas da Gazeta do Sul, 1973.

CUSTÓDIO, Jorge - As questões da moagem no Barreiro na 1ª metade do séc. XIX e o moinho gigante do barão do Sobral. **Um olhar sobre o Barreiro**. 4 (1985), p. 7–15.

CUSTÓDIO, Jorge - **A Real Fábrica de Vidros de Coima [1719-1747] e o Vidro em Portugal nos Séculos XVII e XVIII**. Lisboa : Instituto Português do Património Arquitectónico, 2002. ISBN 972-8736-08-8.

DAVEAU, Suzanne - **Portugal Geográfico**. Lisboa : João Sá da Costa, 1995. ISBN 9789729230417.

DAVID, Henrique - Alguns aspectos da mortalidade em finais do século XIX - as cidades do Porto e Lisboa. **História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**. Porto. ISSN 0871-164X. 11:(1991), p. 193–220.

DIAS, Fátima Sequeira - Uma abordagem à estratégia comercial da F.T.M. durante a gerência de José Bensaúde (1866-1922). **Arquipélago - História**. II:(1997), p. 281–312.

DIAS, Mário Balseiro - **Republicanização do concelho de Aldeia Galega do Ribatejo**. Montijo : Gráfica Central de Almeirim, 2010

DÍAZ, Sara Lagüera; VIÑAS, Carmen Delgado - Urban morphology, railway infrastructures, and economic growth in Cantabrian cities. **Investigaciones Geograficas**. . ISSN 19899890. 74 (2020), p. 85–112. doi: 10.14198/INGEO2020.DVLD.

DIOGO, Maria Paula - **População e Indústria na Margem Sul do Tejo da Regeneração ao Estado Novo - os Concelhos da Almada, Barreiro, Moita e Seixal**. Lisboa : Universidade Nova de Lisboa, FCSH, 1989, Dissertação de mestrado.

DRIBE, Martin; HELGERTZ, Jonas; PUTTE, Bart VAN DE - Did social mobility increase during the industrialization process? A micro-level study of a transforming community in southern Sweden 1828-1968. **Research in Social Stratification and Mobility**. ISSN 02765624. 41:(2015), p. 25–39. doi: 10.1016/j.rssm.2015.04.005.

DUARTE, Luís Miguel - Demografia, história da família e da população portuguesa na Idade Média: algumas reflexões. **População e Prospectiva**. 2 (1996), p. 185–190.

EÇA, Almada De - **Relatórios da Comissão de Ostreicultura**. Lisboa : Ministério da

Marinha; Imprensa Nacional, 1921.

EDVINSSON, T. Sören; NILSSON, Hans - Swedish towns during industrialization. **Annales de démographie historique**. . ISSN 00662062. 2 (1999), p. 63–96.

ESTATÍSTICA, Instituto Nacional De - **Estatísticas Demográficas de 2012** [Em linha]. Lisboa : [s.n.] Disponível em WWW:<URL:http://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=184326863&att_display=n&att_download=y>. ISBN 9789892501154.

FARIA, Carlos Vieira De - Industrialização e Urbanização em Portugal: que relações? O caso do Antepiano de Urbanização da Vila do Barreiro (1957). Em **Actas do Colóquio Internacional Industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro: centenário da CUF no Barreiro, 1908-2008**. Lisboa : EDIUAL Universidade Autónoma de Lisboa, 2010. ISBN 9789898191182. p. 347–364.

FARIA, Miguel Figueira De - **Alfredo da Silva - Biografia**. Lisboa : Bertrand Editora, 2004. ISBN 972-25-1357-5.

FARIA, Miguel Figueira De; MENDES, José Amado - **Actas do Colóquio Internacional Industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro: centenário da CUF no Barreiro, 1908-2008**. Lisboa : EDIUAL - Universidade Autónoma de Lisboa, 2010. ISBN 9789898191182.

FERNANDES, Martins João Freitas - **Casas da Tabela: a evolução dos bairros operários em Guimarães**. [S.l.] : Universidade do Porto, 2020 Tese de Mestrado.

FERNANDES, Paulo Jorge - Elites locais e poder municipal. Do Antigo Regime ao liberalismo. **Análise Social - Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa**. . ISSN 0003-2573. 41:178 (2006), p. 53–73.

FERNANDES, Samuel Roda - **Fábrica de molienda de «Antonio José Gomes» edificio de hormigon en Portugal: a revitalización de espacios degradados Micro y macro dificultades de una tecnología**. Sevilha : Universidade de Sevilha, 2014 Tese de doutoramento.

FERNANDES, Tânia - A Linha do Algarve como um exemplo das transferências de conhecimento e tecnologia em Portugal. Em FERROVIARIA, ASOCIACIÓN IBÉRICA DE

HISTORIA; MENENDEZ PELAYO, UNIVERSIDAD INTERNACIONAL (Eds.) - **VII Congreso de Historia Ferroviaria, Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria**. Valência : [s.n.]

FERREIRA, Jaime - Um século de moagem em Portugal 1821-1920. Em CLC-FLUP (Ed.) - **A Indústria Portuense em perspectiva histórica : actas do Colóquio**. Lisboa : [s.n.]. p. 477.

FERREIRA, Jaime - **Farinhas, moinhos e moagens**. Lisboa : [s.n.]. ISBN 9789727800063.

FIRMINO, João Batista - **O crime dos velhos da camarra**. Porto : Papiro Editora, 2008. ISBN 9789896362201.

FLORES, Alexandre - **Almada na História da Indústria Corticeira e do Movimento Operário (1860-1930)**. Almada : Câmara Municipal de Almada, 2003.

FONSECA, Helder A. - **Economia e Atitudes Económicas no Alentejo Oitocentista - tese de doutoramento**. Évora : Universidade de Évora, 1992, Tese de doutoramento.

FONSECA, Helder A. - **O Alentejo no século XIX. Economia e atitudes económicas**. Lisboa : INCM – Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1996. ISBN 9789722708135.

FONSECA, Helder A. - Elites agrárias e crescimento económico na periferia Portuguesa do século XIX: O exemplo do Alentejo na era liberal (1850-1910). **Análise Social**. ISSN 00032573. 33:146–147 (1998), p. 497–538. doi: 10.2307/41011328.

FONSECA, Helder A.; GUIMARÃES, Paulo E. - A mobilidade social intergeracional em Portugal, 1911-1957. Em SERRÃO, JOSÉ V.; PINHEIRO, MAGDA A.; FERREIRA, MARIA DE FÁTIMA (Eds.) - **Desenvolvimento económico e mudança social. Portugal nos últimos dois séculos: homenagem a Miriam Halpern Pereira**. Lisboa : Imprensa de Ciências Sociais, 2009. ISBN 9789726712374. p. 349–371.

FONSECA, Helder A.; GUIMARÃES, Paulo E. - Portugal e as Sociedades Europeias: Família, Revoluções Sexuais, Homogamia e Fronteiras de Classe (1860-1960). **Perspectivas - Journal of Political Science**. 4 (2010), p. 77–113. doi: <https://doi.org/10.21814/perspectivas.12>.

FONSECA, Helder A.; REIS, Jaime - José Maria Eugénio de Almeida, um capitalista da Regeneração. **Análise Social - Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa**. ISSN 0003-2573. XXIII:99 (1987), p. 865–904.

FORMAN, Richard - **Towns, Ecology and the Land**. Cambridge : Cambridge University Press UK, 2019. ISBN 9781108183062.

FRAGA, Luís Alves De - **Do Intervencionismo ao Sidonismo: os dois segmentos da política de guerra na 1ª República: 1916-1918**. Coimbra : Imprensa da Universidade de Coimbra, 2010. ISBN 9789892601847.

FREIRE, Dulce; FONSECA, Inês; GODINHO, Paula - **Mundo Rural. Transformação e Resistência na Península Ibérica (século XX)**. Lisboa : Edições Colibri, 2004. ISBN 9727724736.

FREY, R. .. Scott; SONG, Fengxiang - Human Well-Being in Chinese Cities. **Social Indicators Research**. . ISSN 03038300. 42:1 (1997), p. 77–101.

FUENTES, José María *et al.* - The development of the flour-milling industry in Spain: Analysis of its historical evolution and architectural legacy. **Journal of Historical Geography**. . ISSN 03057488. 37:2 (2011), p. 232–241. doi: 10.1016/j.jhg.2010.10.002.

FURTADO, Francisco - **A ferrovia em Portugal. Passado, presente e futuro**. Lisboa : [s.n.]. ISBN 978-989-8943-47-7.

GAIO, Eduardo Frutuoso - **Apontamentos da História dos caminhos de ferro em Portugal**. Sintra : Gazeta dos Caminhos de ferro, 1956.

GARCÍA-GÓMEZ, José Joaquín - **El nivel de vida de los trabajadores de Alcoy (1836-1936)**. Alicante : Universidade de Alicante, 2013 Tese de Doutoramento.

GARCÍA-GÓMEZ, José Joaquín; PÉREZ-CEBADA, Juan Diego - A socio-environmental history of a copper mining company: Rio-tinto company limited (1874-1930). **Sustainability (Switzerland)**. ISSN 20711050. 12:11 (2020), p. 1–18. doi: 10.3390/su12114521.

GARCÍA-PEREDA, Ignacio - **Junta Nacional da Cortiça (1936-1972)**. Odivelas : [s.n.]. ISBN 9789729893247.

GARCÍA-PEREDA, Ignacio - Creando el bosque matemático en la década de 1860. Barros Gomes en La Mata Nacional da Machada (Barreiro, Portugal): Testigos cartográficos. **Estudos de Paisagem - Volume II**. January (2017), p. 223–240.

GAZELEY, Ian; HORRELL, Sara - Nutrition in the English agricultural labourer's household

over the course of the long nineteenth century. **Economic History Review**. . ISSN 00130117. 66:3 (2013), p. 757–784. doi: 10.1111/j.1468-0289.2012.00672.x.

GOMES, Gilberto - As infraestruturas ferroviárias do Barreiro. Uma perspetiva histórica. Em CMB (Ed.) - **Primeiras jornadas arqueológicas e do património da corda ribeirinha Sul**. Barreiro : Câmara Municipal do Barreiro, 2000. ISBN 972-98127-3-x. p. 141–164.

GONÇALVES, Nelson - **O Primeiro Plano de Urbanização do Barreiro (1948-1957)**. Lisboa : Instituto Universitário de Lisboa - ISCTE, 2013, Dissertação de Mestrado.

GONÇALVES, Rafael Pereira - **Associativismo social ferroviário em Portugal: Mutualismo, Previdência e Protecção (1866-1955)**. Tese de Mestrado. Lisboa : ISCTE - IUL, 2011 Dissertação de Mestrado.

GOODOLPHIM, Costa - **Les Institutions de Prevoyence en Portugal**. Lisboa : Tipografia Universal, 1883.

GUIMARÃES, Paulo E. - **Indústria e conflito no meio rural**. Lisboa : Edições Colibri, 2001. ISBN 9789727722693.

GUIMARÃES, Paulo E. - Comportamento estratégico das elites económicas alentejanas face à actividade industrial: algumas evidências a partir da região de Évora (1880-1926). Em BAIÔA, MANUEL (Ed.) - **Elites e Poder: A crise do sistema liberal em Portugal e Espanha (1918-1931)**. Évora : Publicações do Cidehus, Edições Colibri, 2004. p. 81–107.

GUIMARÃES, Paulo E. - Conflitos ambientais e progresso técnico na indústria mineira e metalúrgica em Portugal (1858-1938). Em GUIMARÃES, PAULO E.; CEBADA, J. D. (Eds.) - **Conflitos Ambientais na Indústria Mineira e Metalúrgica: o passado e o presente**. Évora, Rio de Janeiro : CICP-CETEM, 2016. ISBN 9789899953406. p. 195–224.

GUIMARÃES, Paulo E. - «Através da Natureza Campestre e Mansa»: Agrarismo e lutas pela justiça ambiental em Portugal (séculos XIX e XX). Em **Alterações Ambientais em Perspetiva Histórica**. Porto : CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, 2018. ISBN 978-989-8970-08-4. p. 11–31.

GUIMARÃES, Paulo E. - Mining and health in Portugal in the first half of the 20th century: mutual aid associations and industrial paternalism. Em **III Meeting of the Portuguese Network of Environmental History**. Évora : Rede Portuguesa de Historia Ambiental.

Book Of Abstracts, CICIP - CIDEHUS, 2019

GUIMARÃES, Paulo E.; FREIRE, João - **Syndicalism and anarchism in Portugal during the interwar period**. Ghent : [s.n.] (Relatório n.2010.2).

HEINZE, G. Wolfgang; KILL, Heinrich H. - The Development of the German Railroad System. Em MAYNTZ, RENATE; HUGHES, THOMAS (Eds.) - **The Development of Large Technical Systems**. Frankfurt am Main : Campus Verlag, 1988. p. 105–134.

HENRIQUES, Sara Sofia Moedas - **Microcidades operárias no contexto da Revolução Industrial: o caso singular da Companhia União Fabril (C.U.F.), Barreiro, Portugal**. Lisboa : Universidade Lusíada, 2015, Dissertação de mestrado.

HEROLD, Bernando Jerosch - Empresário e técnicos alemães residentes em Lisboa e a Grande Guerra de 1914-1918. Em LISBOA, ACADEMIA DAS CIÊNCIAS DE; LISBOA, CENTRO DE QUÍMICA ESTRUTURAL DO INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO-UNIVERSIDADE DE (Eds.) - **2º colóquio sobre a Grande Guerra**. Lisboa : [s.n.]. ISBN 9789726233367

HERRANZ-LONCÁN, Alfonso - Railroad impact in backward economies: Spain, 1850-1913. Em **5th European Historical Economics Society Conference (Madrid, July 2003)**. Madrid : [s.n.]. ISBN 9788578110796

HUGHES, Thomas P. - **Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930**. Baltimore : Johns Hopkins Press, 1983. ISBN 0801846145.

IMPrensa NACIONAL - **Documentos relativos aos caminhos de ferro do Sul e Sueste e seus prolongamentos**. Lisboa : Imprensa Nacional, 1869

JOEL MOKYR (ED.) - **The Oxford Encyclopedia of Economic History**. Oxford : Oxford University Press., 2003

JUSTINO, David - **Fontismo: Liberalismo numa sociedade liberal**. Lisboa : Leya - D. Quixote, 2016. ISBN 9789722059336.

KELLET, John - **The Impact of Railways on Victorian Cities**. London, Toronto : Routledge, 1969. ISBN 0415418135.

KILDUFF, Vera R.; RUSSELL, James T. - Industrialization in the United States. **Journal of Marketing**. 16:3 (1952), p. 306–315. doi: <https://doi.org/10.2307/1247544>.

LAINS, Pedro - Exportações portuguesas, 1850-1913: A tese da dependência revisitada. **Análise Social**. XXII:91 (1986), p. 381–419.

LAINS, Pedro - O Estado e a industrialização em Portugal, 1945-1990. **Análise social**. . ISSN 0003-2573. 29:128 (1994), p. 923–958. doi: 10.2307/41011194.

LAINS, Pedro - **A economia portuguesa no século XIX. Crescimento Económico e Comércio Externo (1851-1913)**. Lisboa : Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1995. ISBN 972-27-0763-9.

LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira Da - **História Económica de Portugal 1700-2000**. Lisboa : Imprensa de Ciências Sociais, 2012. ISBN 9789726713067.

LAMBERT, Paul S. *et al.* - The construction of HISCAM: A stratification scale based on social interactions for historical comparative research. **Historical Methods**. ISSN 01615440. 46:2 (2013) 77–89. doi: 10.1080/01615440.2012.715569.

LANGA, Santiago Gorostiza - **Mobilizing Nature Between Democracy and Fascism. An environmental history of the Spanish Civil War and the legacies of the Francoist autarky**. Coimbra : Universidade de Coimbra - Faculdade de Economia, 2017 Tese de Doutoramento.

LARCHER, Jayme - Projecto de aterro, dockas e caminho de ferro que devem ser construídos na bahia formada pelas águas do Tejo Barreiro e Cacilhas: plano hydrografico da localidade. Lisboa, Largo d'Abegoaria, no 27. 1860) 1.

LAVERGNE, Léonce - **Estudo de Economia Rural**. Lisboa : Imprensa Nacional, 1870

LEAL, Ana De Sousa - Documentos para a História do Município do Barreiro (séculos XV e XVI). **Um olhar sobre o Barreiro**. Barreiro. II:4 (1991), p. 3–8.

LEQUIN, Yves - Social structures and shared beliefs: Four worker communities in the «Second Industrialization». **International Labor and Working-Class History**. 22 (1982), p. 1–17.

LICHNOWSKY, Felix - **Portugal: Recordações do ano de 1842**. Lisboa : Publicações Alfa, 1990. ISBN 9789726260592.

LIMA, Francisco *et al.* - Recrutamento, carreiras e remuneração da força laboral da CUF do Barreiro, 1907 -1974. Em EDIUAL (Ed.) - **Industrialização em Portugal no Século XX-**

o caso do Barreiro. Lisboa : EDIUAL Universidade Autónoma de Lisboa, 2010. ISBN 978-989-8191-18-2. p. 15–36.

LIMA, Manuel - **Peixes e pescarias no concelho do Seixal.** Seixal : Ecomuseu Municipal: Câmara Municipal do Seixal, 1997. ISBN 972-9149-58-5.

LIPPÉNYI, Zoltán; MAAS, Ineke; LEEUWEN, Marco H. D. VAN - Intergenerational class mobility in Hungary between 1865 and 1950: Testing models of change in social openness. **Research in Social Stratification and Mobility.** . ISSN 02765624. 33:1 (2013) p. 40–55. doi: 10.1016/j.rssm.2013.03.001.

LOPES, Maria Antónia - **Proteção social em Portugal na Idade Moderna.** Coimbra : Imprensa da Universidade de Coimbra, 2010. ISBN 9789892600291.

LOPES, Maria Antónia - Assistência pública à infância após a extinção da Roda dos Expostos : Hospício dos Abandonados e crianças maiores de sete anos (distrito de Coimbra, 1872-1890). Em CAPELA, JOSÉ VIRIATO ET AL. (ORG. .. (Ed.) - **Da caridade à solidariedade: políticas públicas e práticas particulares no mundo ibérico.** Braga : Universidade do Minho/Lab2PT, 2016. p. 173–191.

