

V CONGRESSO INTERNACIONAL DE PATRIMÓNIO INDUSTRIAL
E A SUA MUSEOLOGIA
GUIMARÃES, 10-11 DE JULHO DE 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)**

Fernando da Motta

Paulo Eduardo Guimarães

Resumo

A história económica do município do Barreiro esteve estreitamente relacionado com os rios Tejo e Coia e com a sua localização privilegiada em frente à capital do Reino. Porém, a partir da segunda metade do século XIX, o Barreiro ficou a dever ao caminho-de-ferro boa parte do seu crescimento demográfico e social. A barreira do rio Tejo, no acesso pelo Sul à cidade de Lisboa, acabou por tornar o Barreiro num ponto nevrálgico da rede ferroviária nacional, como porta de entrada e saída dos *hinterlands* alentejano e algarvio.

A partir de 1854, a pequena vila piscatória viu o curso da sua existência profundamente alterada pela decisão ministerial de mudar a estação terminal do caminho-de-ferro, prevista inicialmente para ficar em Aldeia Galega (Montijo). Essa decisão esteve

relacionada com a aquisição de grandes áreas de terrenos para a construção na nova gare (a primeira em alvenaria construída em Portugal), para o assentamento de linha e construção de um extenso aterro para a nova estação ferro-fluvial. Ao mesmo tempo, a área administrativa do concelho era multiplicada por cinco, enquanto a sociedade local se alterava profundamente, acolhendo uma massa de operários e trabalhadores de todo o país.

À sua volta desenvolveram-se numerosas indústrias que, em conjunto com as atividades ferroviárias, transformaram o Barreiro numa referência da revolução industrial em Portugal.

Esta comunicação insere-se no debate sobre a industrialização e as mudanças sociais, económicas e ambientais ocorridas em Portugal durante a Regeneração, no qual o Barreiro se apresenta como um caso relevante. Recuaremos aos primeiros anos do caminho-de-ferro e ao seu impacto na vida concelhia. Tendo como ponto de partida as escrituras de compra de terrenos efetuadas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo e pelos seus sócios capitalistas, entre agosto e novembro de 1855, iremos analisar vários aspetos relacionados com as políticas desta companhia ferroviária e dos sócios.

Este processo histórico, teve profundas implicações sociais e económicas locais e na região, com perdedores e vencedores. A nossa questão inicial é precisamente essa: quem beneficiou localmente com a chegada do caminho de ferro? Questionamos igualmente se existiriam, igualmente, outros interesses entre os sócios capitalistas da Companhia de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, designadamente a aquisição de mais-valias futuras através da aquisição de terras. A documentação consultada nos registos cartoriais permitiu-nos abordar alguns aspetos negligenciados da criação da rede de caminhos-de-ferro em Portugal.

Por fim, salientaremos o valor patrimonial deste território, hoje industrializado.

Palavras-chave: Caminho-de-ferro (Portugal, Regeneração); Industrialização (Barreiro).

Abstract

The city of Barreiro enjoys a privileged location opposite Lisbon, bathed by the Tagus and Coia rivers, rivers that have decisively marked the city's economic development. From the second half of the 19th century onwards, Barreiro owes much of its population and economic growth to the railway. The railways were the catalyst for an unprecedented economic boost in our country and the Tagus river barrier, on the southern access, ended up making Barreiro a crucial point of the national railway network, as a gateway to and from the Alentejo and Algarve hinterland, also benefiting from the connection to the city of Lisbon.

From 1854 onwards, the small fishing village on the south bank of the Tagus saw the course of its existence profoundly altered by the ministerial decision to change the railway terminal station, initially intended to be located in Aldeia Galega (Montijo). This decision led to the acquisition of large areas of land for the construction of the new station (the first in masonry built in Portugal), laying of the line and construction of an extensive landfill for the new railway station. At the same time, the administrative area of the municipality was multiplied by five, while the local society was profoundly altered, welcoming a mass of workers and workers from all over the country.

Around it, numerous industries developed which, together with the railway activities, transformed Barreiro into a reference of the industrial revolution in Portugal.

This communication is part of the debate on industrialization and the social, economic and environmental changes that took place in Portugal during the Regeneration, in which Barreiro presents itself as a relevant case. We will go back to the first years of the railway and its impact on council life. Taking as a starting point the land purchase deeds made by the Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo and its capitalist partners, between August and November 1855, we will analyze several aspects related to the policies of this railway company and its partners.

This historic process had profound local and regional social and economic implications, with losers and winners. Our initial question is precisely this: who locally benefited from the arrival of the railway? We also questioned whether there were, equally, other interests among the capitalist partners of Companhia de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, namely the acquisition of future capital gains through the acquisition of land. The documentation consulted in the notarial registers allowed us to address some neglected aspects of the creation of the railway network in Portugal.

Finally, we will highlight the heritage value of this territory, which is now industrialized

Keywords: Railway (Portugal, Regeneration); Industrialization (Barreiro).