

## CAMINHOS DE FERRO, POPULAÇÃO E DESIGUALDADES TERRITORIAIS EM PORTUGAL, 1801-1930

7

*Luís Espinha da Silveira, Daniel Alves, Nuno Miguel Lima, Ana Alcântara e Josep Puig-Farré*

| IHC – FCSH – Universidade Nova de Lisboa

Este artigo retoma um trabalho recentemente publicado, no qual procurámos estudar as repercussões do acesso ao caminho de ferro na evolução da população, das cidades e das migrações internas em Portugal continental, numa perspetiva regional. Voltamos agora a este assunto para destacar o interesse das metodologias aplicadas e os progressos que elas permitem no que respeita à análise da população portuguesa na época contemporânea e, também, para aprofundar alguns tópicos que naquele trabalho foram superficialmente abordados, nomeadamente, a mobilidade da população<sup>1</sup>.

O período em análise corresponde na Europa a uma época de grande crescimento económico, associado a um aumento da população, à expansão das cidades e a importantes fenómenos de migração dentro de cada país e, sobretudo, de emigração para outros continentes. Todavia, estes processos não só tiveram intensidades diferentes de Estado para Estado, como tiveram efeitos diferenciados nas várias regiões dos mesmos<sup>2</sup>.

A historiografia sobre os caminhos de ferro em Portugal não tem dado muita atenção nem aos seus efeitos regionais, nem à relação entre este meio de transporte e a evolução da população. A exceção é constituída pelo trabalho clássico de Maria Fernanda Alegria, que estudou a formação do mercado nacional, e por dois textos recentes, um sobre o papel dos caminhos de ferro na realocização da indústria na primeira metade do século XX e outro sobre a sua conexão com a rede urbana, neste caso focando essencialmente

---

■ *Este texto foi elaborado no decorrer do projeto «The Development of European Waterways, Road and Rail Infrastructures: A Geographical Information System for the History of European Integration (1825-2005)», no âmbito do programa EUROCORES da European Science Foundation e financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (INVENT/0001/2007).*

1 Luís Espinha da Silveira, Daniel Alves, Nuno Miguel Lima, Ana Alcântara, e Josep Puig, «Population and railways in Portugal, 1801-1930», *Journal of Interdisciplinary History*, vol. 42, 1, 2011, pp. 29-52.

2 Ainda que de forma sintética, a evolução económica regional neste período, em Portugal, foi abordada por David Justino, *A formação do espaço económico nacional: Portugal, 1810-1913*, Lisboa, Vega, 1989, pp. 136-158. Luis Germán, Enrique Llopis, Jordi Maluquer de Motes, e Santiago Zapata (eds.), *História económica regional de España, siglos XIX y XX*, Barcelona, Editorial Crítica, 2001; Peter Scott, *Triumph of the south: a regional economic history of early twentieth century Britain*, Hampshire, Ashgate, 2007.

Lisboa e o Porto<sup>3</sup>. Os demais trabalhos existentes privilegiam uma abordagem do todo nacional e analisam a contribuição dos caminhos de ferro para o desenvolvimento do país. Em regra, o tom é pessimista, sublinhando-se o domínio dos interesses privados e estrangeiros, por oposição aos nacionais; o peso dos encargos financeiros para o Estado; a corrupção que envolveu todo o processo de construção e a incapacidade da economia nacional de satisfazer a procura de capital e bens industriais, limitando a sua contribuição ao fornecimento de mão-de-obra<sup>4</sup>.

O argumento essencial deste artigo é que, no caso português, o acesso aos caminhos de ferro reforçou as desigualdades territoriais pré-existentes, fomentando dinâmicas regionais distintas e de sinal diferente, nomeadamente, no que diz respeito ao crescimento populacional, ao desenvolvimento urbano e à mobilidade da população.

De modo a analisar as consequências dos caminhos de ferro numa perspetiva de longa duração, este artigo abrange o período de 1801 a 1930. Recua a 1801 para observar as tendências de evolução da população antes da abertura à exploração da primeira linha (1856) e termina em 1930, de modo a excluir, tanto quanto possível, os efeitos dos transportes motorizados que, na terceira década do século XX, competiam crescentemente com os comboios<sup>5</sup>.

## Metodologia, conceitos e fontes

*A História Espacial e os SIG.* Nos últimos anos, o fator espaço tem vindo a atrair, de forma crescente, a atenção dos historiadores. Em língua inglesa, existe mesmo uma expressão para designar esta tendência, o *spatial turn*. À semelhança do que acontecera há algumas décadas com a linguagem, a propósito da qual se falava de um *linguistic turn*, existiria agora uma viragem

<sup>3</sup> Maria Fernanda Alegria, *A organização dos transportes em Portugal, 1850-1910: as vias e o tráfego*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1990; Maria Eugénia Mata, «As bees attracted to honey. Transport and job mobility in Portugal, 1890-1950», *Journal of Transport History*, vol. 29, 2, 2008; Magda Pinheiro, *Cidade e caminhos de ferro*, Lisboa, Centro de Estudos de História Contemporânea, 2008.

<sup>4</sup> António Lopes Vieira, *The role of Britain and France in the finance of Portuguese railways, 1850-1890: a comparative study in speculation, corruption and inefficiency*, Leicester, University of Leicester, 1983; Magda Pinheiro, *Chemins de fer, structure financière de l'Etat et dépendance extérieure au Portugal (1850-1890)*, Paris, Univ. Paris 1, 1986; Álvaro Ferreira da Silva e Lara Tavares, «Transport History in Portugal: a bibliographical overview», in Michèle Merger e Marie-Noëlle Polino (eds.), *COST 340, towards a European intermodal transport network lessons from history: a critical bibliography*, Paris, AHICF, 2004; Maria Eugénia Mata e Lara Tavares, «The value of portuguese railways for consumers on the eve of the First World War», *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 7, 2003; Ângela Salgueiro, *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1859-1860*, dissertação de Mestrado, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2008.

<sup>5</sup> António Lopes Vieira, «Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940», *Revista de História Económica e Social*, 5, 1980, pp. 84-91; Frank Schipper, *Driving Europe: building Europe on roads in the twentieth century*, Amsterdam, Aksant Academic Publishers, 2009, pp. 121-157.

de importância equivalente na forma de encarar o espaço, que deixa de ser um mero cenário onde os acontecimentos decorrem, para se tornar num elemento integrante das relações sociais, que condiciona e é condicionado pela ação humana, nas suas diversas dimensões, sujeito também a uma apropriação cultural, criadora de novos sentidos<sup>6</sup>.

Na Europa continental, dada a influência da *Escola dos Annales*, onde a ligação entre a História e a Geografia possuía uma importância axial, encarar este movimento como uma viragem parece um tanto artificial. Em Portugal, por exemplo, a relação entre as duas disciplinas nunca se perdeu e podemos dar exemplos de geógrafos muito atentos às realidades históricas, como Orlando Ribeiro, e de historiadores para quem os dados da Geografia são elementos centrais nas suas interpretações, como acontece com José Mattoso ou Albert Silbert.