LOPES, Rúben M. - **O Estado Novo e a Vila do Seixal (1926-1961): um percurso político e socio- económico do concelho durante a ditadura.** Lisboa : Universidade Nova de Lisboa - FCSH, 2016 Dissertação de mestrado.

LOUREIRO, João Mimoso - **Rio Tejo As grandes cheias 1800-2007.** Lisboa : ARH Tejo; Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, 2009. ISBN 978-989-96162-0-2.

MAAS, Ineke; LEEUWEN, Marco H. D. VAN - Total and relative endogamy by social origin: A first international comparison of changes in marriage choices during the nineteenth century. **International Review of Social History.** ISSN 00208590. 50:4 (2005), p. 275–295. doi: 10.1017/S0020859005002142.

MACEDO, Jorge Borges De - **Problemas de História da Indústria Portuguesa no século XVIII.** 2ª ed. ed. Lisboa : Querco, 1982

MANDEMAKERS, K. *et al.* - **HSN standardized, HISCO-coded and classified occupational titles, release 2013.01.** Amsterdão : [s.n.]

MARTINS, Conceição Andrade - Trabalho e condições de vida em Portugal (1850-1913). **Análise Social**. . ISSN 00032573. 32:142 (1997), p. 483–535. doi: 10.2307/41011277.

MATA, Maria Eugénia - As bees attracted to honey: Transport and job mobility in Portugal, 1890-1950. **Journal of Transport History**. . ISSN 00225266. 29:2 (2008), p. 173–192. doi: 10.7227/TJTH.29.2.2.

MATOS, Ana Cardoso - Sociedades e associações industriais oitocentistas: Projectos e acções de divulgação técnica e incentivos à actividade empresarial. **Análise Social**. ISSN 00032573. 31:136–137 (1996), p. 397–412.

MATOS, Ana Cardoso; PINHEIRO, Magda - **História, Património e Infraestruturas do Caminho de Ferro: visões do passado e perspetivas do futuro**. Lisboa : CEHC-IUL-CIDEHUS, 2014. ISBN 978-989-98499-3-8.

MATOS, Ana Cardoso; QUINTAS, Armando; RAMOS, Alexandre - A eletricidade em regiões do interior: o caso do Alentejo (fins do séc. XIX até à década de 50). Em **La electrificación y el territorio. Historia y futuro**. Barcelona : Universitat de Barcelona, 2017. ISBN 978-84-697-6835-8. p. 130–147.

MATOS, Fátima Loureiro De - Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901-1956. **Análise social**. . ISSN 0003-2573. 29:127 (1994), p. 677–695.

MATZNETTER, Walter; RAZVAN, Zamfira - **The Re-Birth of the Company Town: How Corporations are reshaping life, work and play in the city**. [S.l.] : CreateSpace Independent Publishing Platform, 2016. ISBN 1539782646.

MCMICHAEL, Anthony J.; SMITH, Kirk R. - Seeking a Global Perspective on Air Pollution and Health. **Epidemiology**. . ISSN 1742-058X. 10:1 (1999), p. 1–4. doi: 10.1017/s1742058x13000143.

MELLO, Eugénio De Freitas Bandeira De - Monographia do concelho do Barreiro. Em **Boletim da Direcção Geral de Agricultura**. Lisboa : Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, 1897. p. 1137–1179.

MELO, Felipe Souza - **Financiando o negócio de Pernambuco - produção colonial , comércio ultramarino e a economia do transporte no Atlântico português (século XVIII)**. São Paulo, Brasil : Editora Hucitec, 2021. ISBN 9786586039542.

MENDES, Gabriel - **A Abertura e Exploração da Mina de Azougue de Coima, no Final do Século XVIII**. Coimbra : Universidade de Coimbra, 1978

MENDES, José Amado - **A área económica de Coimbra: Estrutura e desenvolvimento industrial, 1867-1927**. Coimbra : Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1984
Tese de Doutoramento.

MENDES, José Amado - A indústria portuguesa no século XIX. **Prelo**. 7 (1985), p. 23–32.

MENDES, José Amado - **História económica e social do século XV a XX**. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian. Serviço de Educação, 1997. ISBN 9789723105834.

MENDES, José Amado - Industrialização ou Revolução Industrial em Portugal? Uma interpretação. Em **Actas do colóquio internacional Industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro**. Lisboa : EDIUAL - Universidade Autónoma de Lisboa, 2010. ISBN 9789898191182. p. 75–92.

MENDES, José Amado - Industrialização no Portugal Liberal (1820-1910). Incentivos e Obstáculos. **População e Sociedade**. 38:2022, p. 64–84.

MENDOZA, Antonio Gómez - **Ferrocarriles y cambio económico en España (1855–1913)**. Madrid : Alianza Editorial, 1982. ISBN 9788420623344.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, Comércio E Indústria - **Movimento da População**. Lisboa : Imprensa Nacional, 1890

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, Comércio E Indústria - **Boletim do trabalho industrial, n.º 33 - Desastres decorridos durante o ano civil de 1907**. Lisboa : Imprensa Nacional, 1909.

MOJICA, Laia; MARTÍ-HENNEBERG, Jordi - Railways and Population Distribution: France , Spain , and Portugal , 1870-2000. **The Journal of Interdisciplinary History**. 42:1 (2011) p. 15–28.

MOKYR, Joel - The Second Industrial Revolution, 1870-1914. Em **Storia dell'economia Mondiale**. Rome : Laterza publishing, 1999. p. 219–245.

MÓNICA, Maria Filomena - Capitalistas e industriais (1870-1914). **Análise Social**. ISSN 1098-6596. 23:99 (1987),p. 819–863. doi: 10.1017/CBO9781107415324.004.

MÓNICA, Maria Filomena - Negócios e política : os tabacos (1800-1890). **Análise Social**. . ISSN 2182-2999. 27:116 (1992), p. 461–479. doi: 10.2307/41010919.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo - Poderes municipais e elites locais (séculos XVII-XIX): estado de uma questão. Em **O Município no Mundo Português**. Funchal : CEHA-Centro de Estudos de História do Atlântico, 1998. p. 79–89.

MOONESIRUST, E.; BROWN, A. D. - Company towns and the governmentality of desired identities. **Human Relations**. . ISSN 1741-282X. 74:4 (2020), p. 502–526.

MORAIS, Jorge - **Rua do Ácido Sulfúrico – Patrões e operários: um olhar sobre a CUF do Barreiro**. Lisboa : Bizâncio, 2008. ISBN 978-972-53-0398-6.

MORAIS, Maria Da Graça David - **Causas de morte no século XX**. Biblioteca ed. Lisboa : edições Colibri, 2003. ISBN 9789727723713.

MORNA, Teresa Freitas *et al.* - O acolhimento de crianças enjeitadas na Misericórdia de Lisboa. Em **Os Expostos da Roda da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa**. Lisboa : Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, 2001. ISBN 9729800464. p. 11–20.

MORUNO, Francisco Manuel Parejo - **El negocio del corcho en España durante el siglo XIX**. Madrid : Estudios de Historia Económica N.º 57, Unidad de Publicaciones, Bando de España, 2010. ISBN 1579-8682.

MOTTA, Fernando - **As eleições e o poder municipal em Lisboa entre 1851 e 1867 - tese de mestrado**. [S.l.] : Universidade Nova de Lisboa - FCSH, 2006 Dissertação de mestrado.

MOTTA, Fernando - **Guia Documental do Arquivo Histórico da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário**. Barreiro : Câmara Municipal do Barreiro, 2007

MOTTA, Fernando - O sindicalismo ferroviário no Barreiro. Em MEMÓRIA, ESPAÇO (Ed.) - **150 anos do Caminho de ferro no Barreiro**. Barreiro : Câmara Municipal do Barreiro, 2011

MOTTA, Fernando - **Guia documental da Sociedade de Instrução e Recreio Barreirense «Os Penicheiros»**. Barreiro : Câmara Municipal do Barreiro, 2013

MOTTA, Fernando; CAMARÃO, António - **500 Anos do Município do Barreiro - Atribuição de Carta de Vila**. Barreiro : [s.n.]. ISBN 978-972-8946-14-2.

NEVES, Pedro - **Grandes empresas industriais de um país pequeno: Portugal. Da década de 1880 à 1ª Guerra Mundial** [Em linha]. Lisboa : Universidade Técnica de Lisboa - Instituto Superior de Gestão, 2007 Disponível em WWW:<URL:https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/525/1/Tese_Pedro_Neves.pdf>. Tese de Doutoramento.

NOGUEIRA, Paula Ramos - Indústria Têxtil de Guimarães: do sistema antigo ao advento das máquinas (contributos para uma exposição temática). Em **Boletim de Trabalhos Históricos**. Coimbra : Centro de Física da Universidade de Coimbra, 2019

NUNES, Teresa - A Espanha na diplomacia comercial Portuguesa na segunda metade do séc. XIX e o tratado de comércio e navegação de 1893. **Historia (Brazil)**. ISSN 01019074. 36:1 (2017), p. 1–19. doi: 10.1590/1980-436920170000000014.

PAINHA, José Maria - **Chá de azeite: o trajecto empresarial da Casa Reynolds no Alentejo e Extremadura, (1838-1890)**. Estremoz : Câmara Municipal de Estremoz, 2008

PAINHA, José Maria - A Casa Reynolds 1838-1890 um caso de pioneiro na indústria corticeira no Alentejo e na Extremadura. Em **O montado de sobro e o sector corticeiro: uma perspetiva histórica e transdisciplinar**. Badajoz : Diputacion de Badajoz, 2016. ISBN 9788578110796. p. 71–90.

PAIS, Armando Da Silva - **O Barreiro Antigo e Moderno: as outras terras do concelho**. Barreiro : Câmara Municipal do Barreiro, 1963

PAIS, Armando Da Silva - **O Barreiro Contemporâneo. A grande e progressiva vila industrial. Volume I**. Barreiro : Câmara Municipal do Barreiro, 1966

PAIS, Armando Da Silva - **O Barreiro Contemporâneo. A Grande e Progressiva Vila Industrial. II Volume**. Barreiro : Câmara Municipal do Barreiro, 1968

PAIS, Armando Da Silva - **O Barreiro Contemporâneo. A Grande e Progressiva Vila Industrial - III Volume e miscelânea**. Barreiro : Câmara Municipal do Barreiro, 1971

PAIS, Miguel - Memória apresentada à associação dos engenheiros civis portugueses, em sessão de 5 de agosto de 1876, pelo sócio Miguel Carlos Correia Paes, sobre o local da estação terminus dos caminhos de ferro ao sul do Tejo. **Revista de Obras Públicas e Minas**. IX:98 (1878), p. 61–148.

PAIS, Miguel - Memória sobre os caminhos de ferro considerados debaixo do ponto de vista estratégico, apresentado à associação dos engenheiros civis portugueses, em sessão de 5 de maio de 1877. **Revista de Obras Públicas e Minas**. 10:109 e 110 (1879) p. 1–43.

PAIS, Miguel - **Melhoramentos de Lisboa e seu porto**. Lisboa : Tipografia Universal, 1884

PALMA, Nuno; REIS, Jaime - From Convergence to Divergence: Portuguese Economic Growth, 1527-1850. **Journal of Economic History**. ISSN 14716372. 79:2 (2019), p. 477–506. doi: 10.1017/S0022050719000056.

PEDREIRA, Jorge Miguel - Indústria e negócio: a estamperia da região de Lisboa, 1780-1880. **Análise Social**. . ISSN 00032573. xxvi:11 (1991), p. 537–559.

PEDROSA, Fernando Gomes - A Muleta e a Tartaranha (séculos XV-XX). **Academia Portuguesa da Marinha - Memórias 2016**. XLVI:(2017), p. 155–184.

PEREIRA, Ana Paula - As Greves Rurais de 1911-12: uma Leitura através da Imprensa. **Análise Social - Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa**. . ISSN 0003-2573. XIX:77-78–79 (1983), p. 439–476.

PEREIRA, C. Dos Santos - **Frente ribeirinha da Margem Sul do Tejo: origem, evolução e continuidade**. [S.l.] : Universidade de Évora, 2019.

PEREIRA, Esteves; RODRIGUES, Guilherme - **Portugal - Dicionário Histórico, Corográfico, Biográfico, Bibliográfico, Heráldico, Numismático e Artístico**. Lisboa : [s.n.]

PEREIRA, Gaspar Martins - Casa e família : as Ilhas no Porto em finais do século XIX. **População e sociedade**. 2 (1996), p. 159–183.

PEREIRA, Hugo Silveira - **Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)**. Porto : Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2008 Dissertação de mestrado.

PEREIRA, Hugo Silveira - Caminhos-de-ferro entre técnica, estratégia, economia e política (1845-1892). Em **XXX Encontro da APHES**. Lisboa : [s.n.]

PEREIRA, Hugo Silveira - As Viagens Ferroviárias. **Cultura, Espaço e Memória**. 1 (2010) p. 25–40.

PEREIRA, Hugo Silveira - **Portos e Caminhos-De-Ferro: Expectativas e Realizações**

durante o Fontismo [Em linha] Disponível em WWW:<URL:https://www.citcem.org/encontro/pdf/new_02/TEXTOPereira.pdf>.

PEREIRA, Hugo Silveira - **A Política Ferroviária Nacional (1845-1899)**. Porto : Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2012 Tese de Doutoramento.

PEREIRA, Hugo Silveira - As Políticas Ferroviárias Ibéricas (1845-1860). **CEM Cultura, Espaço & Memória : revista do CITCEM**. 3:(2012), p. 189–207.

PEREIRA, Hugo Silveira - A rede férrea alentejana revisitada (1845-1889). Em PRETOV, PETAR *et al.* (Eds.) - **Avanços em literatura e cultura portuguesas. Da Idade Média ao século XIX** [Em linha]. Santiago de Compostela-Faro : Através Editora, 2012 Disponível em WWW:<URL:www.journal.uta45jakarta.ac.id>. ISBN 9788578110796. p. 467–486.

PEREIRA, Hugo Silveira - **Os Beças, João da Cruz e Costa Serrão - protagonistas da linha de Bragança**. V. N. Gaia : Projeto FozTua, 2014. ISBN 9789899865952.

PEREIRA, Hugo Silveira - A legislação ferroviária portuguesa (1845-1892). **História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**. . ISSN 0871164X. 8:1 (2018) p. 199–218. doi: 10.21747/0871164x/hist8a11.

PEREIRA, Hugo Silveira - **Os caminhos-de-ferro de Sul e Sueste e o relatório do engenheiro C. F. White (1868)**. Évora : Publicações do Cidehus, 2018. ISBN 9791036520594.

PEREIRA, Hugo Silveira - Francisco Maria de Sousa Brandão (1818-1892), “mestre dos mestres” de traçados ferroviários. **TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)**. janeiro:35 (2018), p. 162–194.

PEREIRA, Hugo Silveira - Contributos para a história do caminho-de-ferro no Barreiro. Barreiro. 2019.

PEREIRA, Hugo Silveira - Portais de globalização: portos e caminhos de ferro no contexto colonial português: (c. 1870 – c. 1910). **Revista Portuguesa de História**. . ISSN 0870-4147. 49 (2020), p. 256–273.

PEREIRA, Joana Dias - O mundo urbano do trabalho no alvorecer da industrialização: o caso da Península de Setúbal. **Revista Convergência, Movimentos Sociais, Direitos e**

Sociedade. . ISSN 2238-9288. 1:1 (2012), p. 1–20.

PEREIRA, Joana Dias - **A Produção Social da Solidariedade Operária: o caso da Península de Setúbal (1890-1910) - tese de doutoramento.** Lisboa : Universidade Nova de Lisboa - FCSH, 2013 Tese de doutoramento.

PEREIRA, Joana Dias - Instituições para a acção colectiva numa perspectiva histórica: mutualismo nos subúrbios industriais lisboetas (1890-1930). **Cadernos de História.** . ISSN 1679-5636. 16:24 (2015), p. 157–190. doi: 10.5752/p.2237-8871.2015v16n24p157.

PEREIRA, Jorge Paulino - As infraestruturas ferroviárias em Portugal: o século XIX. **Pedra & Cal.** Lisboa. 2002, p. 19–23.

PEREIRA, José Maria Dantas - **Memória sobre a defesa do Tejo contra forças marítimas.** Lisboa : Imprensa Regia, 1823.

PEREIRA, Maria Da Conceição Meireles - Relações entre Portugal e Espanha no 3º quartel do século XIX : os aspectos cultural e económico. **População e sociedade.** 6 (2000), p. 101–111.

PEREIRA, Miriam Halpern - Demografia e Desenvolvimento em Portugal na segunda metade do século XIX. **Análise Social - Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.** VII:25–26 (1969), p. 85–117.

PEREIRA, Miriam Halpern - Diversidade e crescimento industrial. Em **Diversidade e assimetrias: Portugal nos séculos XIX e XX.** Lisboa : Imprensa de Ciências Sociais, 2001. ISBN 9788578110796. p. 222.

PÉREZ-CEBADA, Juan Diego - Historia de la contaminación minera en España - sec. XIX-XX. **Boletín Geológico y Minero.** 119:3 (2008), p. 16.

PIMENTA, José Augusto - **Memória Histórica e Descritiva da Villa do Barreiro.** Lisboa : Typ. do Dicionario Universal Portuguez, 1886.

PINHEIRO, Magda - Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX. **Análise Social.** XV:58 (1979), p. 265–286.

PINHEIRO, Magda - A construção dos caminhos-de-ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-1890). **Análise social.** . ISSN 0003-2573. 24:101 (1988) p. 745–767. doi: 10.2307/41011128.

PINHEIRO, Magda - Encounters and disencounters in the transport system on the South Bank of the Tagus Estuary. On the difficulties of establishing intermodal transport in a region. **Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**. . ISSN 1578-5777. 10:(2006), p. 76–94.

PINHEIRO, Magda - **Cidade e caminhos de ferro**. Lisboa : ISCTE, 2008. ISBN 9789729933363.

