
A Ponte-Cais do Mexilhoeiro: marco do arranque industrial no Barreiro Oitocentista

The Mexilhoeiro
Pier Bridge:
industrial take-off
landmark in 19th
century Barreiro

Fernando da Motta /
Paulo Guimarães

02

Artigo

Fernando da Motta

Câmara Municipal do Barreiro

Paulo Guimarães*

Universidade de Évora

A Ponte-Cais do Mexilhoeiro: marco do arranque industrial no Barreiro Oitocentista

The Mexilhoeiro Pier Bridge:
industrial take-off landmark in
19th century Barreiro

Resumo

A ponte-cais do Mexilhoeiro no Barreiro foi construída em 1854 e sinaliza um novo período na história do concelho que ficou irreversivelmente marcado com o arranque da construção da linha de caminho-de-ferro do Sul (1855) e com a instalação de novas indústrias que mudaram a paisagem social e o ambiente.

Abstract

The Mexilhoeiro pier bridge in Barreiro was built in 1854 and signals a new period in the county's history that was irreversibly marked with the start of the construction of the Southern railway line (1855) and the installation of new industries that changed the social landscape and the environment.

* Este estudo foi parcialmente realizado no Centro de Investigação em Ciência Política (UID/CPO/00738/2020), Universidade de Évora, e foi financiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia e o Ministério da Educação e Ciência de Portugal através de fundos nacionais.

O local onde foi construída já era um ponto de atracagem de embarcações à vela e a vapor da chamada “Carreira” que ligavam as povoações da margem sul do rio Tejo à capital. O objetivo deste artigo é descrever a evolução dos meios de transporte nesse espaço e o seu impacto na ocupação do território, mostrando como a construção da ponte-cais substituiu um marco do arranque industrial no Barreiro Oitocentista. Assim, contextualizamos localmente a construção da ponte-cais, considerando a evolução dos transportes de pessoas e de bens pelo rio Tejo com a capital. Enfim, descrevemos as técnicas utilizadas e os atores envolvidos. A análise centrou-se na identificação dos agentes, nas formas de financiamento, nas técnicas, na organização do espaço e nos fatores que conduziram a essa mudança. A investigação empírica centrou-se na documentação do arquivo municipal, do arquivo distrital de Lisboa e do Arquivo Histórico do Ministério da Obras Públicas. A imagem que resulta desta análise é diferente daquela que usualmente nos é apresentada do Barreiro antes de se tornar uma *Company Town* da Companhia União Fabril.

Longe de estarmos perante um concelho habitado por pescadores e por marítimos, estagnado no tempo longo, encontramos durante a Regeneração um território em mudança a caminho da primeira industrialização.

Palavras-Chave

Transportes; industrialização; comércio fluvial; rio Tejo - século XIX.

The place where it was built was already

a mooring point for sailing and steam vessels of the so-called “Carreira” that linked the villages on the south bank of the Tagus River to the capital. The objective of this article is to describe the evolution of the means of transport in this space and its impact on the occupation of the territory, showing how the construction of the pier bridge was a landmark of the industrial take-off in 19th century Barreiro. Thus, we contextualize locally the construction of the pier bridge, considering the evolution of transport of people and goods along the Tagus River with the capital. Finally, we describe the techniques used and the actors involved. The analysis focused on the identification of the agents, the forms of financing, the techniques, the organization of space and the factors that led to this change. The empirical investigation focused on the documentation of the municipal archive, the Lisbon district archive and the Historical Archive of the Ministry of Public Works. The image that results from this analysis is different from the one that is usually presented to us of Barreiro before it became a *Company Town* of Companhia União Fabril. Far from being a municipality inhabited by fishermen and seafarers, stagnant for a long time, during the Regeneration period we found a territory in change on the way to the first industrialization.

Keywords

Transport; industrialization; river trade; river Tagus - 19th century.

Introdução

No início do século XX, Adolpho Loureiro, na sua obra magna sobre *O Martimões de Portugal e Ilhas Adjacentes*, incluía o Barreiro na lista de portos de pesca do estuário do Tejo, ao lado de Paço de Arcos, Belém, Vila Fraxinal e Trafaria (LOUREIRO, 1904: 50). Este conjunto tinha então 366 barcos de pesca e 2.224 homens de tripulação, mais do que Setúbal primeiro porto de pesca português. A importância da atividade piscatória na vida económica do concelho continuou muito para além do início da exploração do caminho-de-ferro que, a partir de meados da década de 1860, passou a fazer da vila o ponto de partida e de chegada das linhas do Alentejo e de Espanha. Em 1904, uma reportagem fotográfica d’ *A Ilustração* registada por ocasião das suas festas, classificava-a de “belíssima” e “magnífica”, “sendo muito grande o seu desenvolvimento”. O caminho-de-ferro facilitou a instalação de novas unidades industriais corticeiras e naves estaleiros navais, antes da instalação da fábrica química da Companhia Fabril (C.U.F.).

A historiografia tem associado a industrialização do Barreiro à *Company Town* da C.U.F. (FONSECA & GUIMARÃES, 2009; FARIA MENDES, 2010; COMMANDER, 2018; MOONESIRUST & BROWN, 2018), não dando a devida importância ao primeiro ciclo de desenvolvimento durante a Regeneração. O caminho-de-ferro parecia servir mais o trânsito de passageiros do Sul que o de mercadorias. Escrevendo sobre Lisboa nos finais do século XIX, Júlio de Castilho notava que, em frente do torreão Ocidental do Ministério da Guerra se podia observar, “a certas horas do espetáculo da chegada e partida dos vapores do Barreiro e Seixal, levando trazendo Alentejanos, cujos trajos se reconhecem logo” (CASTILHO, 1893: 10). O Barreiro teria assim falhado a transição para uma economia portuária sendo capaz de gerar centralidade resultante dos movimentos de exportação mercadorias com o seu *hinterland*. Explica-o, no imediato, a ausência de estruturas portuárias. Assim, o movimento de importação e de exportação dos principais produtos agrícolas, florestais e de minérios alentejanos foi por um conjunto diversificado de pequenos portos na margem Sul do Tejo até Sines.

A historiografia portuguesa interessou-se, desde a década de 1980, pela problemática em torno do “fracasso” económico onde prevalecia a imagem de uma sociedade liberal portuguesa saída da guerra civil e das convulsões políticas que marcaram a vida nacional na primeira metade daquele século.