De qualquer modo, para esta nova atenção dada ao espaço, partilhada por outras Ciências Sociais, muito contribuíram os Sistemas de Informação Geográfica (SIG), que vieram dar aos investigadores novas possibilidades de representar e analisar esta dimensão da realidade<sup>7</sup>.

*A construção dos mapas e a interpolação de dados.* O presente artigo comunga deste renovado interesse pelo espaço e resulta de um já longo esforço de aplicação dos SIG à História de Portugal. Este esforço iniciou-se com a construção de uma infraestrutura cartográfica, gerida pelo SIG, que hoje inclui os mapas de freguesia de Portugal Continental desde 1758 até 2001 e toda a divisão administrativa existente acima deste nível<sup>8</sup>.

Ligada ao SIG foi ainda desenvolvida uma base de dados onde se guardam as relações que se estabeleceram ao longo do tempo entre uma

<sup>6</sup> Anne Kelly Knowles (ed.), «Historical GIS: the spatial turn in Social Science History», *Social Science History*, vol. 24, 3, 2000; Charles W. J. Withers, «Place and the *Spatial Turn* in Geography and in History», *Journal of the History of Ideas*, vol. 70, 4, 2009; Alan R. H. Baker e Mark Billinge (eds.), *Geographies of England: the North-South divide, material and imagined*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.

<sup>7</sup> Ian N. Gregory e Paul Ell, *Historical GIS: Technologies, Methodologies, and Scholarship*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007; Anne Kelly Knowles e Amy Hillier (eds.), *Placing history: how maps, spatial data, and GIS are changing historical scholarship*, ESRI, Inc., 2008; Barney Warf e Santa Arias (eds.), *The spatial turn: interdisciplinary perspectives*, London, Routledge, 2009; David J. Bodenhamer, John Corrigan, e Trevor M. Harris (eds.), *The spatial humanities: GIS and the future of humanities scholarship*, Bloomington, Indiana University Press, 2010; Jordi Martí-Henneberg (ed.), *Journal of Interdisciplinary History*, vol. 42, 1, 2011 (número especial dedicado à aplicação dos SIG ao estudo dos caminhos de ferro).

<sup>8</sup> Os mapas usados neste artigo foram desenvolvidos por várias equipas de investigação desde meados da década de 1990. Os primeiros resultados foram apresentados na *Ninth International Conference of the Association for History and Computing* em 1994, dando origem a várias publicações – entre elas, Luís Silveira, Margarida Lopes, e Cristina Joanaz de Melo, «Mapping Portuguese Historical Boundaries with a GIS», in Onno W. A. Boonstra, Geurt Collenteur, e Bart van Elderen (eds.), *Structures and contingencies in computerized historical research*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 1995, pp. 245-252; Luís Nuno Espinha da Silveira, *Território e poder. Nas Origens do Estado Contemporâneo em Portugal*, Cascais, Patrimonia, 1997. Os resultados dos vários projetos estão disponíveis na Internet desde 2001 no site *Atlas, Cartografia Histórica* ([www.fcsh.unl.pt/atlas](http://www.fcsh.unl.pt/atlas) e <http://atlas.fcsh.unl.pt/>).

determinada freguesia e as freguesias em que esta se dividiu ou integrou, quando era o caso, bem como as suas relações de dependência na hierarquia administrativa em cada momento. Tornou-se, assim, possível não só representar e analisar a informação para cada um dos anos considerados no sistema, como – o que é muito mais importante – transpor a informação de uma determinada data ou divisão administrativa para outra. Desta forma é possível construir séries temporais longas de dados referidos sempre ao mesmo espaço e ultrapassar as dificuldades causadas pelas alterações no desenho das unidades territoriais que afetam, em especial, os concelhos e também, embora em menor grau, as freguesias. Este passo é decisivo no que respeita, por exemplo, aos estudos sobre a população portuguesa, nos quais não tem sido possível comparar os dados do censo de 1801 com os da segunda metade do século XIX ou construir séries ao nível concelhio com a informação dos recenseamentos realizados depois de 1864.

Para o presente artigo foram usados dados da população por freguesia de nove censos: os de 1801 e 1849 foram unicamente tratados de forma a obter informações agregadas por região e, no primeiro caso, a densidade populacional por freguesia; os referentes ao período de 1864-1930 foram cartografados com o mapa de 1911, de modo a constituírem uma série contínua e a poderem ser cruzados com os elementos respeitantes aos caminhos de ferro. Para se obter este resultado foi necessário proceder à transferência da informação dos vários censos considerados para o ano escolhido, um processo denominado *interpolação de dados por áreas* que foi descrito em anterior trabalho. A percentagem da população total afetada por este processo é baixa, sendo inferior a 3% em quatro censos, nunca ultrapassando os 6% nos dois restantes, o que nos garante a existência de um conjunto de dados de qualidade<sup>9</sup>.

*As Regiões.* Querendo estudar as repercussões do caminho de ferro numa perspetiva regional tínhamos várias possibilidades. Do lado dos historiadores, poderíamos ter tentado explorar a sugestão de David Justino que, ao estudar a formação do mercado nacional, assinalou o contraste entre a zona Norte, polarizada pela cidade do Porto, e a zona Sul, centrada na cidade de

---

<sup>9</sup> Sobre a metodologia usada para a interpolação dos dados populacionais neste artigo veja-se Luís Espinha da Silveira et al., «Population and railways in Portugal, 1801-1930»; Daniel Alves, «Using a GIS to reconstruct the nineteenth century Lisbon parishes», in *Humanities, Computers and Cultural Heritage. Proceedings of the XVIth international conference of the Association for History and Computing*, Amsterdam, 2005, pp. 12-17. Sobre outros métodos de interpolação ver Ian N. Gregory e Paul Ell, «Breaking the boundaries: geographical approaches to integrating 200 years of the census», *Journal of the Royal Statistical Society Series A*, vol. 168, 2, 2005, pp. 422-426; «Error-sensitive historical GIS: Identifying areal interpolation errors in time-series data», *International Journal of Geographical Information Science*, vol. 20, 2, 2006, pp. 136-138.

Lisboa. Outra opção seria seguir uma das várias propostas de divisão regional elaboradas pelos geógrafos nas últimas décadas. Acabámos por nos centrar no modelo exposto por Orlando Ribeiro, na obra de referência *Portugal, O Mediterrâneo e o Atlântico*, fundamentado num profundo conhecimento do território do ponto de vista geográfico, cultural e histórico, assente na definição de três regiões. De facto, a proposta de Orlando Ribeiro, ao identificar uma zona interior, desde sempre afetada pelas dificuldades de comunicação com a fachada atlântica, apresentando um enorme contraste com a zona litoral em termos de população e escassez de centros urbanos, adequava-se bem ao nosso objeto. A divisão em três regiões tem ainda a vantagem de nos permitir colocar a evolução portuguesa no horizonte mais vasto da Península Ibérica, como veremos<sup>10</sup>.