PINHEIRO, Magda - Palavras e Problemas de uma História dos Subúrbios. Em **De pé sobre a terra : estudos sobre a indústria, o trabalho e o movimento operário em Portugal**. Porto : Universidade do Porto, 2014. ISBN 978-989-98170-1-2. p. 621–643.

PINTO, António Costa *et al.* - **História Económica Contemporânea - Portugal 1808-2000**. Lisboa : Objetiva, 2021. ISBN 9789897842597.

POUSINHO, Nuno - **Castelo Branco: Governo, Poder e Elites, 1792-1878**. Castelo Branco : Edições Colibri, 2004. ISBN 9789727725090.

QUARESMA, António Martins - **O rio Mira no sistema portuário do Litoral Alentejano (1851-1918) - tese de doutoramento**. Évora : Universidade de Évora, 2012 Tese de doutoramento.

QUEIRÓS, Eça De - **A Cidade e as Serras**. 1ª edição ed. Porto : Livraria Chardron, 1901

REIS, Jaime - A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913. **Análise social**. ISSN 0003-2573. 23:96 (1987), p. 207–227. doi: 10.2307/41010620.

REIS, Jaime - Migração, estatura e consumo: o nível de vida em Lisboa, 1890- 1910. Em SERRÃO, JOSÉ VICENTE; PINHEIRO, MAGDA AVELAR; FERREIRA, MARIA DE FÁTIMA SÁ E MELO (Eds.) - **Desenvolvimento Económico e Mudança Social: Portugal nos últimos dois Séculos – Homenagem a Miriam Halpern Pereira**. Lisboa : Imprensa de Ciências Sociais, 2009. ISBN 9789726712374. p. 263–279.

REIS, José - **A Economia Portuguesa: Formas de economia política numa periferia persistente (1960- 2017)**. Lisboa : Edições Almedina, 2018. ISBN 9789724072890.

REIS, Maria Cecília Rodrigues - **O Porto e o comércio na segunda metade do século XVIII. A Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro e os negócios do vinho**.

Porto : Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2013 Tese de doutoramento.

REIZINHO E SILVA, Maria - Os movimentos migratórios e a naturalidade dos residentes em Setúbal na segunda metade do século XIX. **População e Sociedade**. 7 (2001) 195–241.

RIBEIRO, Lia - **A Popularização da Cultura Republicana (1881-1910)**. Coimbra : Imprensa da Universidade de Coimbra, 2011. ISBN 9789892600826.

RIBEIRO, Orlando; LAUTENSACH, Hermann; DAVEAU, Suzanne - **Geografia de Portugal IV - A vida económica e social**. Lisboa : Sá da Costa, 1989. ISBN 9789729230318.

RODRIGUES, Jacinto - **A conspiração solar do padre Himalaya: Esboço biográfico dum português pioneiro da ecologia**. Porto : Árvore, 1999. ISBN 972-9089-44-2.

RODRIGUES, Jorge de Sousa - Infra-estruturas e urbanização da margem sul: Almada, séculos XIX e XX. **Análise Social - Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa**. ISSN 0003-2573. 35:156 (2000), p. 547–581.

RODRIGUES, Maria João Madeira - Tradição, transição e mudança: a produção do espaço urbano na Lisboa oitocentista. **Boletim Cultural**. Lisboa. 86 (1979), p. 96.

RODRIGUES, Maria Manuela - A educação popular em Portugal no dealbar do século XX: o caso da vila operária do Barreiro. **Educação e Filosofia**. . ISSN 1982-596X. 24:48 (2010) p. 299–330.

RODRIGUES, Teresa F. - **História da população portuguesa**. Porto : Edições Afrontamento e CEPESE, 2008. ISBN 9789723610055.

RODRIGUES, Teresa F.; FERREIRA, Olegário A. Vieira - As cidades de Lisboa e Porto na viragem do século XIX - Características da sua evolução demográfica: 1864-1930. Em **Congresso «O Porto de fim do século (1880-1910)»**. **Ateneu Comercial no Porto, 31 de Janeiro a 6 de Fevereiro de 1991**. Porto : [s.n.]

RODRIGUES, Teresa F.; PINTO, Maria Luís Rocha - O crescimento urbano no Portugal oitocentista. **População e Sociedade**. 3 (1996), p. 131–145.

ROQUE, Ana Cristina; CRISTINA JOANAZ DE MELO, INÊS AMORIM, JOANA GASPAR DE FREITAS, Maria Manuel Torrão (EDS.) - **Alterações Ambientais em Perspetiva Histórica**. [S.l.] : FLUP/CITCEM, 2018

ROSER, Max - **Total fertility rate around the world over the last centuries** [Em linha], atual. 2014. Disponível em WWW:<URL:<https://ourworldindata.org/fertility-rat>>.

RUDERS, Carl Israel - **Viagem em Portugal, 1798-1802**. Lisboa : Biblioteca Nacional de Portugal, 1981. ISBN 9789725652442.

S.A. - Considerações gerais e a sua dedução analítica. **Annaes da Sociedade Promotora da Indústria Nacional**. IV:37 (1835), p. 3–11.

S.A. - Artigo sobre o arroz em geral. **Annaes da Sociedade Promotora da Indústria Nacional**. IV:46 (1836), p. 342–352.

S.A. - Adubos dos terrenos. **Annaes da Sociedade Promotora da Indústria Nacional**. Segunda sé:48 (1847), p. 273–284.

S.A. - A questão vinícola. **Revista Universal Lisbonense**. VII:13 (1848), p. 145–149.

S.A. - **Retrospectivo poético da Quinta Grande da Madre de Deus situada ao Sul do Tejo**. Lisboa : Imprensa de Sousa Neves, 1862

S.A. - **A cultura do arroz em Coima e Vale de Zebro - memorial**. Lisboa : Minerva Central, 1897

SAKOLSKY, Aaron Morton - **The great american land bubble: the amazing story of land-grabbing, speculations, and booms from colonial days to the present time**. New York : Martino Fine Books, 2011. ISBN 1578987784.

SAMET, J. M.; WHITE, R. H. - Urban Air Pollution, Health, and Equity. **Journal of Epidemiology and Community Health**. ISSN 1098-6596. 58:1 (2004), p. 3–5. doi: 10.1017/CBO9781107415324.004.

SANTIAGO-CABALLERO, Carlos - Social mobility in nineteenth century Spain: Valencia, 1841-1870. **Working Papers in Social History, IFHCS, Universidad Carlos III de Madrid**. 2018), p. 1–34.

SANTOS, Boaventura De Sousa - O Estado e a sociedade na semiperiferia do sistema mundial: o caso português. Em **Portugal um retrato singular**. Porto : Afrontamento, 1993. ISBN 9789723603088. p. 15–56.

SANTOS, Cândido - Nota sobre a mortalidade infantil nos séculos XVIII e XIX.

Humanidades : revista trimestral da Associação de Estudantes da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. 2 (1982), p. 47–75.

SANTOS, Carlota - As cidades portuguesas na Idade Moderna. População. **Actas do I Congresso Histórico Internacional. As cidades na História: População mobilidade. Conferências.** 2012), p. 205–218.

SARDICA, José Miguel - **A Regeneração sob o signo do consenso: a política e os partidos entre 1851 e 1861.** Lisboa : Imprensa de Ciências Sociais, 2001. ISBN 9789726710738.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang - **The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century.** [S.l.] : University of California Press, 2014. ISBN 0520282264.

SEWELL, William H. - Uneven Development, and the autonomy of politics: The dockworkers of nineteenth-century Marseille. **The American Historical Review.** 93:3 (1988), p. 604–637. doi: <https://doi.org/10.1086/ahr/93.3.604>.

SICA, Paolo - **Historia del urbanismo en el siglo XIX.** Madrid : Instituto de Estudios de Administracion Local, 1981. ISBN 8470882627.

SILVA, Francisco Manuel Valadares E - **Ruralidade em Almada e Seixal nos Séculos XVIII e XIX.** Lisboa : Universidade Aberta, 2008 Dissertação de mestrado.

SILVA, José Miguel Leal - Sobre o complexo industrial da CUF no Barreiro. Em MANUEL HEITOR, JOSÉ MARIA BRANDÃO DE BRITO, MARIA FERNANDA ROLLO (Ed.) - **Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no século XX.** Lisboa : Dom Quixote, 2004. ISBN 9789722027922. p. 60.

SILVA, José Miguel Leal; BRANDÃO, José Manuel - Ferro e manganês do Cercal – Odemira: entre especulação e (des)ilusão (1870s-1912). **Revista de História da Sociedade e da Cultura.** 19 (2019), p. 273–295. doi: https://doi.org/10.14195/1645-2259_19_11.

SILVA, Luís Pedro - **O clima do Noroeste de Portugal (1600-1855): dos discursos aos impactos.** Porto : Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2019 Tese de Doutoramento.

SILVA, Nuno - **A cortiça nos debates parlamentares da Nação Portuguesa (1839-1899).**

Lisboa : Euronatura, 2013. ISBN 978-972-98932-9-2.

SILVEIRA, Ana Cláudia - Orizicultura e ostricultura : a transformação dos salgados do Seixal na segunda metade do século XIX – impactos e tensões. Em COSTA, ADELAIDE MILAN; PRATA, SARA (Eds.) - **Pequenas cidades no tempo. O Ambiente e outros temas. Coleção Estudos 23**. Lisboa : IEM - Instituto de Estudos Medievais e Câmara Municipal de Castelo de Vide, 2021. p. 275–305.

SILVEIRA, Luís Espinha da - **Territorio e Poder. Nas origens do Estado contemporâneo em Portugal**. Cascais : Patrimonia, 1997. ISBN 972-744.021-5.

SILVEIRA, Luís Espinha da *et al.* - **Os recenseamentos da população portuguesa de 1801 e 1849 - edição crítica, vol. I**. Lisboa : Instituto Nacional de Estatística, 2001. ISBN 972-673-465-7.

SILVEIRA, Luís Espinha da *et al.* - Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930. **Ler história**. Lisboa. . ISSN 2183-7791. 61 (2011) 7–38.

SILVEIRA, Luís Espinha da; ALVES, Daniel; LIMA, Nuno - Population and Railways in Portugal , 1801-1930. **The Journal of Interdisciplinary History**. . ISSN 0022-1953. 42:1 (2011) 29–52.

SILVEIRA, Luís Espinha da; LIMA, Nuno; ALCÂNTARA, Ana - The impact of railroad accessibility on the population of Portugal’s inland north region (1878-1930). The Tua and the Beira Baixa Lines. Em MCCANTS, ANNE *et al.* (Eds.) - **Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences**. Lisboa : [s.n.]. ISBN 978-989-97134-5-1v. I. p. 96–117.

SOLOMON, Matthew - Incohérent Infrastructure, Incohérent Fashion. Em **Méliès Boots: Footwear and Film Manufacturing in Second Industrial Revolution Paris**. [S.l.] : University of Michigan Press, 2022. p. 49–70.

SOUSA, Fernando De - A população portuguesa nos inícios do século XIX. **População e Sociedade**. 2:2 (1996), p. 7–75.

SRAM, Radim J. - Impact of Air Pollution on Reproductive Health. **Environmental Health Perspectives**. ISSN 1098-6596. 107:11 (1999), p. A542–A543. doi:

10.1017/CBO9781107415324.004.

STANNE, Stephen P.; PANETTA, Roger G.; FORIST, Brian E. - Industrialization and the Transformation of the Landscape. Em **The Hudson. An Illustrated Guide to the Living River Book**. New Jersey, EUA : Rutgers University Press, 1996. ISBN 1978814054. p. 117–130.

STECKEL, Richard H.; FLOUD, Roderick - **Health and Welfare during industrialization**. Chicago & London : The University of Chicago Press, 1997. ISBN 0-226-77156-3.

STOLZ, Yvonne; BATEN, Joerg; REIS, Jaime - Portuguese living standards, 1720-1980, in European comparison: heights, income, and human capital. **Economic History Review**. . ISSN 00130117. 66:2 (2013) 545–578. doi: 10.1111/j.1468-0289.2012.00658.x.

SUTCLIFFE, Anthony - Introduction: The giant city has a historical phenomenon. Em BARKER, THEO; SUTCLIFFE, ANTHONY (Eds.) - **Megalopolis: the giant city in History**. New York : Palgrave Macmillan, 1993. ISBN 1349230537. p. 224.

SZRETER, Simon - Industrialization and health. **British Medical Bulletin**. . ISSN 00071420. 69:2004) 75–86. doi: 10.1093/bmb/ldh005.

TABORDA, João Paulo; ALCOFORADO, Maria João; GARCIA, João Carlos - **O Clima do Sul de Portugal no Século XVIII**. Lisboa : Centro de Estudos Geográficos, 2004. ISBN 9726361443.

TANG, John P. - Railroad expansion and industrialization: Evidence from Meiji Japan. **Journal of Economic History**. . ISSN 14716372. 74:3 (2014), p. 863–866. doi: 10.1017/S002205071400062X.

TAVARES, Maria Manuela Paiva Fernandes - **Feminismos em Portugal (1947-2007)**. [S.l.] : Universidade Aberta, 2008 Tese de Doutoramento.

TAVARES, Rui - **Recentrocidade. Memória e refundação urbana : Território. Cidade. Arquitetura**. Porto : Universidade do Porto, 2013 Tese de doutoramento.

TEIXEIRA, Armando Sousa - **Barreiro, roteiro das memórias, da resistência, do trabalho e da luta**. Barreiro : [s.n.]. ISBN 978-972-8946-07-4.

TEIXEIRA, Jorge - **O Barreiro que eu vi**. Barreiro : Câmara Municipal do Barreiro, 1993

TEIXEIRA, Manuel C. - As estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940. **Análise Social**. . ISSN 0003-2573. 27:115 (1992), p. 65–89.

TEIXEIRA, Manuel C. - A habitação popular no século XIX-características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro. **Análise Social - Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa**. . ISSN 00032573. 29:127 (1994), p. 555–579.

TENGARRINHA, José - As greves em Portugal : uma perspectiva histórica do século XVIII a 1920. **Análise Social - Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa**. ISSN 00032573. XVII:67–68 (1981), p. 573–601.

THIESSEN, Lee - Protesting Smoke: A Social and Political History of Vancouver Air Pollution in the 1950s and 1960s. **Urban History Review**. ISSN 0703-0428. 46:1 (2019) p. 57–70. doi: 10.7202/1059114ar.

THOMPSON, E. P. - **The making of the English working class**. London : Vintage, 1966. ISBN 0394703227.

TIAGO, Duarte José Fonseca - **Requalificação e sustentabilidade da antiga Fábrica da Mundet : Núcleo Museológico do Ecomuseu Municipal do Seixal**. Lisboa : ISCTE-IUL, 2019 Dissertação de Mestrado.

TORRES, Carlos Manitto - **O caminho de ferro em Portugal. Apontamento cronológico relativo ao período de 1845 a 1930**. Lisboa : Gazeta dos Caminhos de ferro, 1931

TOUREIRO, Maria De Lurdes Batuca - **As migrações como condicionante da dinâmica populacional e da estrutura sócio-demográfica: uma freguesia do concelho do Seixal - a Arrentela (1830-1900)**. Lisboa : Universidade Nova de Lisboa - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1998 Dissertação de mestrado.

VALADEIRO, Filipa Varela - **Reconfiguração da cidade industrial. O caso do Barreiro**. [S.l.] : Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 2011

VALEGAS, A. P. - Subsídios notariais para a história da 1ª colectividade do Barreiro. **Um olhar sobre o Barreiro**. Barreiro. II:4 (1991), p. 23.

VALEGAS, A. P.; LEAL, Ana De Sousa - Uma viagem pelo Barreiro. **Um Olhar sobre o Barreiro, n.º3, III série**. Barreiro. (1994), p. 37–46.

VALENTE, Diogo - **A C.U.F Barreiro e os seus bairros como geradores da cidade**. Lisboa : Universidade Lusíada de Lisboa - Faculdade de Arquitetura e Artes, 2016 Dissertação de mestrado.

VAQUINHAS, Irene; MENDES, José Amado - **Canteiros de arroz: a orizicultura entre o passado e o futuro**. Montemor-o-Velho : Câmara Municipal de Montemor-o-Velho, 2005

VARGAS, José Manuel - **Foral de Coia, 1516**. Barreiro : Câmara Municipal do Barreiro, 2017

VEIGA, Teresa Rodrigues - **A população portuguesa no século XIX**. CEPESE ed. Porto : [s.n.]. ISBN 972360700X.

VENTURA, António - **Anarquistas, Republicanos e Socialistas em Portugal: As convergências possíveis (1892-1910)**. Lisboa : Edições Cosmos, 2000. ISBN 9789727621965.

VENTURA, António Gonçalves - **A «banda d'além» e a cidade de Lisboa durante o antigo regime: uma perspectiva de história económica regional comparada**. Lisboa : Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2007 Tese de Doutoramento.

VENTURA, António Gonçalves - “Dois dedos de conversa” acerca do Barreiro pré-industrial. Em **Dois Dedos de Conversa**. Barreiro : s.n., 2009

VENTURA, António Gonçalves - **Os concelhos ribeirinhos da margem esquerda do estuário do Tejo e a cidade de Lisboa nos séculos XIV e XIX**. Moita : Câmara Municipal da Moita, 2020. ISBN 978-989-54876-2-2.

WISEU, Albano; BEIRA, Eduardo; CORDEIRO, José Manuel Lopes - Desenvolvimento industrial de Mirandela, em torno da linha do Tua: a fábrica de cortiças de Clemente Menéres, a CUF e o Complexo Agro-Industrial do Cachão. Em CONTEMPORÂNEA, INSTITUTO DE HISTÓRIA (Ed.) - **II Encontro Indústria, História e Património**. Tomar : [s.n.]

WALLERSTEIN, Immanuel - A descoberta da economia-mundial. **Revista Crítica de Ciências Sociais**. . ISSN 0254-1106. 69 (2004) 03–16. doi: 10.4000/rccs.1334.

WANAMAKER, Marianne H. - Industrialization and fertility in the nineteenth century:

Evidence from South Carolina. **Journal of Economic History**. 72:1 (2012) 168–196.

WENDERING, Stefan - **Environmental conflicts in Austria from 1950 to 2015**. Vienna : [s.n.] (Relatório n.169).

ZANDEN, Jan Luiten VAN *et al.* - **How Was Life? Global well-being since 1820**. Paris, França : OECD - Organization For Economic Co-Operation & Development, 2014. ISBN 9789264214262.

Anexos

Anexo 1 – Listagem dos indemnizados nas cheias de 1878

Nome	Quantia que o requerente solicita	Quantia em que a CMB e o Conselho Municipal calculam ser os prejuízos
António Pinheiro (sementeira)	9	9
Manuel Joaquim (Macau)	10	10
José de Oliveira Serpa	12	12
António Carvalho	12	12
José de Oliveira	12	12
Micaela dos Anjos (viúva)	14	14
Lázaro José da Silva	15	8
Francisco da Silva (da Mariana)	16	16
Francisco Lopes (sementeira)	17,6	10
Hermenegildo da Cruz	18	18
Filipe da Silva Calado	18	12
Francisco Lopes (casa)	18	10
Gertrudes Magna	18	18
Maria catarina e irmã	20	10
Santónio Pinheiro	20	10
Manuel da Silva Matos	21	18
Teresa de Jesus (viúva de Domingos da Silva)	24	14,4
Serafim Tavares	24	18
Tomás da Silva (Cambaco)	24	14,4
Lázaro José da Silva (tutor da filha Ana Rosa)	25	12
Maria Luísa (viúva Eusébio Cruz)	28	18
Miguel da Silva	28	14,4
Joaquim José (da Miquelina)	28	15
Manuel Domingos Vargas	28,8	24
António Manuel Fernandes	28,8	24
Manuel de Oliveira, filho de Domingos José	28,8	14,4
Joaquim Soeiro	28,8	14,4
António dos Santos, o Lino	28,8	14,4
Maria da Purificação (viúva de Manuel da Silva Saraveda)	28,8	14,4
Manuel Soares	28,8	18
Helena Margarida da Costa	28,8	20
Eugénia da Silva	28,8	20
Joaquim José (da chinela)	28,8	20
António José Loureiro	28,8	14,4
Tomás da Silva Mariano	33	24
Luís da Silva	33,6	28,8
António José Cavaco	33,6	20
Manuel Rodrigues da Costa	33,6	20
João Rodrigues Costa	36	20
Isabel Maria (viúva de José Pinheiro Guerra)	36	20
Caetano Domingos Vargas	38,4	24
Manuel Carvalho	38,4	19,2
José Marques (gi)	38,4	14,4
António Fernandes Carregal	40	20
Miguel António	40	20
Elías de Oliveira (sementeira)	40	14,4
Joaquim da Silva, o Rei	40	20
Joaquina Maria (viúva) (casa)	40	20
Vitorino Marques	40	14,4
Gertrudes Maria (viúva de António Maria Fiuza)	42	20
José da Silva Fonseca	42	20
José João	45	30
Silvério dos Santos Chaves	47	20
Francisco Lopes	48	18
Antónia Maria (viúva)	48	28,8
António Pereira	48	24
Joaquina Rosa (viúva de Francisco Alves Torrão)	50	40
Filipe de Andrade	50	24
Pedro José da Costa	50	25
João de Andrade Barroso	50	25
Manuel Ribeiro	50	30
Inácio Pinheiro	50	25
António Teixeira (cantarino)	57	24
António dos Santos Chaves	57,5	25
Justino de Oliveira	57,6	38,4
José Felismino da Costa	68	30
José Martins	70	30
Catarina Maria (viúva de José Rodrigues da Costa)	72	28,8
Claudina Maria (viúva de Manuel José da Costa)	72	50
Francisco da Silva (coxo)	72	24
José da Silva Lavareda	72	30
Luís José Guilherme	80	60
Brigida Rosa (viúva) (casa)	80	15
Tomé Marques dos Santos (sementeira)	80	20
Manuel José Guilherme	90	30
Domingos José da Silva	92,8	30
Elias de Oliveira	95,4	12
Manuel da Silva (Barra cheia)	96	24
Mariana de Jesus (viúva de Filipe Guilherme)	100	50
Manuel Carvalho (Barra cheia)	100	30
Maria Henriques (viúva de António Ribeiro) 4 sacos de centeio e semadura da casa	100	30
Bento José da Silva (sementeira)	100	20
Domingos Barrinha (casa)	100	20
Joaquina Maria (viúva) (fazenda)	100	20
José Tamanco (casa)	100	20
Manuel Lourenço, arrendatário de Francisco Coxo	110	30
Herdeiros de Joaquim Pedro, o cetim	135	20
Manuel Martins Gomes	150	30
Bento José da Silva	150	40
Joaquim Ribeiro (estragos no prédio)	200	30
Joaquim Ribeiro (sementeiras)	450	30
Augusto Pereira de Vasconcelos	1300	200
Totais	6336,7	2173,4

Anexo 2 – Lista nominal das escrituras de compra, venda e quitação de propriedades adquiridas pela Companhia de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo (linha férrea Barreiro a Vendas Novas e Setúbal) no concelho do Barreiro entre 1855 e 1860.

Data da escritura	Vendedores	Ocupação	Localização/ Constituição	Área em m2	Valores (réis)	Preço m2 (réis)
31.8.1855	Manuel António Rosato e sua mulher Maria Luísa	Proprietário e moleiro	Guarda da Recosta – Vinha e árvores de fruto	3136	200\$000	64
31.8.1855	Joaquim Raimão e a sua mulher Faustina Claudina	Almocreve	Guarda da Recosta – Vinha e árvores de fruto	3793	150\$000	40
12.9.1855	Padre João Batista Figueiredo	Padre	Guarda da Recosta – Vinha e árvores de fruto	450	72\$000	160
12.9.1855	Francisco Lobato Bexiga e sua mulher Ana Maria do Rosário	Marítimo	Guarda da Recosta – Terreno	1858	200\$000	108
13.9.1855	Caetano José , Alexandrina Louriça e P. Maria	Marítimo	Guarda da Recosta – Vinha e árvores de fruto	214	38\$000	178
14.9.1855	Luís dos Santos e sua mulher Romana Rosa	Comissário [despachante]	Guarda da Recosta – Terreno	398	120\$000	301
15.9.1855	João Rodrigues Alves	Proprietário	Guarda da Recosta – Terreno	420	81\$600	194
20.9.1855	João dos Santos Costa e sua mulher Gertrudes Clementina da Costa	Proprietário de moinhos e comerciante e vereador em 1845-46 e 1856-57	Guarda da Recosta – Vinha do Pereiro	170	50\$000	294
22.9.1855	António Marques e sua mulher Casimira Maria	Proprietário de estaleiro naval e vereador em 1864-65	Guarda da Recosta – Vinha e árvores de fruto	422	110\$000	260
28.9.1855	José de Matos	Fazendeiro e vereador em 1850-51	Guarda das Searas – Vinhas das Covas e Grande	1628	175\$000	107
1.10.1855	Miguel José Alves	marítimo	Guarda das Searas – duas vinhas	505	105\$000	208
4.10.1855	Joaquim Gerales Firmino e sua mulher Joana Batista Ligorne	Carpinteiro naval e vereador fiscal da CMB em 1866-67 e 1874-75	Guarda das Searas – vinha	342	110\$000	322
5.10.1855	Perpétua Maria, viúva de João Dias Correia	Proprietário e antigo	Guarda das Palmeiras – vinha e árvores de fruto	788	120\$000	152

Data da escritura	Vendedores	Ocupação	Localização/ Constituição	Área em m2	Valores (réis)	Preço m2 (réis)
		presidente da CMB				
5.10.1855	Luís António Raimundo	Proprietário e negociante	Guarda das Palmeiras – olival, vinha e árvores de fruto	796	400\$000	503
5.10.1855	João dos Santos Costa e sua mulher Gertrudes Clementina da Costa	proprietário	Guarda das Palmeiras – vinha	282	70\$000	248
6.10.1855	Gertrudes Madalena	s.d.	Guarda das Palmeiras – vinha	549	914\$200	1665
8.10.1855	Maria Teresa, viúva de António da Costa	s.d.	Guarda das Palmeiras – Vinhas Barro e Grande	1105	340\$000	307
10.10.1855	Irmandade do Santíssimo do Barreiro (Ricardo António Pança)	s.d.	Guarda das Searas – Vinhas nos Silveiros	166	48\$000	289
10.10.1855	António da Cunha Saraiva e Albuquerque	Fidalgo e proprietário (não residente)	Estrada da Lavradio - vinha	649	55\$000	85
19.10.1855	Laureano Caxola e sua mulher Maria Joaquina	Marítimo	Guarda das Searas – Vinha	181	55\$000	303
25.10.1855	António Joaquim Raimundo	Proprietário	Guarda das Palmeiras – Olival, vinha e árvores de fruto	446	200\$000	448
27.10.1855	Joaquim Rodrigues dos Santos e sua mulher Inácia Maria	carpinteiro	Lavradio – duas fazendas	384	104\$000	271
27.10.1855	Lucas da Silva Azevedo Coutinho Castelo	proprietário e administrador de capelas do Hospital de S. José (não residente)	Lavradio - fazenda	995	60\$000	60
3.11.1855	José Rodrigues Alves	Proprietário e vereador em 1865-66	Guarda das Palmeiras - vinha	219	86\$900	397
23.8.1860	Luís dos Santos e sua mulher Romana Rosa	Comissário [Despachante]	Recosta – vinha, árvores de fruto e terras de sementeira, confrontando a sul com linha férrea	969	60\$000	62
23.10.1860	Pedro Luís Mesquita e sua mulher Gertrudes Magna	s.d.	Vinha na Recosta, a norte da linha da férrea	1038	54\$500	53

Fontes:

Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Hospital de São José (1479/1973), Processos de instituição de capelas do Cartório Botelho, Autos de contas da capela de Isabel do Rio, 1852;

Conselho da Fazenda (1435/1836), Autos de justificação de António da Cunha Saraiva e Albuquerque, 1805.

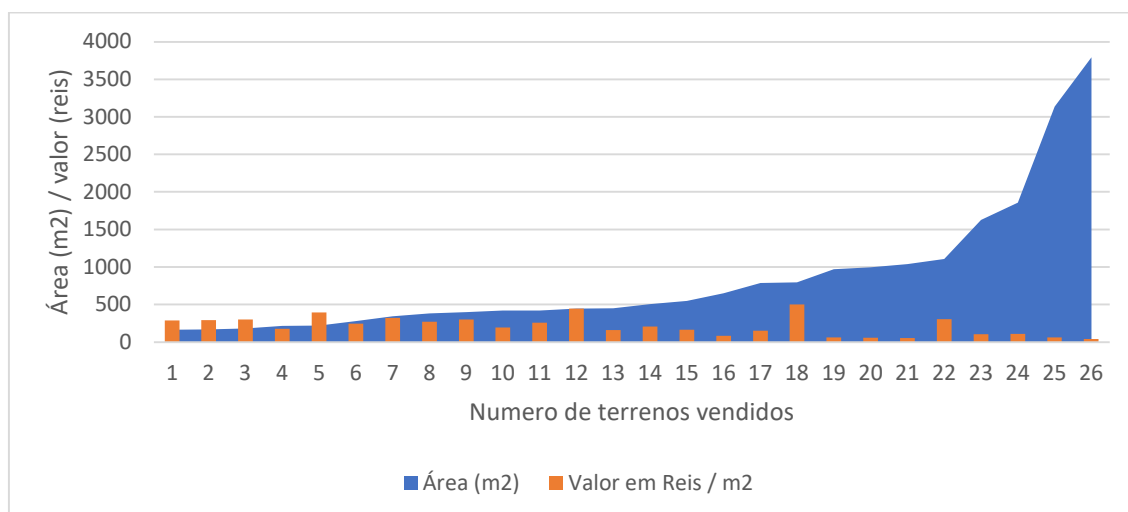
Arquivo Histórico Parlamentar, recenseamentos eleitorais 1842-1867

Arquivo Distrital de Setúbal, Cartório Notarial do Barreiro, 1º ofício (Livro de notas 1855-08-18/1856-02-11)

Arquivo Distrital de Setúbal, Registo paroquiais de casamentos da freguesia de Santa Cruz (1850-1879)

Arquivo Municipal do Barreiro, livros de atas da Câmara Municipal do Barreiro, 1849-1869.

Anexo 3 – Relação entre o valor do m2 e a dimensão da área dos terrenos adquiridos pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo



Fonte: Arquivo Distrital de Setúbal, Cartório Notarial do Barreiro, 1º ofício (Livro de notas 1855-08-18/1856-02-11).

Anexo 4 – Lista das propriedades adquiridas pelos sócios capitalistas dos caminhos de ferro no Barreiro

Data da escritura	Vendedores	Ocupação	Comprador	Localização/Constituição	Valores (réis)	Obs.
3.10.1855	Padre João Batista de Figueiredo	padre	António Gomes Brandão, proprietário e capitalista	Propriedade de vinha, oliveira e árvores de fruto, a sul da estação de caminho de ferro	240\$000	
4.10.1855	José da Conceição Traquina e sua mulher Gertrudes Maria Luísa	marítimo	António Gomes Brandão, proprietário e capitalista	Uma vinha e campo, nos limites da Vila (a Este) junto do “sitio das Obras” – Guarda das Searas; um campo na Recosta (junto da Estação); e um campo em S. Francisco (área urbana da Vila)	112\$800	
? .10.1855	Joaquim Ferreira e sua mulher Mariana Rosa	fazendeiro	António Gomes Brandão, proprietário e capitalista	Um quarteirão de vinha na Guarda da Recosta	81\$600	
11.10.1855	Dona Maria Clementina Casal, viúva de António Maria Pimenta	proprietária	António Gomes Brandão, proprietário e capitalista	Dois quarteirões de vinha, um na Recosta (junto à praia) e outro na Guarda das Searas	86\$400	
11.10.1855	José da Conceição Traquina e sua mulher Gertrudes Maria Luísa	marítimo	António Gomes Brandão, proprietário e capitalista	Divisão de foro de vinha na Guarda das Searas e dois quarteirões.	1\$500 réis anuais	
16.11.1855	Laureano José Caxola	marítimo	João Pedro da Costa Coimbra, capitalista	Vinha na Recosta a Norte da Estação	186\$000	
6.2.1856	Francisco Lobato Bexiga e sua mulher Ana Maria do Rosário	marítimo	João Pedro da Costa Coimbra, capitalista	Quarteirão de vinha na Recosta junto à estrada	170\$000	O vendedor assinou a rogo por não saber ler e escrever

Data da escritura	Vendedores	Ocupação	Comprador	Localização/ Constituição	Valores (réis)	Obs.
9.2.1856	José Fernandes da Beira	fazendeiro	Francisco da Silva Melo de Freitas	Quarteirão de vinha na Recosta, confrontando a sul com a estação e poente com praia	240\$000	
29.1.1857	João [Rodrigues] Alves e sua mulher Joaquina Rosa	proprietário	Francisco da Silva Melo de Freitas	Dois bocados de terreno a norte e a sul da linha de caminho de ferro	144\$000	procurador João de Melo e Freitas, irmão do comprador
5.2.1857	idem	proprietário	Francisco da Silva Melo de Freitas e António Gomes Brandão	Retificação da escritura anterior que não incluía o segundo comprador		
18.3.1857	José de Almeida "Tapinha" e sua mulher Gertrudes Magna	marítimo	António Gomes Brandão, proprietário e capitalista	Quarteirão de vinha na Recosta, junto da estrada	200\$000	
6.4.1857	José Alves Rodrigues	proprietário	José Gonçalves Franco	Quarteirão de vinha a sul do caminho que vai da praia ao moinho do padre Pedro Maria da Costa (travessa do Instituto dos Ferrovíarios) e a sul com terras de Francisco Melo de Freitas. Poente com praia da Recosta.	480\$000	Foi procurador António Maria Bandeira
15.4.1857	Maria Luísa, viúva de Manuel António Rosato	Proprietário e moleiro	José Gonçalves Franco	Vinha da "Isabel do meio", que confronta a sul com estação de caminhos de ferro	500\$000	Foi procurador António Maria Bandeira
5.5.1857	João Rodrigues Alves	proprietário	António Gomes Brandão,	Um quarteirão de vinha,	240\$000	

Data da escritura	Vendedores	Ocupação	Comprador	Localização/ Constituição	Valores (réis)	Obs.
			proprietário e capitalista	imediatamente a sul da estação		
7.7.1857	José da Conceição Traquina	marítimo	António Gomes Brandão	Compra de um domínio útil de num quarteirão de vinha na Guarda das Searas e outro na Recosta	96\$000	
24.11.1857	José Pedro Francisco da Paula	s.d.	António Gomes Brandão	Quarteirão de vinha na Recosta, junto da estrada.	168\$000	
7.12.1857	José dos Santos da Costa	proprietário	António Gomes Brandão	Quarteirão de vinha chamada “a Tulha” na Recosta	200\$000	
21.7.1858	António Maria Bandeira	proprietário	António Gomes Brandão	Domínio útil de casas térreas entre a vila e a praça da vila do Barreiro, propriedade de A. G. Brandão.	Dividas de foros de 2\$000 anuais	
17.7.1860	João Rodrigues Alves	proprietário	António Gomes Brandão	Empréstimo concedido por A. G. Brandão	200\$000	Foi procurador António Maria Bandeira
18.7.1860	Laureano José Caxola e sua mulher	marítimo	António Gomes Brandão	Uma vinha nas Searas	100\$800	

Fontes:

Arquivo Histórico Parlamentar, recenseamentos eleitorais 1842-1867

Arquivo Distrital de Setúbal, Cartório Notarial do Barreiro, 1º ofício (Livro de notas 1855-08-18/1856-02-11)

Arquivo Distrital de Setúbal, Registo paroquiais de casamentos da freguesia de Santa Cruz (1850-1879)

Arquivo Municipal do Barreiro, livros de atas da Câmara Municipal do Barreiro, 1849-1869.