Todavia, no nosso estudo, centrado nos efeitos da acessibilidade aos transportes, as fronteiras definidas por este autor foram significativamente alteradas, para levar em linha de conta, sobretudo, o relevo e a inclinação do terreno, fatores relevantes para a determinação daquele indicador. De qualquer modo, não deixámos de considerar elementos como o clima, padrões de povoamento, estrutura da propriedade e estrutura social. Assim, a região do Norte Atlântico inclui as freguesias ao norte do rio Tejo, em que 60% do seu território se situa até aos 300m de altitude. Esta zona é separada do Norte Interior pelas montanhas paralelas à costa. As montanhas definem igualmente a fronteira entre esta última região e a do Sul, onde de novo a maioria das terras se situa abaixo dos 300 m de altitude. O Tejo, desde a foz do Zêzere até ao mar, constituindo uma barreira à circulação entre as margens, foi assumido como a separação entre o Norte Atlântico e o Sul (figura 1).

*A População urbana.* A definição de centro urbano é um tema recorrente na bibliografia portuguesa e estrangeira. Neste trabalho, para facilitar comparações internacionais, usámos como critério definidor o número de habitantes e atribuímos aquela classificação aos aglomerados com uma população de facto de 5000 ou mais pessoas no conjunto das suas freguesias. A adoção deste patamar populacional justifica-se pela pequena dimensão dos centros urbanos portugueses ao longo do período estudado<sup>11</sup>. A utilização

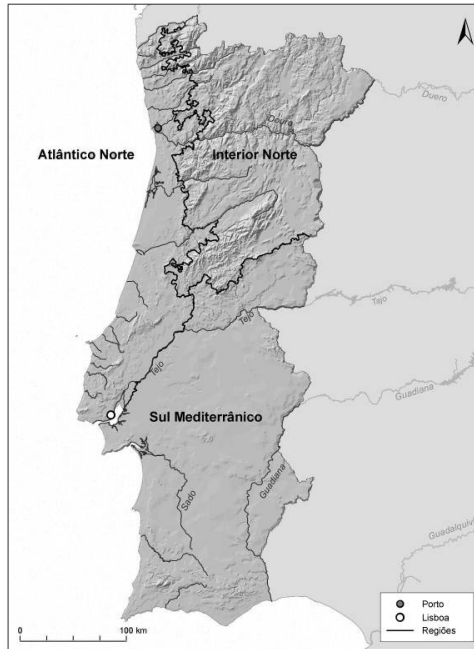
<sup>10</sup> Orlando Ribeiro, *Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico*, Coimbra, Coimbra Editora, 1945; David Justino, *A formação do espaço económico nacional*, vols. II, pp. 136-137; Teresa Pinto-Correia, «Paisagem e identidade: da memória à pós-modernidade», in Carlos Alberto Medeiros (ed.), *Geografia de Portugal*, vol. 2, Lisboa, Círculo de Leitores, 2005, pp. 155-162.

<sup>11</sup> Paul Bairoch, *Cities and economic development: from the dawn of History to the present*, Chicago, University of Chicago Press, 1988, pp. 217-219; David S. Reher, «Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991», in Manuel Guàrdia i Bassols, Francisxo Xavier Monclús, e José Luis Oyón (eds.),

da freguesia prende-se com os critérios de contagem da população usados na maioria dos censos, que a tomam como unidade de base. Todavia, para evitar a inclusão de freguesias com muita população, mas dispersa pelo seu território, socorremo-nos dos censos de 1911 e de 1940 como elementos de controlo. De facto, estes dois recenseamentos fornecem-nos também o número de residentes dentro do perímetro dos próprios aglomerados populacionais, com exclusão da parte rural das suas freguesias. Assim, o censo de 1911 ajudou a classificar os centros urbanos entre 1864 e 1911; o de 1940 foi utilizado para verificar os centros existentes em 1920 e 1930.

**Figura 1**

As três regiões



*Acessibilidade.* Neste trabalho procurámos definir um critério de acessibilidade ao caminho de ferro relativamente simples de aplicar e capaz de se adaptar a um território com características orográficas muito distintas.

*Atlas histórico de ciudades europeas: Peninsula Ibérica*, Barcelona, Salvat, 1994, p. 2. O valor de 5000 habitantes foi adotado como critério quantitativo para a seleção da população urbana a partir do censo de 1890. Até então utilizava-se a simples classificação de cidade a partir do critério de natureza jurídica, que incluía à época capitais de distrito, sedes de diocese e sedes de comarca judicial.

Sendo o nosso objetivo estudar a relação entre esta acessibilidade e a população, a definição tinha de assentar na unidade espacial básica dos censos, as freguesias, que se sabe serem de pequena dimensão no Norte e Centro do país e extensas no Sul. Começámos por definir como acessível ao caminho-de-ferro a freguesia que tinha uma estação<sup>12</sup>. O critério pareceu, todavia, excessivamente rígido, sobretudo nas regiões planas, porque tendia a excluir as freguesias próximas de uma estação, vizinhas das consideradas acessíveis. Por esta razão o critério foi alargado de modo a incluir também aquelas cujo centro geométrico ficasse a 5 km de uma estação de caminho de ferro. O exame do mapa das áreas com acesso, segundo este duplo critério, ainda assim bastante exigente, mostra que ele se adequa às diferentes características do terreno, na planície e na montanha<sup>13</sup>.

*População migrante.* Os recenseamentos, embora não tenham informação direta sobre as migrações internas, apresentam dados que permitem uma aproximação a esta realidade. É o caso da indicação, para cada freguesia, do número de pessoas nascidas fora do concelho onde foram recenseadas, em relação às quais se desconhece o lugar de nascimento, dado fundamental para o estudo das migrações. Apesar de terem de ser tratados com alguma precaução, os dados são indicativos, dando-nos, sobretudo, uma ideia da atratividade de cada zona. Em relação à emigração, os dados foram recolhidos ao nível do concelho, nas séries das estatísticas demográficas do movimento da população, já referenciadas em estudos clássicos sobre a temática<sup>14</sup>.

*Fontes e qualidade dos dados populacionais.* O censo de 1801 é o mais antigo dos que foram usados neste trabalho. Foi executado, a pedido do governo, pelas autoridades eclesiásticas, que atuaram com uma certa independência, e baseou-se nos registos paroquiais. Apesar das fontes e da forma da sua execução, a fiabilidade das suas informações tem sido reconhecida. Os registos paroquiais foram igualmente a fonte do censo de 1849, também realizado pelo clero, mas sob uma supervisão muito mais apertada das autoridades estatais.