Anexo 5 – Dados para comparação entre a Taxa Bruta de Crescimento Intercensitário do Barreiro e de Lisboa entre 1801 e 1911

Censo	Barreiro	Lisboa
1835	-6,18514	-5,9916
1849	49,73451	0,06909
1864	-11,4066	28,6795
1878	9,072715	21,5057
1890	12,59939	24,3127
1900	43,42749	18,5235
1911	58,58739	21,6908

Fonte: Contagens demográficas de 1801, 1849 e censos gerais da população de 1864, 1878, 1890, 1900 e 1911; José Augusto Pimenta (1886); Armando S. Pais (1963)

Anexo 6 - Número de habitantes entre 1571 e 1911 nos concelhos do Barreiro e limítrofes

Censos	Barreiro	Coina/Palhais	Lavradio	Alhos Vedros	Moita	Seixal
1532	536	716	ND	552	56	ND
1620	1000	480	448	732	344	1040
1706	1200	640	560	800	680	1600
1758	1500	296	440	461	853	1712
1798	2392	580	628	476	1320	1500
1801	2409	526	570	406	1261	1791
1823	2600	160	720	540	1260	ND
1834	2133	ND	570	540	1900	2020
1835	2260	975	740	612	2468	1800
1849	3384	806	714	707	2273	2199
1851	3292	ND	ND	ND	ND	ND
1864	2998	759	786	1334	3070	2372
1878	3270	868	680	1432	3276	2001
1890	3682	1163	783	1568	3928	1933
1900	5281	1843	893	1743	4587	2258
1911	8375	2634	1194	2071	4134	2877

Fonte: Memórias Paroquiais (1758); Corografia de Portugal (1620) (1798); Contagens demográficas de 1801, 1849; recenseamentos gerais da população de 1864, 1878, 1890, 1900 e 1911; José Augusto Pimenta (1886); Armando S. Pais (1963)

Anexo 7 – Número de habitantes entre 1864 e 1911 nos concelhos do Barreiro e limítrofes

	Barreiro	Moita	Almada	Aldeia Galega	Palmela	Alcochete
1864	4543	4404	10 192	6 325	6172	4 286
1878	4818	4708	11 896	7 342	6921	4 517
1890	5628	5496	13 530	9 094	8277	4 997
1900	8017	6330	15 764	10 504	10584	6 088
1911	12203	6205	18 076	11 105	12892	6 502

Anexo 8 – Dados comparativos da população do Barreiro por sexo e idades, em 1801 e 1849 (dados)

1801	1-6		7-25		26-40		41-60		61-80		81-100	
Freguesia	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
1801	259	233	424	375	267	250	245	211	79	63	1	2
1849	276	120	586	522	344	203	295	203	159	231	223	222

Anexo 9 – Dados comparativos da população do Barreiro e concelhos ribeirinhos segundo o recenseamento da população de 1849.

Freguesia	Fogos	Total homens	Total mulheres	Total Pop.
Barreiro	823	1883	1501	3384
Coina	13	21	25	46
Lavradio	189	330	384	714
Palhais	158	359	401	760
Alcochete	978	1707	1390	3097
Aldeia Galega	1014	2310	2192	4502
Alhos Vedros	189	348	359	707
Moita	531	1150	1123	2273
Paio Pires	246	340	280	620
Amora e Corroios	326	453	44	893
Arrentela	249	340	331	671
Seixal	628	1100	1099	2199

Anexo 10 - Nascimentos por ano na freguesia de Santa Cruz entre 1800 e 1850, segundo os registos de batismo.

Ano	Número de baptismos
1800	118
1801	82
1802	115
1803	107
1804	104
1805	119
1806	122
1807	104
1808	91
1809	103
1810	90
1811	97
1812	100
1813	121
1814	113
1815	102
1816	126
1817	87
1818	86
1819	89
1820	117
1821	99
1822	134
1823	89
1824	116
1825	120
1826	124
1827	131
1828	127
1829	110
1830	104
1831	100
1832	145
1833	69
1834	99
1835	95
1836	102
1837	101
1838	75
1839	87
1840	108
1841	89
1842	53
1843	92
1844	96
1845	66
1846	76
1847	64
1848	71
1849	60
1850	98

Anexo 11 – Dados para o cálculo da taxa bruta de natalidade na freguesia de Santa Cruz em 1801, 1823 e 1849

Anos	Pop. Tot.	Nasc.
1801	2409	96
1823	2600	95
1849	3384	89

Anexo 12 – Resultados da taxa bruta de natalidade na freguesia de Santa Cruz em 1801, 1823 e 1849

Anos	Barreiro
1801	34
1823	34,2
1849	17,7

Anexo 13 - Nascimentos por mês na freguesia de Santa Cruz entre 1800 e 1815

	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maior	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Total
1800	10	11	16	9	10	6	15	13	7	9	7	5	118
1801	8	9	10	9	8	8	8	5	14	0	2	1	82
1802	7	12	14	7	11	10	5	13	10	12	7	7	115
1803	18	7	12	7	7	6	6	15	8	6	5	10	107
1804	7	17	14	3	5	6	11	11	7	11	4	8	104
1805	10	10	16	11	12	11	10	13	7	8	5	6	119
1806	3	7	9	13	10	13	9	7	11	9	14	17	122
1807	14	11	6	5	10	10	15	7	2	10	6	8	104
1808	10	7	14	5	5	5	11	5	9	4	7	9	91
1809	5	5	21	10	6	7	9	6	14	11	2	7	103
1810	16	9	9	7	10	10	9	6	5	12	11	8	112
1811	6	2	6	8	8	5	8	6	7	4	5	2	67
1812	10	8	11	11	10	13	10	5	13	10	11	9	121
1813	10	8	6	5	7	9	9	7	8	6	5	8	88
1814	9	11	10	11	9	12	8	13	6	8	12	7	116
1815	10	4	13	9	6	11	4	13	10	8	7	15	110

Anexo 14 - Totais de nascimentos na freguesia de Santa Cruz entre 1800 e 1815

	nascimentos
1800	118
1801	82
1802	115
1803	107
1804	104
1805	119
1806	122
1807	104
1808	91
1809	103
1810	112
1811	67
1812	121
1813	88
1814	116
1815	110

Anexo 15 – Número de batismos e óbitos entre 1830 e 1845 (dados)

Ano	N.º de óbitos	Batismos
1830	98	104
1831	103	100
1832	92	145
1833	217	69
1834	80	99
1835	74	95
1836	68	102
1837	86	101
1838	78	75
1839	64	87
1840	55	108
1841	92	89
1842	112	53
1843	68	92
1844	86	96
1845	106	66

Anexo 16 – Eleitos municipais entre 1800 e 1855 e cargos na Misericórdia do Barreiro

Cargos na Misericórdia	Nome do eleito	Profissão
Tesoureiro 1824-1834	João Dias Correia	Alfaiate
Tesoureiro 1838-1840		
Provedor 1841-1840		
Provedor 1841-1843		
Irmão da Mesa 1814	João Joaquim de Santana	Marítimo
Tesoureiro 1794-1804	João Pinheiro Borges	Cirurgião
Visitador da mesa 1810-1813		
Provedor 1817		
Tesoureiro 1818		
tesoureiro 1819-1821	Joaquim José Machado	Cirurgião
Irmão da Mesa 1805-1806		
Procurador da Mesa 1810-1813	José Joaquim Valente	Marítimo
Escrivão 1816		
Irmão da Mesa 1805-1806	José Miguel Saraiva da Fonseca Morgado	Fazendeiro
Tesoureiro 1805-1806		
Provedor 1810-1813		
Provedor 1816		
Irmão da mesa 1819-1821		
Escrivão 1822-1823	Luís Ferreira	Proprietário
Tesoureiro 1814		
Irmão da mesa 1818		
irmão da mesa 1819-1821	Luís Manuel Cordeiro	Marítimo
Irmão da Mesa 1816		
Irmão da Mesa 1818	Manuel Alvares Pinheiro Casal	Proprietário
Irmão da Mesa 1814		
Mordomo dos pobres 1822-1823	Manuel da Silva Guerra	Marítimo
Irmão da Mesa 1810-1813		
Irmão da Mesa 1814	Manuel Gonçalves Lobato	Cirurgião
Irmão da Mesa 1794-1804		
Tesoureiro 1807-1809		
Tesoureiro 1810-1813		
Provedor 1815	Rafael Idézio S. Maria Pimenta	Boticário
Irmão da Mesa 1824-1834		
Irmão da Mesa 1838-1840		
Secretário 1841-1843		
Tesoureiro 1844-1848	Teodoro José Gonçalves	Proprietário
Irmão da Mesa 1805-1806		
Irmão da Mesa 1810-1813		
Irmão da Mesa 1819-1821		

Fontes: Recenseamento eleitoral do concelho do Barreiro [DGLAB - Livros de pautas eleitorais, 1800-1834]; Eleições [Arquivo Histórico Parlamentar, 1842-1856]; Eleições da Mesa [Santa Casa da Misericórdia do Barreiro]

Anexo 17 – Eleitos municipais entre 1856 e 1910 e cargos na Misericórdia do Barreiro

Ano	Nome	Profissão
1856-1857	João dos Santos da Costa	proprietário
1856-1857	José Luís Correia	s.d.
1856-1857; 1860-1861; 1864-1865	João António Gomes	proprietário
1856-1857; 1870-1871; 1872-1873	D. José Maria de Carcamo Lobo Figueirôa	proprietário
1856-1857; 1876-1877; 1878-1879; 1880-1881; 1882-1883; 1887-1889; 1890-1892; 1898-1901	José Pedro da Costa	industrial
1858-1859	Domingos Quintino de Andrade	empregado público
1858-1859	José Caetano Sales Godinho	proprietário
1858-1859; 1866-1867; 1866-1867	António Maria Bandeira	proprietário
1858-1859; 1866-1867; 1868-1869	José dos Santos da Costa	proprietário
1858-1859; 1870-1871; 1872-1873	Francisco Alves Casal	proprietário
1860-1861	António José de Almeida	fazendeiro
1860-1861	António José de Faria	proprietário
1860-1861	Manuel dos Santos Costa	proprietário
1860-1861	Teodoro da Costa Afonso	s.d.
1862-1863	José dos Santos	carpinteiro
1862-1863	Luís José da Costa	proprietário
1862-1863; 1864-1865	Estevão José Rodrigues	sapateiro
1862-1863; 1874-1875	Manuel da Silva	pedreiro
1862-1863; 1878-1881	José Rodrigues Alves	proprietário
1864-1865	José Elias Ligorne	carpinteiro
1864-1865; 1874-1875	António Graciano Marques	fazendeiro
1864-1865; 1878-1881	João Marques Pança	proprietário
1866-1867; 1868-1869	Florianio Manuel Pereira	proprietário
1866-1867; 1868-1869; 1874-1875	Joaquim Gerardo Firmino	padeiro
1866-1867; 1878-1881	José Silvestre Júnior	industrial
1868-1869	Joaquim do Rosário Costa	proprietário
1870-1871	João Ernesto Borges d'Almeida	empregado no CF
1870-1871; 1872-1873; 1874-1875; 1876-1877;	João Maria d'Abreu Moreira	proprietário
1870-1871; 1872-1873; 1876-1877; 1887-1889; 1890-1892; 1909-1910	Cândido Manuel Pereira	proprietário
1872-1873	Augusto Pereira de Vasconcelos	empregado no CF
1874-1875; 1876-1877; 1880-1883; 1887-1889; 1890-1892; 1898-1901; 1905-1907; 1908	Crispim José dos Santos	industrial
1876-1877; 1893-1895; 1896-1898	Augusto Rodrigues	empregado no CF
1878-1879; 1880-1881	João Esteves	carpinteiro
1878-1879; 1880-1883; 1887-1889; 1890-1892; 1898-1901	João Zacarias Ferreira	empregado no CF
1880-1883	Domingos Gomes de Campos	fazendeiro
1880-1883	Francisco José Assis	proprietário
1880-1883	Henrique José Lobo	industrial
1880-1883; 1887-1889; 1890-1892	Domingos Marinho	ferreiro
1893-1895	Francisco Pinto da Silva Júnior	proprietário
1893-1895; 1896-1898	Wenceslau Luís de Oliveira	comerciante
1893-1895; 1896-1898; 1902-1904; 1909-1910	João Dias Correia Pimenta	boticário
1893-1895; 1898-1901	João António Pereira	proprietário
1896-1898	Joaquim Alves Dias (Alhos Vedros)	s.d.
1896-1898	Joaquim Chaves da Saúde (Seixal)	s.d.
1896-1898	José Baptista Patroni Ribeiro (Arrentela e Paio Pires)	s.d.
1896-1898; 1898-1901; 1902-1904; 1909-1910	António Maria César Júnior	comerciante
1898; 1905-1907	Carlos Militão Pereira	carpinteiro
1898	José Felismino da Costa	empregado no CF
1898-1901	Henrique da Rosa Limpo	comerciante
1898-1901	Manuel Lopes	industrial
1902-1904	Alfonso Ruy Galvão Mexia d'Almeida Fernandes	empregado público
1902-1904; 1909-1910	Francisco Brás Melício	comerciante
1902-1904; 1909-1910	Valentim da Rosa Limpo	comerciante
1905-1907	Joaquim Lobato Quintino	corticeiro
1905-1907	Padre Francisco António Quintão	padre
1905-1907; 1908	Joaquim Miguel dos Santos	proprietário
1908	António Cardoso Tenente	s.d.
1908-1909	Manuel José de Carvalho	proprietário
1908-1909	Padre João Evangelista Hidalgo de Lacerda	padre

Fontes: Recenseamento eleitoral do concelho do Barreiro [DGLAB - Livros de pautas eleitorais, 1855-1910]; Eleições [Arquivo Histórico Parlamentar, 1856- 1911]

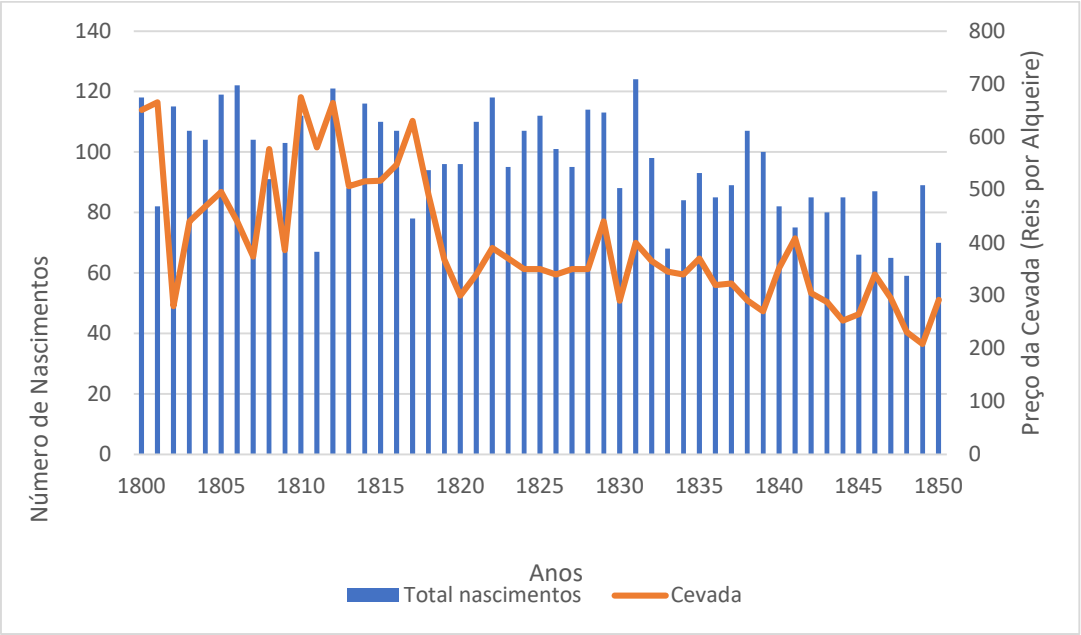
Anexo 18 – Variação de nascimentos e óbitos entre 1800 e 1850

Ano	óbitos	nascimentos
1800	82	118
	71	82
	80	115
	87	107
	98	104
	87	119
	84	122
	91	104
	70	91
	68	103
1810	179	112
	88	67
	79	121
	72	88
	73	116
	131	110
	82	107
	93	78
	79	94
	84	96
1820	147	96
	85	110
	78	118
	75	95
	103	107
	55	112
	85	101
	145	95
	68	114
	60	113
1830	98	88
	103	124
	92	98
	217	68
	80	84
	74	93
	68	85
	86	89
	78	107
	64	100
1840	55	82
	92	75
	112	85
	68	80
	86	85
	106	66
	66	87
	90	65
	131	59
	45	89
1850	87	70

Anexo 19 – Dados do número de óbitos por sexo e comparação com os nascimentos na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910

Ano	H	M	Total óbitos	total nasc.
1820	75	72	147	96
	46	39	85	110
	49	29	78	118
	38	37	75	95
	48	55	103	107
	24	31	55	112
	38	33	71	101
	81	51	132	95
	32	34	66	114
	40	33	73	113
1830	40	58	98	88
	57	46	103	124
	53	38	92	98
	96	121	217	68
	41	39	80	84
	41	33	74	93
	44	24	68	85
	47	39	86	89
	45	33	78	107
	38	26	64	100
1840	38	17	55	82
	42	50	92	75
	56	56	112	85
	41	27	68	80
	51	35	86	85
	57	49	106	66
	47	40	87	87
	48	42	90	65
	68	63	131	59
	16	30	46	89
1850	45	32	77	70
	63	40	103	64
	78	59	137	79
	41	40	81	67
	37	37	74	83
	61	51	112	93
	80	80	160	79
	51	36	87	94
	38	36	74	93
	48	44	92	117
1860	s.d.	s.d.	80	92
	40	39	79	113
	40	47	87	93
	50	61	111	116
	51	32	83	125
	65	53	117	98
	40	39	79	110
	47	57	104	107
	49	62	111	104
	50	51	101	108
1870	57	40	97	86
	51	51	102	90
	49	53	102	120
	45	49	94	122
	38	49	87	104
	33	39	72	117
	69	58	127	103
	48	35	83	117
	48	51	99	93
	35	54	89	96
1880	42	35	77	108
	39	50	89	108
	51	44	95	111
	37	53	90	104
	43	43	86	105
	61	70	131	110
	47	54	101	119
	52	46	98	124
	54	40	94	119
	54	46	100	122
1890	71	69	140	117
	46	42	88	138
	64	46	110	123
	50	43	93	138
	53	51	104	127
	80	57	137	135
	64	48	112	141
	69	68	137	111
	54	56	110	131
	74	63	137	109
1900	76	77	153	144
	67	31	98	144
	67	51	118	163
	60	59	119	172
	53	43	96	171
	87	65	152	166
	78	56	134	160
	55	49	104	178
	77	67	144	148
	73	64	137	174
1910	79	58	137	170

Anexo 20 – Relação do preço médio da cevada e os nascimentos entre 1800 e 1850



Anexo 21 – Dados para a relação entre a TBM por ‰ nos menores de 21 anos e a TBM por ‰ geral entre 1820 e 1855

Ano	Pop.	óbitos	menores	adultos M	Nascimen	óbitos expostos	% menores 21 relativos ao total mortos/ano	TBM por ‰ habitantes em < 21 anos	TBM por ‰ habitantes
1820	2600	147	117	30	96	2	79,6	45,0	56,5
		85	51	34	110	3	60,0	19,6	32,7
		78	45	33	118	7	57,7	17,3	30,0
		75	49	26	95	4	65,3	18,8	28,8
		103	66	37	107	6	64,1	25,4	39,6
		55	27	28	112	5	49,1	10,4	21,2
		71	35	36	101	0	49,3	13,5	27,3
		132	98	34	95	0	74,2	37,7	50,8
		66	40	26	114	0	60,6	15,4	25,4
		73	33	40	113	0	45,2	12,7	28,1
1830	2197	98	51	47	88	0	52,0	23,2	44,6
		103	59	44	124	4	57,3	26,9	46,9
		92	49	43	98	3	53,3	22,3	41,9
		217	60	157	68	6	27,6	27,3	98,8
	2133	80	46	34	84	10	57,5	20,9	36,4
	2260	74	25	49	93	7	33,8	11,4	33,7
		68	40	28	85	10	58,8	18,2	31,0
		86	60	26	89	13	69,8	27,3	39,2
		78	55	23	107	8	70,5	25,0	35,5
		64	40	24	100	8	62,5	18,2	29,1
1840	3384	55	30	25	82	7	54,5	8,9	16,3
		92	60	32	75	23	65,2	17,7	27,2
		112	45	67	85	9	40,2	13,3	33,1
		68	46	22	80	11	67,6	13,6	20,1
		86	54	32	85	12	62,8	16,0	25,4
		106	77	29	66	32	72,6	22,8	31,3
		87	63	24	87	16	72,4	18,6	25,7
		90	57	33	65	20	63,3	16,8	26,6
		131	110	21	59	18	84,0	32,5	38,7
		46	23	23	89	6	50,0	6,8	13,6
1850	3292	77	45	32	70	18	58,4	13,7	23,4
		103	70	33	64	33	68,0	21,3	31,3
		137	76	61	79	43	55,5	23,1	41,6
		81	55	26	67	23	67,9	16,7	24,6
		74	53	21	83	23	71,6	16,1	22,5
		112	83	29	93	39	74,1	25,2	34,0

Anexo 22 – Dados para a comparação entre a taxa bruta de mortalidade na paróquia de Santa Cruz e em Lisboa

Anos	Pop. Tot.	Óbitos	Nasc.	Taxa Brr	Taxa Lx
1838		78	107	35,5	23,81
1841		92	75	27,2	25,91
1843		68	80	20,1	29,67
1849		46	89	13,6	23,75
1850	3292	77	70	23,4	23,75

Anexo 23 – Número de nascimentos na paróquia de Santa Cruz entre 1800 e 1910

Ano	nascimentos
1800	118
	82
	115
	107
	104
	119
	122
	104
	91
	103
1810	112
	67
	121
	88
	116
	110
	107
	78
	94
	96
1820	96
	110
	118
	95
	107
	112
	101
	95
	114
	113
1830	88
	124
	98
	68
	84
	93
	85
	89
	107
	100
1840	82
	75
	85
	80
	85
	66
	87
	65
	59
	89
1850	70
	64
	79
	67
	83
	93
	79
	94
	93
	117
1860	92
	113
	93
	116
	125
	98
	110
	107
	104
	108
1870	86
	90
	120
	122
	104
	117
	103
	117
	93
	96
1880	108
	108
	111
	104
	105
	110
	119
	124
	119
	122
1890	117
	138
	123
	138
	127
	135
	141
	111
	131
	109
1900	144
	144
	163
	172
	171
	166
	160
	178
	148
	174
1910	170

Anexo 24 - Dados para o cálculo da variação anual da percentagem de mortalidade dos menores de 21 anos na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910

Ano	Pop.	óbitos	menores	Nascimentos	óbitos expostos	% menores 21 relativos ao total mortos/ano	calcular taxa bruta de mortalidade em 1000habitantes nos menores de 21 anos	calcular taxa bruta de mortalidade em 1000 habitantes
1820	2600	147	117	96	2	79,6	45,0	56,5
		85	51	110	3	60,0	19,6	32,7
		78	45	118	7	57,7	17,3	30,0
		75	49	95	4	65,3	18,8	28,8
		103	66	107	6	64,1	25,4	39,6
		55	27	112	5	49,1	10,4	21,2
		71	35	101	0	49,3	13,5	27,3
		132	98	95	0	74,2	37,7	50,8
		66	40	114	0	60,6	15,4	25,4
		73	33	113	0	45,2	12,7	28,1
1830	2197	98	51	88	0	52,0	23,2	44,6
		103	59	124	4	57,3	26,9	46,9
		92	49	98	3	53,3	22,3	41,9
		217	60	68	6	27,6	27,3	98,8
	2133	80	46	84	10	57,5	20,9	36,4
	2260	74	25	93	7	33,8	11,4	33,7
		68	40	85	10	58,8	18,2	31,0
		86	60	89	13	69,8	27,3	39,2
		78	55	107	8	70,5	25,0	35,5
		64	40	100	8	62,5	18,2	29,1
1840	3384	55	30	82	7	54,5	8,9	16,3
		92	60	75	23	65,2	17,7	27,2
		112	45	85	9	40,2	13,3	33,1
		68	46	80	11	67,6	13,6	20,1
		86	54	85	12	62,8	16,0	25,4
		106	77	66	32	72,6	22,8	31,3
		87	63	87	16	72,4	18,6	25,7
		90	57	65	20	63,3	16,8	26,6
		131	110	59	18	84,0	32,5	38,7
		46	23	89	6	50,0	6,8	13,6
1850	3292	77	45	70	18	58,4	13,7	23,4
		103	70	64	33	68,0	21,3	31,3
		137	76	79	43	55,5	23,1	41,6
		81	55	67	23	67,9	16,7	24,6
		74	53	83	23	71,6	16,1	22,5
		112	83	93	39	74,1	25,2	34,0
		160	97	79	25	60,6	29,5	48,6
		87	58	94	15	66,7	17,6	26,4
		74	47	93	8	63,5	14,3	22,5
		92	68	117	4	73,9	20,7	27,9
1860	2998	s.d.	s.d.	92	s.d.			
		79	58	113	2	73,4	19,3	26,4
		87	52	93	1	59,8	17,3	29,0
		111	72	116	1	64,9	24,0	37,0
		83	58	125	11	69,9	19,3	27,7
		118	81	98	15	68,6	27,0	39,4
		79	55	110	11	69,6	18,3	26,4
		104	65	107	15	62,5	21,7	34,7
		111	70	104	6	63,1	23,3	37,0
		101	60	108	6	59,4	20,0	33,7
1870	3270	97	60	86	2	61,9	18,3	29,7
		102	57	90	4	55,9	17,4	31,2
		102	63	120	3	61,8	19,3	31,2
		94	53	122	0	56,4	16,2	28,7
		87	56	104	0	64,4	17,1	26,6
		72	47	117	0	65,3	14,4	22,0
		127	87	103	0	68,5	26,6	38,8
		83	50	117	0	60,2	15,3	25,4
		99	60	93	0	60,6	18,3	30,3
		89	56	96	0	62,9	17,1	27,2
1880	3270	77	44	108	0	57,1	13,5	23,5
		89	56	107	0	62,9	17,1	27,2
		95	50	111	0	52,6	15,3	29,1
		90	51	104	0	56,7	15,6	27,5
		86	42	104	0	48,8	12,8	26,3
		131	88	103	0	67,2	26,9	40,1
		101	61	115	0	60,4	18,7	30,9
		98	54	119	0	55,1	16,5	30,0
		94	58	116	2	61,7	17,7	28,7
		100	61	119	1	61,0	18,7	30,6
1890	3682	140	81	117	0	57,9	22,0	38,0
		88	53	136	0	60,2	14,4	23,9
		110	67	120	0	60,9	18,2	29,9
		93	59	137	0	63,4	16,0	25,3
		104	59	125	0	56,7	16,0	28,2
		137	97	129	0	70,8	26,3	37,2
		112	64	137	0	57,1	17,4	30,4
		137	95	105	0	69,3	25,8	37,2
		110	65	128	0	59,1	17,7	29,9
		137	89	108	0	65,0	24,2	37,2
1900	5281	153	92	140	0	60,1	17,4	29,0
		98	47	140	1	48,0	8,9	18,6
		118	78	160	0	66,1	14,8	22,3
		119	70	171	0	58,8	13,3	22,5
		96	52	168	0	54,2	9,8	18,2
	6828	152	92	165	0	60,5	13,5	22,3
		134	84	155	0	62,7	12,3	19,6
		104	54	176	0	51,9	7,9	15,2
		144	88	143	0	61,1	12,9	21,1
		137	77	165	0	56,2	11,3	20,1
1910	8375	137	82	163	0	59,9	9,8	16,4

Anexo 25 – Cálculo da variação anual da percentagem de mortalidade dos menores de 21 anos na paróquia de Santa Cruz entre 1820 e 1910

	Média		Min-		Max
1820-1829	60,5	45,2	15,3	79,6	19,1
1830-1839	54,3	27,6	26,7	70,5	16,2
1840-1849	63,3	40,2	23,1	84,0	20,7
1850-1859	66,0	55,5	10,5	74,1	8,1
1860-1869	65,7	59,4	6,3	73,4	7,7
1870-1879	61,8	55,9	5,9	68,5	6,7
1880-1889	58,4	48,8	9,5	67,2	8,8
1890-1899	62,1	56,7	5,3	70,8	8,8
1900-1910	58,1	48,0	10,2	66,1	8,0

Anexo 26 – Dados para o cálculo da variação anual da taxa de mortalidade infantil na paróquia de Santa Cruz entre 1861-1910

Ano	Nascidos	Mortos < 1 ano	TM /1000
1861	113	33	292
1862	93	37	398
1863	116	42	362
1864	125	45	360
1865	98	50	510
1866	110	35	318
1867	107	42	393
1868	104	38	365
1869	108	32	296
1870	86	34	395
1871	90	29	322
1872	120	35	292
1873	122	24	197
1874	104	30	288
1875	117	31	265
1876	103	47	456
1877	117	26	222
1878	93	28	301
1879	96	27	281
1880	108	23	213
1881	108	26	241
1882	111	24	216
1883	104	23	221
1884	105	21	200
1885	110	41	373
1886	119	37	311
1887	124	34	274
1888	119	39	328
1889	122	37	303
1890	117	54	462
1891	138	38	275
1892	123	41	333
1893	138	40	290
1894	127	39	307
1895	135	68	504
1896	141	44	312
1897	111	57	514
1898	131	56	427
1899	109	72	661
1900	144	65	451
1901	144	43	299
1902	163	57	350
1903	172	48	279
1904	171	41	240
1905	166	54	325
1906	160	62	388
1907	178	49	275
1908	148	71	480
1909	174	58	333
1910	170	76	447

Anexo 27 – Variação anual da taxa de mortalidade infantil na paróquia de Santa Cruz entre 1861-1910

	TM/1000 (Média)	Min		Max	
[1861-1870]	369	292	77	510	141
[1871-1880]	284	197	87	456	173
[1881-1890]	293	200	93	373	80
[1891-1900]	407	275	132	661	253
[1901-1910]	342	240	102	480	138

Anexo 28 – Dados da taxa bruta de natalidade na paróquia de Santa Cruz entre 1801 e 1911

Anos	1801	1823	1849	1864	1878	1890	1911
População	2409	2596	3384	2998	3270	3682	8375
Nascimentos	82	89	60	114	95	112	183
Taxa de natalidade	34%	34,20%	17,70%	38%	29%	30,40%	21,80%

Anexo 29 – Dados da taxa sintética de fecundidade na paróquia de Santa Cruz entre 1864 e 1911

Anos	1864	Taxa	1878	Taxa	1890	Taxa	1900	Taxa	1911	Taxa
População	2998		3270		3682		5281		8375	
Nascimentos	114		95		112		132		183	
Mulheres 16-20	123	926,8	143	664,3	256	437,5	311	424,4	510	358,8
Mulheres 21-25	104	1096	84	1130,9	221	506,7	341	387	522	350,5
Mulheres 26-30	119	957,9	116	818,9	252	444,4	315	419	472	387,7
Mulheres 31-35	94	1212,7	80	1187,5	181	618,7	268	492,5	417	438,8
Mulheres 36-40	90	1266,6	131	725,1	150	746,6	268	492,5	346	528,9
Mulheres 41-45	75	1520	65	1461,5	129	868,2	221	597,2	285	642,1
Mulheres 46-50	75	1520	111	855,8	122	918	175	754,2	289	633,2
Mulheres 16-50	680	167,6	730	130,1	1311	85,4	1899	69,5	2841	64,4

Anexo 30 – Cálculo da taxa sintética de fecundidade na paróquia de Santa Cruz entre 1864 e 1911

Anos	TBF	Portugal
1864	8,5	4,1
1878	6,8	4,2
1890	4,5	4,2
1900	3,6	3,9
1911	3,3	5

Anexo 31 – Dados das idades no casamento nos homens e mulheres na paróquia de Santa Cruz entre 1864 e 1911

Idade	Homens	Mulheres
12	0	1
	0	0
	0	3
15	0	18
	1	32
	1	49
	7	99
	14	108
20	26	133
	45	129
	98	138
	111	132
	114	78
25	143	83
	126	58
	110	45
	87	44
	84	34
30	80	35
	55	26
	40	31
	42	19
	29	15
35	29	9
	28	10
	17	14
	25	13
	17	8
40	23	8
	14	10
	16	12
	7	5
	7	6
45	8	5
	7	4
	7	4
	5	3
	3	7
50	4	6
	2	1
	1	2
	4	3
	3	1
55	4	2
	2	0
	0	0
	3	0
	0	1
60	0	3
	0	0
	2	0
	1	0
	0	0
65	0	1
	0	0
	0	0
	0	1
	0	0
70	0	0

Anexo 32 – Dados das idades do recasamento nos homens e mulheres na paróquia de Santa Cruz entre 1864 e 1911

Idade	Homens	Mulheres
24	0	0
25	2	4
26	1	0
27	5	5
28	4	7
29	5	1
30	4	5
31	3	6
32	3	3
33	5	2
34	7	4
35	1	1
36	8	3
37	4	3
38	8	5
39	3	3
40	13	5
41	4	3
42	6	3
43	1	4
44	5	4
45	2	3
46	3	2
47	3	3
48	1	3
49	3	3
50	2	3
51	1	0
52	0	2
53	3	2
54	1	0
55	1	2
56	1	0
57	0	0
58	0	0
59	0	0
60	0	3
61	0	0
62	1	0
63	1	0
64	0	0
65	0	1
66	0	0
67	0	0
68	0	1

Anexo 33 – Número de óbitos por sexos entre 1820 e 1910

Ano	H	M	Total óbitos	total nasc.
1820	75	72	147	96
	46	39	85	110
	49	29	78	118
	38	37	75	95
	48	55	103	107
	24	31	55	112
	38	33	71	101
	81	51	132	95
	32	34	66	114
	40	33	73	113
1830	40	58	98	88
	57	46	103	124
	53	38	92	98
	96	121	217	68
	41	39	80	84
	41	33	74	93
	44	24	68	85
	47	39	86	89
	45	33	78	107
	38	26	64	100
1840	38	17	55	82
	42	50	92	75
	56	56	112	85
	41	27	68	80
	51	35	86	85
	57	49	106	66
	47	40	87	87
	48	42	90	65
	68	63	131	59
	16	30	46	89
1850	45	32	77	70
	63	40	103	64
	78	59	137	79
	41	40	81	67
	37	37	74	83
	61	51	112	93
	80	80	160	79
	51	36	87	94
	38	36	74	93
	48	44	92	117
1860	s.d	s.d	s.d	92
	40	39	79	113
	40	47	87	93
	50	61	111	116
	51	32	83	125
	65	53	117	98
	40	39	79	110
	47	57	104	107
	49	62	111	104
	50	51	101	108
1870	57	40	97	86
	51	51	102	90
	49	53	102	120
	45	49	94	122
	38	49	87	104
	33	39	72	117
	69	58	127	103
	48	35	83	117
	48	51	99	93
	35	54	89	96
1880	42	35	77	108
	39	50	89	108
	51	44	95	111
	37	53	90	104
	43	43	86	105
	61	70	131	110
	47	54	101	119
	52	46	98	124
	54	40	94	119
	54	46	100	122
1890	71	69	140	117
	46	42	88	138
	64	46	110	123
	50	43	93	138
	53	51	104	127
	80	57	137	135
	64	48	112	141
	69	68	137	111
	54	56	110	131
	74	63	137	109
1900	76	77	153	144
	67	31	98	144
	67	51	118	163
	60	59	119	172
	53	43	96	171
	87	65	152	166
	78	56	134	160
	55	49	104	178
	77	67	144	148
	73	64	137	174
1910	79	58	137	170

Anexo 34 – Comparação entre número de casamentos nos registos paroquiais e segundo *Movimento da População* (1886-1896), Ministério da Fazenda, Imprensa Nacional, Lisboa.