12 Este critério foi seguido também por Ian N. Gregory e Jordi Marti-Henneberg, «The railways, urbanization, and local demography in England and Wales, 1825-1911», *Social Science History*, vol. 34, 2, 2010, pp. 199-228.

13 Os dados apresentados no artigo de Magda Pinheiro, Nuno Miguel Lima e Joana Paulino, publicado neste mesmo número da *Ler História*, sobre os preços do transporte de passageiros e misto apontam para o facto de o custo se agravar substancialmente a partir dos 10 km, o que é um dado que milita a favor do alargamento da área considerada acessível.

14 Joel Serrão, «Conspecto histórico da emigração portuguesa», *Análise Social*, vol. 8, 32, 1970; Joaquim Costa Leite, «Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914)», *Análise Social*, vol. 23, 97, 1987; Miriam Halpern Pereira, «Algumas observações complementares sobre a política de emigração portuguesa», *Análise Social*, vol. 25, 1990; Maria Ioannis B. Baganha, «Uma imagem desfocada – a emigração portuguesa e as fontes sobre a emigração», *Análise Social*, vol. 26, 112-113, 1991.

De facto, o contexto era muito diferente do que existira no começo do século, estando o Estado Liberal num processo de progressiva, mas lenta, expansão, como o mostra o facto de ainda não ser capaz de contar os habitantes pelos seus próprios meios. Esta situação só se alterou em 1864, ano que marca o início de uma nova era no recenseamento da população em Portugal, que passou a ser feito numa determinada data, pelas autoridades civis e com base num boletim de família aplicado em todo o território<sup>15</sup>.

### A construção dos caminhos de ferro

A construção dos caminhos de ferro constituiu um dos grandes eixos da política de modernização económica do país, prosseguida durante a segunda metade do século XIX<sup>16</sup>. Os dados essenciais sobre a construção da ferrovia são conhecidos, mas vale a pena destacar alguns aspetos. Como Maria Fernanda Alegria mostrou, Portugal não só entrou tarde na era dos caminhos de ferro, como construiu uma rede pouco extensa em relação à população e à área do território. O mero exame visual da cartografia britânica ou francesa confirma a escassez das realizações portuguesas, apesar de todo o esforço nacional colocado neste empreendimento<sup>17</sup>.

Se tivermos em linha de conta os anos dos recenseamentos da população, verificamos que o ritmo de construção foi irregular, alternando períodos de crescimento rápido (1856-1864; 1878-1890; 1900-1911) e fases de abrandamento, que corresponderam a momentos de crise económica e financeira<sup>18</sup>.

O primeiro plano de conjunto da rede foi elaborado em 1877 quando o país já tinha cerca de 1000 km de linhas em exploração. As prioridades, apesar de tudo, foram claras: ligar Lisboa ao Porto, Lisboa a Espanha e Lisboa ao Sul (ver figura 2), o que torna bem patente o papel central atribuído à capital, como acontecera também em mui-

15 Fernando de Sousa, *História da estatística em Portugal*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, 1995; Luís Nuno Espinha da Silveira (ed.), *Os recenseamentos da população portuguesa de 1801 e 1849, edição crítica*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, 2001.

16 David Justino, *A formação do espaço económico nacional*; Jaime Reis, *O atraso económico português em perspectiva histórica: estudos sobre a economia portuguesa na segunda metade do século XIX, 1850-1930*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1993; Pedro Lains e Álvaro Ferreira da Silva (eds.), *História Económica de Portugal, 1700-2000*, vol. II, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2005, pp. 213-215.

17 Maria Fernanda Alegria, *A organização dos transportes em Portugal*, p. 214; RENFE, *Los ferrocarriles y el desarrollo económico de Europa Occidental durante el siglo XIX*, Madrid, Gabinete de Información y Relaciones Externas de RENFE, 1981; Robert Schwartz, Ian Gregory, e Thomas Thévenin, «Spatial History: railways, uneven development, and population change in France and Great Britain, 1850-1914», *Journal of Interdisciplinary History*, vol. 42, 1, 2011, pp. 62-65.

18 Magda Pinheiro, «Transportes», in Nuno Valério (ed.), *Estatísticas Históricas Portuguesas*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, 2001, pp. 372-376.

tos outros países. O Porto haveria de começar a estruturar as suas ligações, como se vê no mapa de 1878, onde surgem já as linhas do Minho, completando o atravessamento da região do Norte Atlântico, a do Porto à Póvoa e os começos da linha do Douro. O grande período de construção de 1878-1890 é marcado pela chegada do caminho de ferro ao Norte Interior, ao Algarve e à zona costeira a norte de Lisboa, importante área de abastecimento da capital, e pela abertura de quatro ligações internacionais. A rede seria completada pela construção de linhas regionais, algumas de importância considerável, como, por exemplo, a da Beira Baixa, aberta entre 1891 e 1893, as de Trás-os-Montes, que progrediram bastante no começo do século XX, e a extensão da linha no Algarve, com a ligação a Vila Real de Santo António (1906) e a Lagos (1922)<sup>19</sup>.

Quanto à distribuição regional do esforço de construção da infraestrutura, medido pela relação entre a extensão das linhas construídas e a área do território, verificamos que o Norte Atlântico, com 69,1 km de via por 1000 km<sup>2</sup> de superfície em 1930, foi largamente beneficiado face ao Sul (31,9 km) e ao Norte Interior (28,9 km).

## População

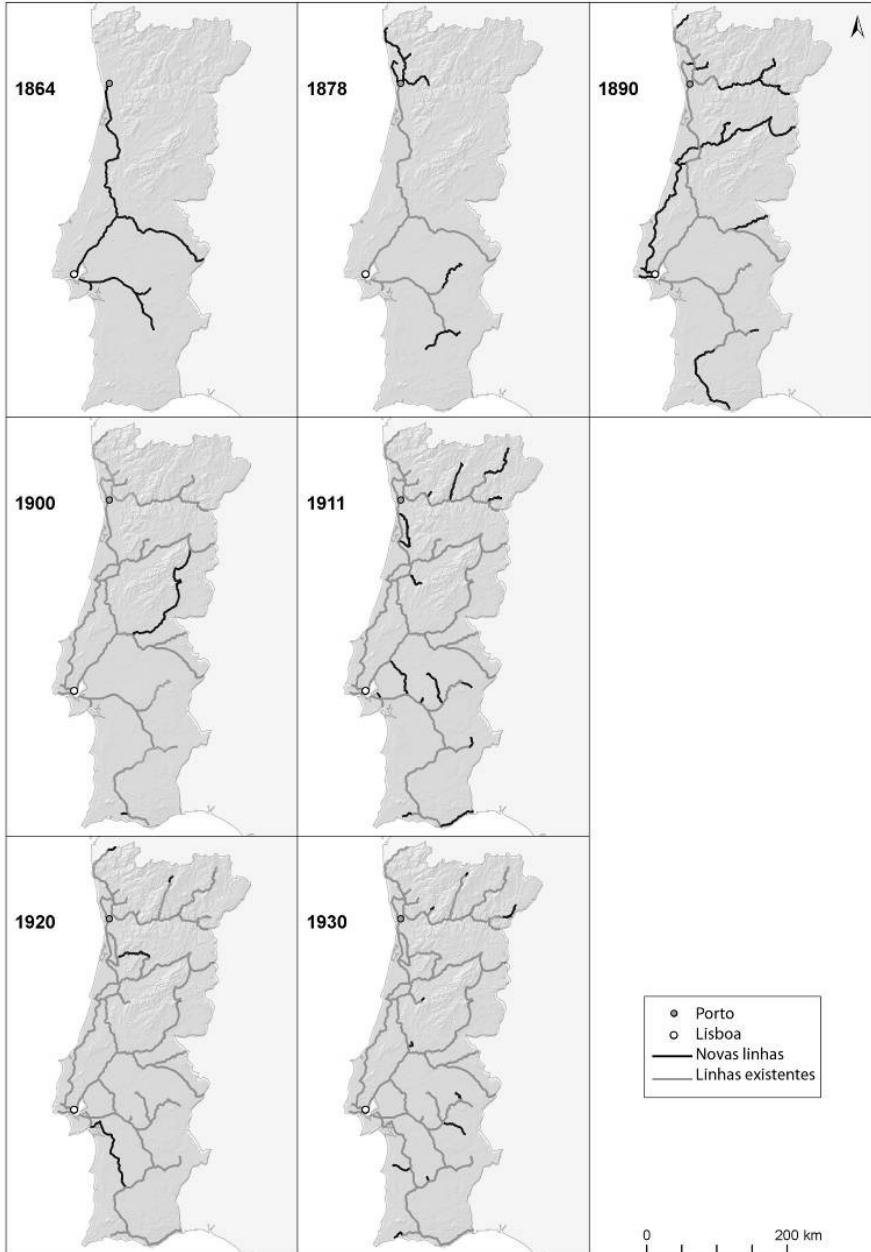
Sem surpresa, os censos de 1801 e 1849 mostram que a população portuguesa cresceu devagar nessa época (0,36% ao ano). De 1849 a 1911, à medida que a economia recuperou e que se começaram a fazer sentir os resultados dos esforços de modernização do país, a taxa de crescimento anual média (TCAM) mais do que duplicou (0,79%). Entre 1911 e 1920, a população quase estagnou, sob o efeito da forte emigração, da Primeira Grande Guerra e da epidemia de gripe de 1918; a partir de então, retomou o crescimento, com valores a superar mais de 1% ao ano. De forma sintética, pode dizer-se que este padrão de evolução resulta de uma transição demográfica tardia e é semelhante ao de outros países do Sul da Europa (ver figura 3)<sup>20</sup>.

19 Maria Fernanda Alegria, *A organização dos transportes em Portugal*; Magda Pinheiro, «Le rôle de l'Etat dans la construction des chemins de fer du Portugal au XIXe siècle», *Histoire, Économie et Société*, vol. 11, 1, 1992, pp. 173-184.

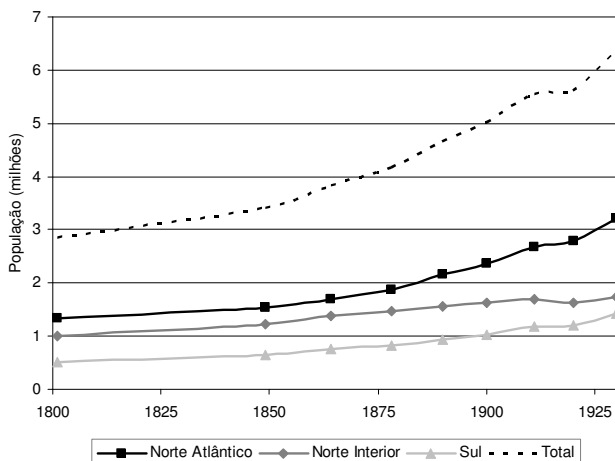
20 Na primeira metade do século XIX, a TCAM de Portugal era mais baixa do que a da Itália ou da Espanha (0,6%), mas até ao final do século o crescimento em Portugal passou a ser semelhante ao verificado nestes dois países, apesar de se encontrar ainda bastante abaixo de outros estados do norte da Europa, como a Bélgica (1,2%), a Holanda (1,5%) e a Grã-Bretanha (1,6%). Neil Tranter, *Population since the industrial revolution: the case of England and Wales*, London, Taylor & Francis, 1973, p. 43; Mário Leston Bandeira, *Demografia e modernidade: família e transição demográfica em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1996; Massimo Livi Bacci, *The population of Europe: a history*, Oxford, Wiley-Blackwell, 2000, p. 132; David S. Reher, «The demographic transition revisited as a global process», *Population, Space and Place*, vol. 10, 1, 2004, pp. 22, 35 e 37; Teresa Rodrigues, *A*

**Figura 2**

Evolução da rede de caminho de ferro



**Figura 3**  
Evolução da população por região



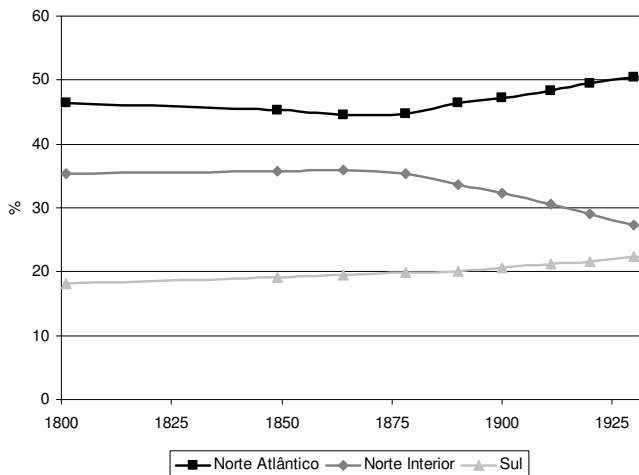
Talvez seja mais interessante analisar a evolução regional da população a longo prazo, pelas novidades que apresenta. Como a figura 3 mostra, até 1864 as três regiões tiveram um desenvolvimento paralelo, mas, a partir de então, o Norte Interior foi incapaz de acompanhar a expansão do Norte Atlântico e do Sul. Deste modo, em 1930, o número de pessoas que habitavam nesta última região e no Norte Interior era quase idêntico. Em consequência da evolução verificada, a população do Norte Interior declinou fortemente em percentagem da população total do país (ver figura 4).