Ano	Cas. segundo Censos	Cas. segundo R. Paroquiais
1886	36	26
1887	31	29
1888	27	29
1889	42	42
1890	38	25
1891	33	22
1892	49	42
1893	40	29
1894	47	39
1895	53	27
1896	88	28

Nota: os registos paroquiais incluem casamentos realizados em cerimónia católica e civil.

Anexo 35 - Naturalidade dos nubentes casados na freguesia de Santa Cruz entre 1739 e 1769 (dados)

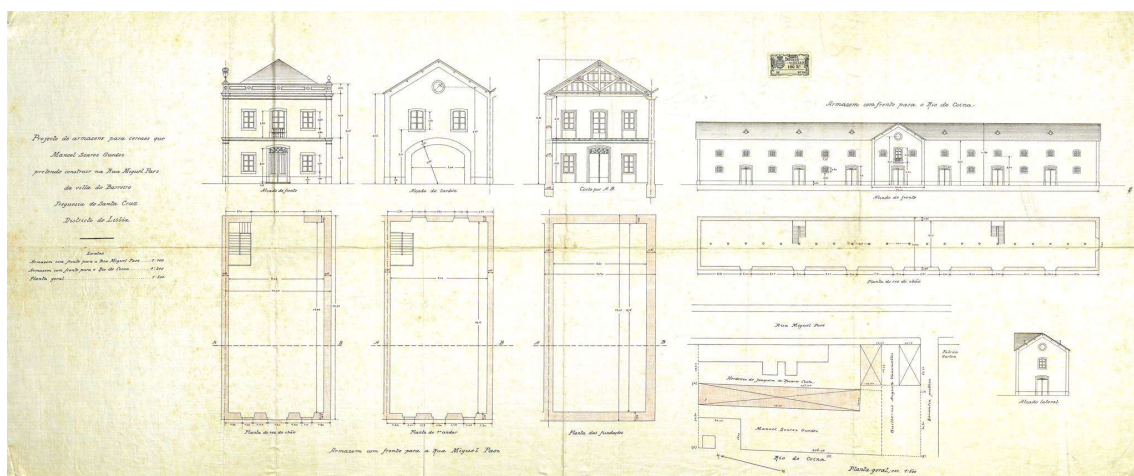
	Noivos	Noivas
Naturais do Barreiro	310	404
Forasteiros	151	57

Anexo 36 - Naturalidade dos nubentes casados na freguesia de Santa Cruz entre 1739 a 1769, 1820 a 1854 e 1855 a 1910 (dados)

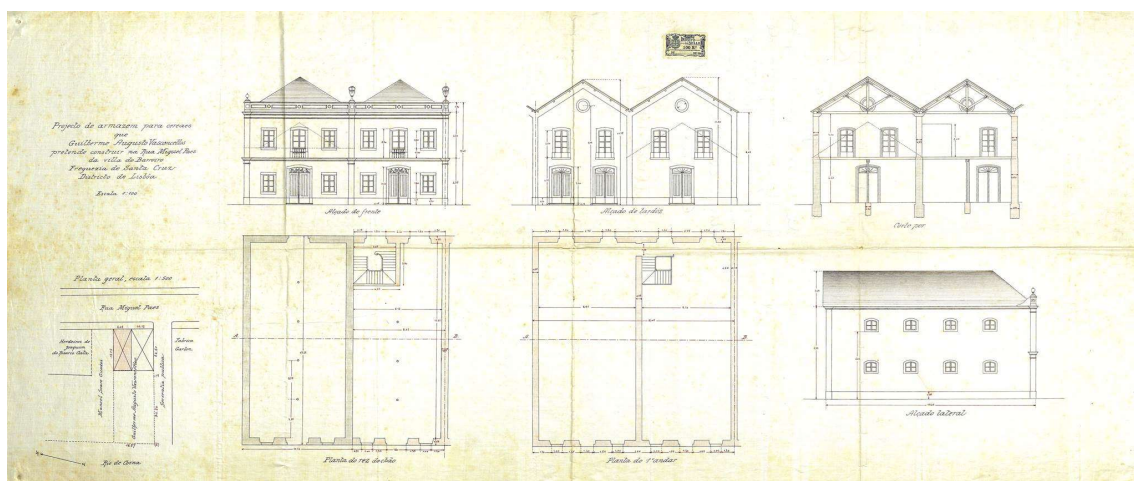
	1739-1770	1820-1854	1855-1910
Aveiro	15	14	56
Beja	3	0	21
Braga	5	3	7
Bragança	1	0	3
Castelo Branco	2	1	11
Coimbra	8	5	42
Évora	4	1	55
Faro	1	1	14
Guarda	3	1	11
Leira	5	3	5
Lisboa	21	66	87
Portalegre	2	2	20
Porto	6	5	7
Santarém	2	3	18
Viana do Castelo	2	0	16
Vila Real	1	1	6
Viseu	7	17	77

Fonte: ADS – Registos de casamentos da paróquia de Santa Cruz (Barreiro), 1739 – 1910)

Anexo 37



Legenda: Projeto para armazém de cereais de Manuel Soares Guedes. Fonte: CMB-Espaço Memória. Cota: L-C-05-PL28, 1909.



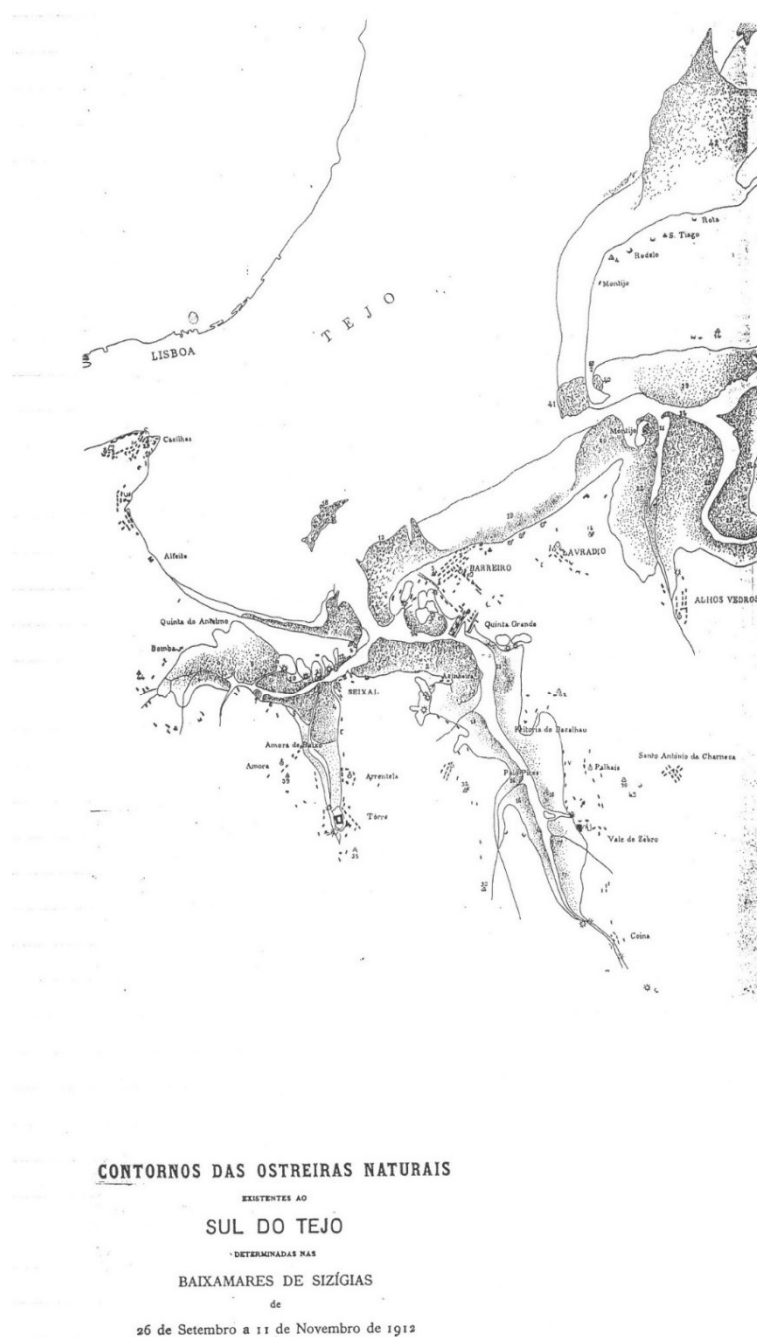
Legenda: Projeto para armazém de cereais de Guilherme Augusto Vasconcelos. Fonte: CMB-Espaço Memória. Cota: L-C-05-PL29, 1909.

Anexo 38 – Existências de cortiça em prancha, rolhas e balanço comercial (em réis) da Sociedade Nacional de Cortiças entre 1897 e 1908.

	Cortiça	Rolhas	Balanço
1897	28301174	20575665	819145710
1898	112097039	16113672	827107445
1899	122832030	8209865	754652274
1900	170840640	9758350	723335540
1901	175505150	7457195	614523255
1902	102548315	9889360	482091319
1903	266010280	13004160	504050900
1904	226123990	16395405	578527605
1905	143771885	24878110	381303695
1906	120901150	27429730	359823410
1907	152377640	13934790	381780150
1908	87288100	15204625	335018314

Fonte: CMB-Espaço Memória, Livro dos Inventários e Balanços da Sociedade Nacional de Cortiças, n.º 1 (1897-1908), cota: FCR/03/02/lv.05

Anexo 39



Planta com bancos de ostras - Localização das ostras no estuário do Tejo. Reprodução de planta publicada in: Relatórios da Comissão de Ostricultura (nomeada por Portaria de 3 de julho de 1912 e dissolvida por Portaria de 28 de fevereiro de 1918), Ministério da Marinha, 4ª Direção Geral - 5ª Repartição. Lisboa, Imprensa Nacional, 1921.

Anexo 40 – Eleitos para cargos municipais e respectivas profissões entre 1807 e 1832

Ano	Nome	Profissão	Caracterização conforme o arrolamento (sic)	Fonte
1800	Francisco Alveres Casal	proprietário e militar (capitão da Companhia de Ordenanças)	Casado, morador na vila, com 51 anos, já tem servido na governança com zelo e boa inteligência. Tem de renda cinco mil cruzados	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1855, n.º 13
1800	João Pinheiro Borges	proprietário e militar (capitão da Companhia de Ordenanças)	Casado, morador na vila, com 53 anos, já tem servido na governança com zelo e boa inteligência. Tem de renda quatro mil cruzados	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1855, n.º 13
1800	Manuel Gonçalves Lobato	cirurgião, militar (capitão da Companhia de Ordenanças) e tesoureiro e depois provedor da SCMB	Casado, morador na vila, com 54 anos, já tem servido na governança com zelo e boa inteligência. Tem de renda seiscentos mil réis	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 13
1801	Belchior Raimundo Cerqueira	proprietário	Casado, morador na vila, com 51 anos, já tem servido na governança com zelo e boa inteligência. Tem de renda trezentos mil réis	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 13
1801	Francisco de Paula Borges	cirurgião, militar (capitão da Companhia de Ordenanças)	Casado, morador na vila, com 51 anos, já tem servido na governança com zelo e boa inteligência. Tem de renda trezentos mil réis	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 13
1801	Antônio Germano	pescador	Atual vereador, com 40 anos, tem de renda da sua agência cem mil réis	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 13
1802	José Maria dos Santos	professor régio	Professor régio, casado, de idade de 40 anos, com renda de cem mil réis, de boa inteligência.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 24
1802	Mateus da Silva	pescador com barco próprio	Casado, da arte de pescar, de 36 anos e faz cada ano de renda cem mil réis	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 24
1802	José Miguel Saraiva da Fonseca Morgado	proprietário	Que vive das suas fazendas, com 26 anos e faz de renda cada ano quatrocentos mil réis, de boa inteligência.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 24
1803	Belchior Raimundo Cerqueira	proprietário	Que vive das suas fazendas, com 30 anos e faz de renda cada ano trezentos mil réis, de boa inteligência.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 24

Ano	Nome	Profissão	Caracterização conforme o arrolamento (sic)	Fonte
1803	Francisco Alvares Casal	proprietário e militar (capitão da Companhia de Ordenanças)	Capitão das Ordenanças, casado, cavaleiro professo na Ordem de S. Tiago de Espada, que vive das suas fazendas, de 50 anos, com renda de um conto e seiscentos mil réis, com boa inteligência	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 24
1803	Luís Ferreira	comerciante e militar (alferes da Companhia de Ordenanças)	De 40 anos, que vive do seu negócio, com renda de duzentos mil réis.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 24
1804	João Pinheiro Borges	cirurgião e militar (capitão da Companhia de Ordenanças)	Vive das suas fazendas, casado de 50 anos, faz de renda cem mil réis, de boa inteligência	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 24
1804	Joaquim José Machado	Feitor do Conde de Lumiares	Faz de renda duzentos mil réis	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 24
1804	Eusébio Estanislau Pereira de Sousa e Silva Couto	proprietário	Que vive das fazendas da sua mãe, casado com 50 anos, faz de renda duzentos mil réis. Tem génio turbulento	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1655, n.º 24
1805	Jacinto José Borges	comerciante	É pobre. Vive de sua agência e terá de renda cem mil réis	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1654, n.º 4
1805	Manuel da Silva Guerra	pescador	Casado, que vive da sua ocupação de pescador, de idade de 48 anos e terá de renda cem mil réis. Com boa inteligência.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1654, n.º 4
1805	Francisco da Paula Borges	cirurgião e militar (capitão da Companhia de Ordenanças do Lavradio)	De 48 anos, capitão de Ordenanças da Vila do Lavradio que vive de suas fazendas, com renda de duzentos mil réis.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1654, n.º 4
1806	José Miguel Saraiva da Fonseca Morgado	proprietário	Vive das suas fazendas, de 30 e mais anos, faz de renda oitocentos mil réis, óptimo	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1654, n.º 4
1806	Manuel Gonçalves Lobato	cirurgião e tesoureiro e depois provedor da SCMB	Vive da sua arte de cirurgia e fazendas, faz de renda quatrocentos mil réis. Bom	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1654, n.º 4
1806	José Maria dos Santos	professor régio	Professor régio, casado, de idade de 40 anos, com renda de cem mil réis, de boa inteligência.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e

Ano	Nome	Profissão	Caracterização conforme o arrolamento (sic)	Fonte
				Ilhas. Maço 1654, n.º 4
1807	Francisco Alvares Casal	proprietário e militar (capitão da Companhia de Ordenanças)	substituído por ser genro de António Firmo de F. Moreira, por Joaquim José Machado	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1654, n.º 4
1807	António Firmo de Figueiredo Moreira	Médico do partido da Câmara	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1654, n.º 4
1807	António José Penim	construtor naval	Vive das suas fazendas, foi almotacé e faz de renda cem mil réis.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1654, n.º 4
1809	Belchior Raimundo Cerqueira	proprietário e militar (alferes da Companhia de Ordenanças)	Alferes das Ordenanças desta Vila, de 58 anos, que vive das suas fazendas, tendo de renda trezentos mil réis. Tem suficiente capacidade	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1663, n.º 27
1809	Eusébio Estanislau Pereira de Sousa e Silva Couto	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1663, n.º 27
1809	Inácio de Faria	mestre pedreiro	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1663, n.º 27
1809	José Maria dos Santos	professor régio	Professor régio das primeiras letras, de idade de 38 anos, da sua cadeira e promotorias tem de renda de cem mil réis, hábil no conhecimento do foro	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1663, n.º 27
1810	Francisco Alvares Casal	proprietário e militar (sargento-mor da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1663, n.º 27
1810	José Miguel Saraiva da Fonseca Morgado	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1663, n.º 27
1810	João Pinheiro Borges	cirurgião e militar (Capitão da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1663, n.º 27

Ano	Nome	Profissão	Caracterização conforme o arrolamento (sic)	Fonte
1811	Francisco Alves Casal	proprietário e militar (sargento-mor reformado da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1664, n.º 15
1811	João Pinheiro Borges	cirurgião e militar (sargento-mor reformado da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1664, n.º 15
1811	Manuel Gonçalves Lobato	cirurgião	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1664, n.º 15
1812	Manuel Gonçalves Lobato	cirurgião e militar (capitão da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1664, n.º 15
1812	José Maria dos Santos	professor régio	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1664, n.º 15
1812	João Pinheiro Borges	cirurgião e militar (sargento-mor reformado da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1664, n.º 15
1812	Joaquim José Machado	Feitor do Conde de Lumiares	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1664, n.º 15
1812	Inácio de Faria	mestre pedreiro	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1664, n.º 15
1813	José de Barros	fazendeiro	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 83
1813	João Pinheiro Borges	cirurgião e militar (sargento-mor da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 83
1813	Luís Ferreira	proprietário de cordoaria e militar (alferes da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 83

Ano	Nome	Profissão	Caracterização conforme o arrolamento (sic)	Fonte
1814	Eusébio Estanislau Pereira de Sousa e Silva Couto	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 83
1814	António Marques da Muda	pescador	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 83
1814	João Pinheiro Borges	cirurgião e militar (sargento-mor da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 83
1814	Luís Ferreira	proprietário de cordoaria e militar (alferes da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 83
1815	José Joaquim Valente	pescador	Em 1801: "da arte de pescar, de idade de 60 anos, casado com uma renda de 300 mil réis".	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 242
1815	Teodoro José Gonçalves	alfaiate	Em 1801:" de idade de 26 anos, do ofício de alfaiate, terá de renda cento e cinquenta mil réis"	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 242
1815	Manuel da Silva Guerra	marítimo	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 242
1816	Francisco Alveres Casal	proprietário e militar (sargento-mor da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 189
1816	Francisco da Paula Borges	cirurgião e militar (capitão da Companhia de Ordenanças do Lavradio)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 189
1816	Joaquim José Machado	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 189
1817	José Miguel Saraiva da Fonseca Morgado	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 47