Outro dado essencial que a figura 4 mostra é que, no início do século XIX, uma enorme percentagem da população (46%) estava já concentrada no Norte Atlântico. Depois de um ligeiro recuo até 1864, explicável pelo facto da crise desencadeada pela perda do Brasil se ter repercutido essencialmente nesta zona, esta área retomou o seu dinamismo ultrapassando os 50% da população em 1930. De uma forma mais lenta e gradual, o Sul teve também uma evolução positiva.

Os factos acima descritos refletem-se na variação da densidade populacional nas três regiões (ver figura 5). Em 1801, a densidade por freguesia do Norte Atlântico sobressai, sendo também nítido o contraste entre as regiões

**Figura 4**

Distribuição da população por região (%)

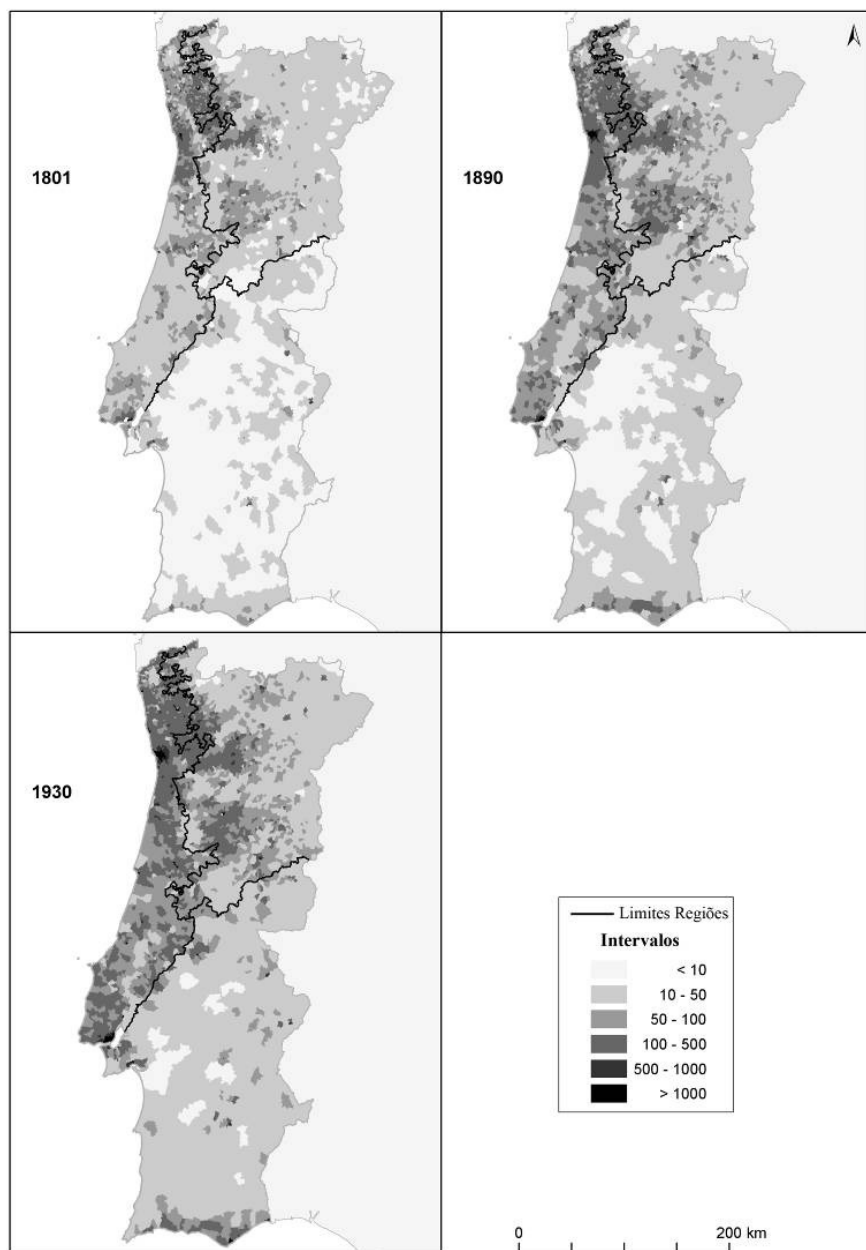


do Norte e do Sul, onde as taxas eram muito baixas. Noventa anos depois, é notório o crescimento da densidade tanto no Norte Atlântico, quanto no Sul, em especial na costa algarvia. Até 1930, a tendência de crescimento prosseguiu nestas duas zonas, enquanto no Norte Interior a situação não se alterou significativamente. Nesta altura, o contraste Norte-Sul perdeu força como característica estruturante da distribuição da população e deu lugar à oposição litoral-interior nas regiões a norte do Tejo, sendo também nítida uma maior uniformidade entre o Norte Interior e o Sul.

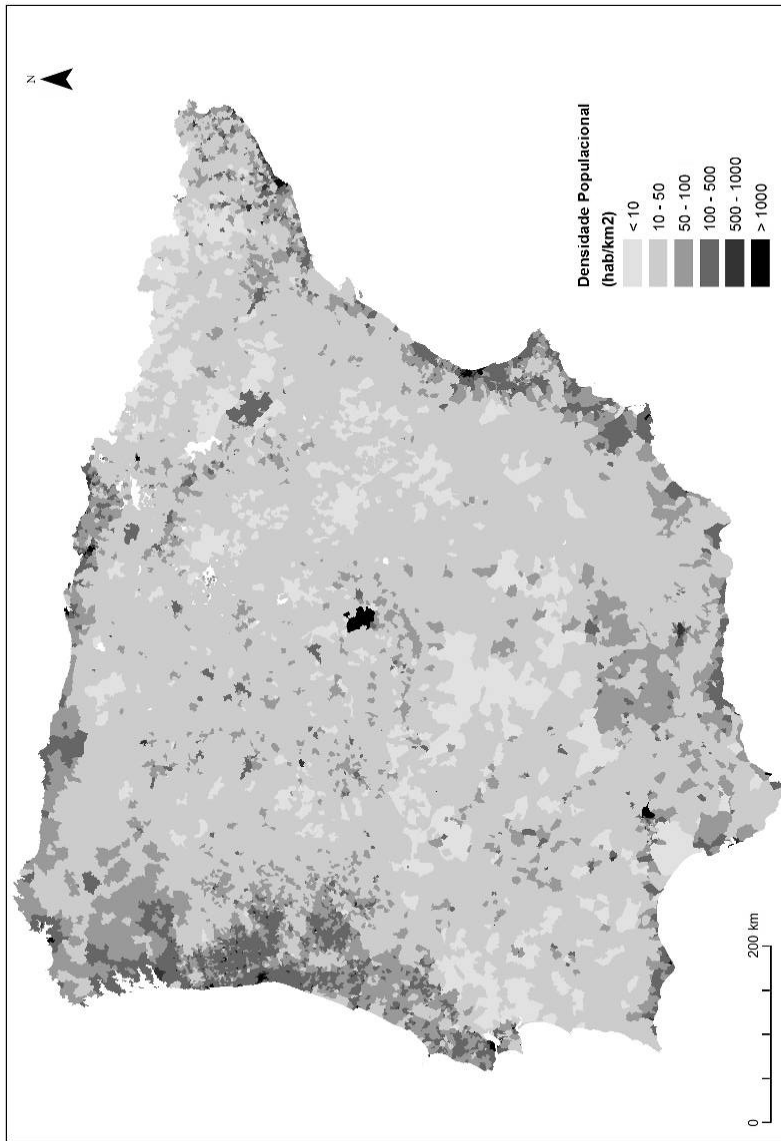
Importa sublinhar que a distribuição da população observada no espaço nacional se enquadra no contexto geral da Península Ibérica. A figura 6, que representa a densidade populacional por freguesia em Portugal (1911) e por município em Espanha (1910), mostra que a concentração de habitantes no Norte Atlântico português, que se prolonga pela região da Galiza e constitui a maior área deste ponto de vista na Península, tem o seu paralelo noutras zonas costeiras ibéricas, em contraste com as regiões interiores do Norte e do Sul, onde a densidade tem valores significativamente mais baixos. Sublinhe-se, ainda, que as fronteiras nacionais deixam de ter qualquer significado<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Fontes da figura 6: Direção Geral de Estatística, *Censo da população de Portugal no 1.º de dezembro de 1911*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1913; Joaquín Pedro Azagra y Ros, Francisco J. Goerlich, Pilar Chorén Rodríguez, e Matilde Mas, *La localización de la población española sobre el territorio: un siglo de cambios. Un estudio basado en series homogéneas (1900-2001)*, Bilbao, Fundación BBVA, 2006. Dados representados em cartografia elaborada pela equipa portuguesa do projeto «The Development of European Waterways, Road and Rail

**Figura 5**  
Densidade populacional



**Figura 6**  
Densidade populacional na Península Ibérica (1910/1911)



Infrastructures». A tendência para o reforço populacional da região costeira estava a verificar-se em Espanha desde, pelo menos, meados do século XIX. Cf. Juan Pons Izquierdo, Dolores López, e Carolina Montoro Gurich, «Del interior a la costa: dinámica espacial de la población española a lo largo del siglo XX», in *VII Congreso de la Asociación de Demografía Histórica*, Granada, 2004, p. 8. Observam-se tendências semelhantes em França e na Irlanda. Cf. Jordi Martí-Henneberg, «Empirical evidence of regional population concentration in Europe, 1870-2000», *Population, Space and Place*, vol. 11, 4, 2005, pp. 272-273.

A evolução acima apresentada traduz um dinamismo populacional diferenciado entre as várias regiões portuguesas em consonância com a evolução das economias regionais. Em especial, o lento crescimento do número de habitantes do Norte Interior estará relacionado com as dificuldades da agricultura da região que constituía a atividade económica dominante e que, a partir das últimas décadas do século XIX, perdeu progressivamente peso no contexto nacional<sup>22</sup>. A explicação destes factos é complexa e não corresponde aos objetivos deste artigo, exceto na parte que diz respeito ao possível contributo dos caminhos de ferro para a evolução da população, das cidades e das migrações, que abordaremos adiante.

### Urbanização

A taxa de urbanização na Europa (excluindo a Rússia) evoluiu drasticamente dos 19% em 1850 para os 48% em 1930. No caso de Portugal, seguindo o critério exposto acima, os valores eram consideravelmente mais baixos, cerca de 13% em 1864 e 24% em 1930 (ver quadro 1). Sublinhe-se que esta última percentagem é metade do valor calculado por Bairoch para a Europa. Sabendo-se que existe uma relação entre a taxa de urbanização e a evolução da riqueza nacional, este resultado é um sinal claro das dificuldades de modernização económica e social do país<sup>23</sup>.

Tal como aconteceu em relação a outros domínios, como a indústria, por exemplo, na época analisada, a urbanização em Portugal foi um processo gradual. Além disso, os dois períodos de maior aceleração no crescimento não foram suficientes para compensar as debilidades estruturais. O primeiro destes momentos resultou da expansão territorial de Lisboa em meados da década de 1880, quando a área do seu concelho se multiplicou aproximadamente por sete vezes. Esta alteração levou a que o peso dos habitantes da capital na população urbana do país passasse de 36,9% para 39,1. O segundo momento representou uma subida de mais de 3% entre 1911 e

22 Os dados apresentados por David Justino, indicam que, em relação ao todo nacional, a percentagem da produção agrícola dos distritos de Vila Real, Bragança, Viseu e Guarda, que correspondem, grosso modo, à zona Norte Interior, diminuiu, desde a década de 1880 até meados dos anos 1920, em relação aos cereais e ao vinho, o mesmo se verificando em relação ao gado ovino e suíno desde 1870 a 1925. Além disso, a exportação de vinho do Porto também recuou no conjunto das exportações nacionais desde a década de 1880 até ao advento da Primeira Guerra. David Justino, *A formação do espaço económico nacional*, pp. 136-144. Quanto às exportações, ver Pedro Lains, *A economia portuguesa no século XIX: crescimento económico e comércio externo, 1851-1913*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1995, p. 92.

23 Paul Bairoch, *Cities and economic development*, p. 216. Por comparação com a Espanha, a dificuldade do crescimento urbano português é significativa. Em 1860, 22,5% da população espanhola residia em aglomerações urbanas com mais de 5 mil habitantes; em 1930, esse valor tinha chegado já aos 37%. David S. Reher, «Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991», p. 25. Veja-se também Gabriel Tortella, *El desarrollo de la España Contemporánea. Historia Económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, 2006, p. 37.

1920, devida ao aparecimento de 17 novos centros urbanos. Curiosamente, esta aparente vitalidade do processo de urbanização ocorreu no momento em que a taxa de crescimento populacional abrandou (ver quadro 1)<sup>24</sup>.

**Quadro 1**

Evolução da população urbana

Censos	Portugal	Centros urbanos	
	População	População	%
<b>1864</b>	3 828 356	502 890	13,14
<b>1878</b>	4 159 915	584 927	14,06
<b>1890</b>	4 660 422	767 314	16,46
<b>1900</b>	5 015 268	895 733	17,86
<b>1911</b>	5 547 567	1 051 187	18,95
<b>1920</b>	5 622 457	1 250 696	22,24
<b>1930</b>	6 360 347	1 515 089	23,82

O baixo nível de urbanização em Portugal é igualmente visível no número de pequenos centros (com menos de 10 000 habitantes). Todavia, a percentagem de população que lhes correspondia declinou continuamente: em 1900 cabia-lhes 20,4% do total, enquanto os núcleos de dimensão média (entre 10 000 e 40 000 habitantes) tinham aumentado para 21,1%. Lisboa e Porto, situados na região do Norte Atlântico, tinham uma enorme preponderância no sistema urbano, correspondendo-lhes em conjunto entre 54 e 60% do total. Durante este período, a população de Lisboa era mais do dobro da do Porto. O crescimento dos centros de média dimensão foi notável na região do Norte Atlântico e no Sul; nesta última zona tiveram a sua maior expansão na passagem para o século XX.