Ano	Nome	Profissão	Caracterização conforme o arrolamento (sic)	Fonte
1817	Manuel Alvares Pinheiro Casal	proprietário	Em 1819: "Tenente do regimento de Milícias de Setúbal, da governança, vive das suas fazendas. Terá trinta anos. Era neto de João Pinheiro Borges e primo de Francisco Alvares Casal"	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 47
1817	António Firmo de Figueiredo Moreira	Médico do partido da Câmara	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 47
1818	Eusébio Estanislau Pereira de Sousa e Silva Couto	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 156
1818	Francisco da Paula Borges	cirurgião, militar (capitão da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 156
1818	António Marques da Muda	pescador	Pessoa da governança, vive das suas fazendas e de pescar terá de idade 40 anos.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 156
1819	Belchior Raimundo Cerqueira	proprietário e militar (tenente da Companhia de Ordenanças)	Tem servido de vereador, vive das suas fazendas, tem 63 anos.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 216
1819	Luís Manuel Cordeiro		s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 216
1819	Luís Ferreira	proprietário de cordoaria e militar (alferes da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1673, n.º 216
1820	Francisco Alves Casal	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 26
1820	Caetano António	pescador com barco próprio	Tem servido de almotacé, pescador em barco próprio de se sustenta, tem qualidades para ser vereador. Tem 40 anos.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 26
1820	Teodoro José Gonçalves	alfaiate	Da governança, de 32 anos vive do seu ofício de alfaiate e do ordenado de reposteiro de Sua Majestade	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e

Ano	Nome	Profissão	Caracterização conforme o arrolamento (sic)	Fonte
				Ilhas. Maço 1681, n.º 26
1821	João Pinheiro Borges	cirurgião e militar (sargento-mor das Ordenanças)	Pessoa da governança, vive das suas fazendas terá de idade 73. É muito capaz.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 26
1821	José Miguel Saraiva da Fonseca Morgado	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 26
1821	António Cândido Lobato	cirurgião e militar (alferes da Companhia de Ordenanças)	Filho de Manuel Gonçalves Lobato, cirurgião do partido da Câmara, tem servido de almotacé. Vive de suas fazendas e terá de renda trezentos mil réis.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 26
1822	António Marques da Muda	pescador	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 26
1822	Manuel Gonçalves Lobato	cirurgião	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 26
1822	Joaquim dos Santos	pedreiro	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 26
1823	Francisco Alveres Casal	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1823	Joaquim de Sant'Anna	pescador	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1823	Caetano António	pescador com barco próprio	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1824	Luís Ferreira	proprietário de cordoaria	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27

Ano	Nome	Profissão	Caracterização conforme o arrolamento (sic)	Fonte
1824	João Dias Correia	alfaiate	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1824	António Marques da Muda	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1825	Caetano António	pescador	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1825	Francisco Alves Casal Júnior	proprietário	Filho de Francisco Alvares Casal	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1825	João Joaquim de Santana	pescador	De 50 anos, pescador e com a sua fazenda de que vive.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1826	Francisco Alves Casal	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1826	Eusébio Estanislau Pereira de Sousa e Silva Couto	proprietário	Cunhado de António Marques da Muda e tio de Graciano Marques	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1826	João Dias Correia	alfaiate	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1827	Eusébio Estanislau Pereira de Sousa e Silva Couto	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1827	Luís Ferreira	proprietário de cordoaria e militar (alferes da Companhia de Ordenanças)	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27
1827	José Maria dos Santos	professor régio	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 27

Ano	Nome	Profissão	Caracterização conforme o arrolamento (sic)	Fonte
1828	Caetano António	pescador	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 29
1828	António Marques da Muda	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 29
1828	Francisco Alves Casal	proprietário e militar (Major da Companhia de Ordenanças)	Casado com 68 anos. É das principais pessoas desta vila servindo sempre na governança com intensa firmeza de caráter, zeloso pela boa ordem e sossego e a sua conduta é exemplar, merecendo por isso a confiança pública. É decididamente afeto à Causa d'El-Rei nosso Senhor [D. Miguel].	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1681, n.º 29
1829	José Sanches Borges	Cirurgião	Casado, com 30 anos. É proprietário e cirurgião (sem partido da Câmara) de que vive. Tem servido de almotacé, o seu pai [João Pinheiro Borges] foi sempre da Governança. É de boa conduta moral e religiosa com suficiência e zelo e muito amante da causa d'El-Rei nosso Senhor [D. Miguel]	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1829	António José Bolacha	Pescador	Casado com 50 anos. Pescador, bom de sentimentos pela causa da Religião e d'El-Rei nosso Senhor [D. Miguel]. Era pai de João António Gomes	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1829	Graciano Marques	Pescador	Casado com 30 anos. É pescador e tem propriedades urbanas e rústicas de que vive. Tem servido somente de almotacé, mas é muito quieto e sossegado e inimigo de partidos, por isso é bem visto na povoação. Muito amante da cauda da Realeza e d'El-Rei nosso Senhor [D. Miguel]. É filho de António Marques da Muda	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8

Ano	Nome	Profissão	Caracterização conforme o arrolamento (sic)	Fonte
1830	António Marques da Muda	proprietário	Casado com 50 anos. É proprietário e faz de renda anual um conto de réis. Tem vereado na Governança com muito zelo e verdade, merece a melhor opinião deste povo por sua conduta e caracter e por seus sentimentos Realistas. É pai de Graciano Marques e cunhado de João Dias Correia.	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1830	Francisco Alvares Casal	proprietário	Casado com 68 anos. É das principais pessoas desta vila servindo sempre na governança com intensa firmeza de caráter, zeloso pela boa ordem e sossego e a sua conduta é exemplar, merecendo por isso a confiança pública. É decididamente afeto à Causa d'El-Rei nosso Senhor [D. Miguel]	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1830	João António Gomes	alfaiate	Com 23 anos, natural da vila, vive do ofício de alfaiate. É filho de José António Bolacha	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1831	Luís Ferreira	proprietário	Casado, com 60 anos. É dos melhores proprietários desta vila, vivendo de suas rendas. É de puros sentimentos pela causa da Realeza e de d'El-Rei nosso Senhor [D. Miguel]	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1831	Francisco Alves Casal Júnior	proprietário	De 24 anos, filho de Francisco Alvares Casal. Das principais pessoas desta vila, vive em companhia de seu pai com sentimentos Realistas e de decidido amor por d'El-Rei nosso Senhor [D. Miguel].	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1831	Joaquim José de Oliveira	militar reformado	Tenente reformado, de 50 anos. Vive dos seus soldos e tem servido de almotacé. É adido à causa da Realeza e d'El-Rei nosso Senhor [D. Miguel]	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1832	Luís Ferreira	proprietário de cordoaria e militar (alferes da Companhia de Ordenanças)	Casado, com 60 anos. É dos melhores proprietários desta vila, vivendo de suas rendas. É de puros sentimentos pela causa da Realeza e de d'El-Rei nosso Senhor [D. Miguel]	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1832	António José Nunes	Boticário	É natural da vila, 30 anos, vive da sua botica e fazendas	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e

Ano	Nome	Profissão	Caracterização conforme o arrolamento (sic)	Fonte
				Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1832	Caetano António	Pescador	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1833	Luís Ferreira	proprietário	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1833	Graciano Marques	Pescador	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8
1833	Caetano António	Pescador	s/d	Desembargo do Paço. Corte, Estremadura e Ilhas. Maço 1677, n.º 8

Fontes: Recenseamento eleitoral do concelho do Barreiro [DGLAB - Livros de pautas eleitorais, 1800-1834]; Eleições [Arquivo Histórico Parlamentar, 1842-1856]

Anexo 41 – Eleitos para cargos municipais e respetivas profissões entre 1835 e 1855

Ano	Nome	Profissão
1835	Ricardo António Pança	Proprietário de barcos de pesca
1837- 1839	João Dias Correia	Alfaiate
1837- 1839	Francisco Alves Casal (filho)	Proprietário
1837- 1839	António Marques de Medeiros	Fazendeiro
1837- 1839	António Oliveira Campos	Tecelão
1837- 1839	Arnaldo Wanzeller	Proprietário e Provedor da SCMB em 1844
1842	Francisco Alves Casal	Proprietário
1842	Rafael Idézio S. Maria Pimenta	Boticário
1842	João dos Santos da Costa	Proprietário
1842	Manuel dos Prazeres e Silva	Fazendeiro
1842	António Marques de Medeiros	Fazendeiro
1845-1846	Arnaldo Wanzeller	Proprietário
1845-1846	João dos Santos Costa Júnior	Industrial de panificação
1845-1846	Francisco Teodoro Bravo	Carpinteiro naval
1845-1846	Manuel Luís Machado	Cirurgião
1845-1846	João Pinto	Marítimo
1847-1848	António José Nunes	Boticário
1847-1848	Arnaldo Wanzeller	Proprietário
1847-1848	João Rodrigues Alves Roiz	Proprietário
1847-1848	João José Elias Ligorne	Carpinteiro naval
1847-1848	João Elias Esteves	Proprietário
1848-1849	Arnaldo Wanzeller	Proprietário
1848-1849	Caetano António Pança	Marítimo
1848-1849	José Silvestre	Padeiro
1848-1849	Inácio Nunes	Proprietário
1848-1849	João Elias Ligorne (pai)	Carpinteiro
1850-1851	Rafael Idézio Sebastião Maria Pimenta	Boticário, Secretário da Misericórdia 1857 e provedor em 1858
1850-1851	José Silvestre	Padeiro
1850-1851	Joaquim dos Santos «pedreiro»	Proprietário
1850-1851	Estevão José Rodrigues	Sapateiro
1850-1851	José de Matos	Fazendeiro
1852-1853	João António Gomes	Proprietário de barcos, provedor da SCMB
1852-1853	José dos Santos Costa	Proprietário
1852-1853	Manuel dos Prazeres e Silva	Fazendeiro
1852-1853	Manuel Vicente Alves	Negociante
1852-1853	João Elias Esteves	Proprietário
1854-1855	João António Gomes	Proprietário de barcos
1854-1855	Manuel dos Santos Costa	Proprietário

Ano	Nome	Profissão
1854-1855	Manuel Vicente Alves	Negociante
1854-1855	António Maria Bandeira	Proprietário
1854-1855	Ricardo António Pança	Proprietário de barcos de pesca

Fontes: Recenseamento eleitoral do concelho do Barreiro [DGLAB - Livros de pautas eleitorais, 1800-1834]; Eleições [Arquivo Histórico Parlamentar, 1842-1856]

Anexo 42 - Quota da décima anual por profissão no concelho do Barreiro variação (mínima e máxima)

Profissões	1842	1844	1845	1846	1847	1849	1850	1851	1852
Tecelão		2200		2200					
Carpinteiro	1440-3440	1500-3440	1188-13062	1500-5535	2900-5535	1070-8652	2760	1070-2760	1866-10096
Proprietário	1440-39000	1846-20000	4841-92612	2110-92612	2700-92612	1014-61872	1100-21080	2400-55070	2100-39612
Escrivão	4800-6300	1500-7000	1152-3573	3100-7864	1000-3000	1154-1910	1154-1910	1280-2400	2400-11220
Cirurgião	1400	1200-1400	2000-2652	2652	2652	2106		2160	3640
Boticário	4200-6124	4200-4420	2220-7148	4272-7148	7148	1994-9506	1994-9516	1994-9506	2592-18286
Mestre régio	2000	2000	4272	1188	2000				
Seu negócio		1000-1440	1000-5520	1000-3184	1070-2100				
Marítimo	1080-4320	1015-3450	1000-17712	1000-4980	1000-9000	1058-8388	1070-7300	1070-7300	1053-7118
Fazendeiro	1100-3502	1000-11700	1000-7025	1000-1846	1000-28880	1070-6142	1070-4140	1070-6142	1089-13320
Sapateiro	1380-2350	1000-1920	1000-1141	1000-1920	1000	1070-1216	1070	1070-1626	1220-2438
Padeiro	1510-6860	4000-6860	4051	5520-13290	3656-13290	5374-13724	7376	7370-13724	
Alfaiate	1000	1000	1000	1000-12000	1000	1070		1070	1220
Ferreiro	1140	1140							
Colchoeiro	1680	1680	1740	1740	1740	1446	1446	1446	
Pedreiro	1200	1200-1400	5297	1080-10800	5297	2326-2904	2904	2904	1010-3829
Moleiro		1080-2450	1080-12060	1015-12060	2817-12060	2458		1380-2458	1499-2784
Trabalhador		1020-1600		1000-1430	1000-1059	1070-1154		1070-1453	
Contínuo da Câmara		2880							
Tendeiro			1000	2000					
Porteiro da Câmara		1440							
Correio				1000	1000	1070-1656	1070-1686	1280	
Feitor				8000-10000					
Barbeiro				1150		1076	1076	1076	
Tanoeiro						1070		1070	2253
Corretor		1000			12000	10160	10160		
Comissário								10160	
Tabelião									2900
Almocreve									1460-1866

Fonte: CMB – AM, Livro de recenseamento eleitoral da Câmara Municipal do Barreiro, 1842-1852

Anexo 43 – As 5 principais profissões dos eleitores recenseados na Paróquia de St. Cruz do Barreiro entre 1842-1852 (dados)

Profissões	1842	1844	1845	1846	1847	1849	1850	1851	1852
Carpinteiro	6	6	4	6	5	3	2	4	6
Proprietário	15	13	10	16	12	17	21	23	37
Marítimo	10	39	33	33	25	29	33	39	33
Fazendeiro	12	15	9	17	10	11	16	17	17
Sapateiro	3	10	4	6	3	4	4	6	8

Anexo 44 - Grémios de classe no Barreiro em 1872

Representante	Grémio	Freguesia
Joaquim Rodrigues Jardim	Agentes volantes	Barreiro
José Francisco da Costa	Arrais de embarcações	
José Osório da Fonseca	Barbeiros	
Luís da Costa	Donos de embarcações	
José dos Santos e Oliveira	Bufarinheiros	
Joaquim de Andrade Barroso	Empregados dos fornos	Santo António
José Marques de Barros	Ferreiros com loja	Barreiro
Manuel de Assunção	Vendedores de carvão e frutas	
José Joaquim de Oliveira	Vendedores de leite	
Nuno Pereira	Merceeiros	
José Elias Ligorne	Mestres de carpinteiros e pintores	
Joaquim do Rosário Costa	Moleiros	
José dos Santos Gado	Oficiais de carpinteiro	
João Pereira	Oficiais de carpinteiro	Lavradio
António da Silva Catimbau	Oficiais de carpinteiro	Santo António
José Lopes	Cordoeiros	Barreiro
Joaquim Marques das Mercês	Ferreiros	
Luís Fernandes Canteiro	Pedreiros	
Henrique José Lobo	Rolheiros	
Augusto Rodrigues	Serralheiros	
António Maria da Costa	Padeiros	
Joaquim José de Oliveira	Padeiros	Lavradio
José Cordeiro	Sapateiros	Barreiro
José Dias Pereira Roque	Sapateiros	Lavradio
Joaquim da Rocha	Vendedores de tabaco	Barreiro
Cosme José	Vendedores de tabaco	Lavradio
Manuel José Guilherme	Vendedores de tabaco	Palhais
António Graciano Marques	Taberneiros	Barreiro
Francisco de Oliveira Petinga	Taberneiros	Lavradio
Francisco Lopes	Taberneiros	Palhais
Francisco José de Alípio	Tendeiros	Barreiro

Fonte: Livro de atas da Câmara Municipal do Barreiro, 14.11.1872

Anexo 45 – Óbitos de crianças registradas com pai incógnito entre 1866 e 1910

Ano	Óbitos
1866	15
1867	17
1868	7
1869	7
1870	2
1871	10
1872	11
1873	11
1874	6
1875	4
1876	4
1877	7
1878	7
1879	1
1880	3
1881	5
1882	10
1883	9
1884	2
1885	4
1886	1
1887	9
1888	12
1889	17
1890	8
1891	12
1892	6
1893	4
1894	3
1895	5
1896	8
1897	7
1898	9
1899	8
1900	6
1901	3
1902	5
1903	7
1904	5
1905	6
1906	4
1907	9
1908	11
1909	14
1910	10

**Anexo 46 – Número de admissões por ano na Associação Humanitária do Barreiro
entre 1864 e 1910**

Ano	Número de admissões
1864	152
1865	25
1866	6
1867	17
1868	67
1869	19
1870	43
1871	23
1872	15
1873	19
1874	10
1875	34
1876	22
1877	56
1878	9
1879	65
1880	10
1881	9
1882	12
1883	16
1884	117
1885	9
1886	7
1887	39
1888	17
1889	32
1890	11
1891	10
1892	27
1893	15
1894	28
1895	18
1896	20
1897	4
1898	12
1899	22
1900	3
1901	55
1902	28
1903	20
1904	25
1905	31
1906	32
1907	44
1908	20
1909	27
1910	6
1911	8
1912	6
1913	13

Fonte: Livro de registo de sócios da AHB (1864-1940)

Anexo 47 – Profissões representadas nas admissões a sócio da Associação Humanitária do Barreiro entre 1864 e 1910.

profissões	Número
administrador do concelho	6
alfaiate	1
almocreve	3
barbeiro	3
bufarinheiro	1
caixeiro	12
calafate	8
caldeireiro	19
canteiro	3
capitalista	1
carpinteiro	73
carregador	24
carreiro	1
caseiro	1
catador	1
cirurgião	1
cobrador do açougue	1
comerciante	2
cordoeiro	31
corticeiro	79
criado de servir	4
diretor dos correios	2
empregado no CF	296
empregado no comércio	2
empregado público	5
enfermeiro	1
escriturário	3
escrivão da adm. do Concelho	1
escrivão da fazenda	1
estudante	7
estofador	2
farmacêutico	4
fazendeiro	7
feitor	1
ferrador	1
ferreiro	40
funileiro	6
guarda da alfandega	2
jornaleiro	25
lojista	2
malhador	2
marceneiro	1
marítimo	92
médico	1
merceeiro	1
moleiro	39
negociante	4
oficial de diligências da adm.	3
padeiro	7
parteira	1
pedreiro	34
pintor	13
prior	3
professor	4
proprietário	29
sacristão	1
salsicheiro	1
sapateiro	29
serrador	1
serralheiro	82
taberneiro	2
tanoeiro	11
telegrafista	4
tendeiro	1
torneiro	10
trabalhador	173
valador	1
vendilhão	1

Fonte: Livro de registo de sócios da AHB (1864-1940). Arquivo da Sociedade Democrática

União Barreirense