Na época em análise, a região do Norte Atlântico que, à partida, era a mais urbanizada, não só manteve essa posição como foi reforçando a diferença face às outras; por seu lado, a taxa de urbanização no Sul, no contexto nacional, também era relativamente alta e foi crescendo. O que impressiona é a diferença entre a população urbana destas duas regiões e

<sup>24</sup> Ana Bela Nunes, *A rede urbana portuguesa e o moderno crescimento económico*, Lisboa, 1989; Pedro Telhado Pereira e Maria Eugénia Mata, *Urban dominance and labour market differentiation of a European capital city: Lisbon, 1890-1990*, London, Springer, 1996; Álvaro Ferreira da Silva, «A evolução da rede urbana portuguesa (1801-1940)», *Análise Social*, vol. XXII, 1997, pp. 779-814; Nuno Pires Soares, *O sistema urbano português: 1890-1991*, Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1998. Sobre a indústria veja-se Jaime Reis, *O atraso económico português em perspetiva histórica*.

a do Norte Interior. Neste ultimo caso, a taxa de urbanização, ainda que estivesse a crescer, manteve-se a um nível incrivelmente baixo ao longo de todo o período (ver quadro 2); além disso, esta zona não só tinha poucos centros urbanos (sete), como quase todos eram de pequena dimensão (com menos de 10 000 habitantes)<sup>25</sup>. A exceção era a cidade da Covilhã que atingiu uma dimensão média em 1878. Por tudo isto, esta região projeta uma imagem de verdadeira letargia urbana, que se vem acrescentar ao escasso dinamismo populacional. A debilidade dos centros urbanos na altura da chegada dos caminhos de ferro resulta, provavelmente, do isolamento da região e de uma economia agrícola pobre, exceção feita à zona de produção de vinho, em especial o do Porto. A quase estagnação das cidades, por seu lado, estará relacionada com o bloqueamento da agricultura desta zona, cuja evolução referimos atrás, e com a provável dificuldade de manter a atividade industrial onde ela persistia com algum significado, como veremos adiante em relação à Covilhã.

**Quadro 2**

População urbana por região (%)

Regiões	1864	1878	1890	1900	1911	1920	1930
<b>Norte Atlântico</b>	21,16	22,11	25,89	27,79	29,53	33,07	34,89
<b>Sul</b>	15,26	15,7	16,49	18,17	17,71	22,65	23,56
<b>Norte Interior</b>	2,07	2,86	3,42	3,19	3,07	3,5	3,64
<b>Total</b>	13,14	14,06	16,46	17,86	18,95	22,24	23,82

### População e caminhos de ferro

Só em 1911, cinquenta e cinco anos depois da abertura da primeira linha, é que as áreas com acesso ao caminho de ferro abrangeram mais de metade da população portuguesa (51%). Em 1930, essa percentagem tinha subido um pouco, fixando-se nos 56%. Dadas as opções seguidas na construção das linhas e a distribuição da população não é surpreendente que o Norte Atlântico tenha tido sempre a mais alta percentagem de população servida pelo comboio. Em contraste, a mais fraca a penetração deste meio de transporte no conjunto do país registava-se no Norte Interior (ver quadro 3). Podemos identificar períodos de aumento significativo na acessibilidade em cada região. No Norte Atlântico, o crescimento deu-se nas décadas de

<sup>25</sup> Os centros urbanos da região eram Bragança, Chaves, Covilhã, Guarda (apenas em 1920), Lamego, Vila Real e Viseu.

1860, 1870 e 1880; no Sul, isso verificou-se nos anos 1880 e na primeira década do século XX. No Norte Interior a penetração do caminho de ferro foi gradual após 1890 e no final do período só servia um terço da população. Uma fração idêntica tinha sido atingida no Norte Atlântico por volta de 1864 e no Sul cerca de 1900. Esta diferença no tempo terá que ver não só com as prioridades de construção das linhas, mas também com a escassez de centros urbanos do Norte Interior.

**Quadro 3**

Acesso ao caminho de ferro da população de cada região (%)

Regiões	CF	1864	1878	1890	1900	1911	1920	1930
<b>Norte Atlântico</b>	Com	29,2	46,3	61,9	63,1	69,0	70,0	72,0
	Sem	70,8	53,7	38,1	36,9	31,0	30,0	28,0
	Total	100	100	100	100	100	100	100
<b>Sul</b>	Com	11,7	14,7	22,5	28,7	42,8	44,6	48,3
	Sem	88,3	85,3	77,5	71,3	57,2	55,4	51,7
	Total	100	100	100	100	100	100	100
<b>Norte Interior</b>	Com	0,0	1,1	19,5	22,2	28,0	30,4	32,5
	Sem	100,0	98,9	80,5	77,8	72,0	69,6	67,5
	Total	100	100	100	100	100	100	100

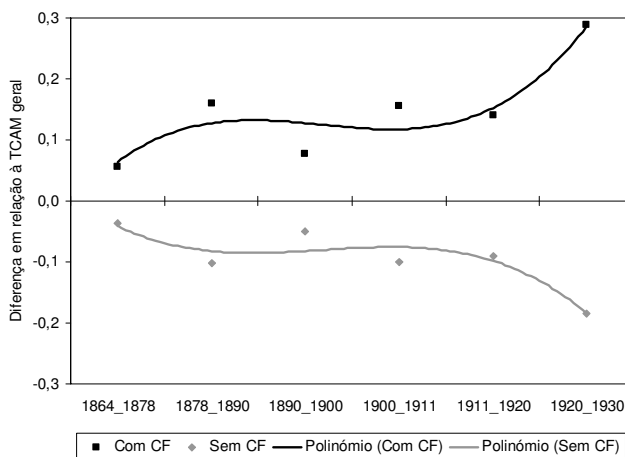
A evolução diferenciada do número de habitantes das freguesias com e sem acesso ao caminho de ferro pode constituir um indicador do efeito da acessibilidade na população. De facto, nas freguesias que estavam no primeiro caso a população cresceu sempre mais depressa do que nas que não tinham acesso. Além disso, a diferença entre os dois grupos de freguesias aumentou com o passar do tempo, como se pode ver na figura 7. O impacto positivo do caminho de ferro também é visível quando comparamos a taxa de crescimento anual médio da população nas freguesias no período imediatamente anterior e posterior à chegada do comboio. De facto, aquela taxa é sempre superior depois da zona ter ganho acesso (ver figura 8), com exceção da década de 1890-1900, facto que pode ser explicado pelo impacto negativo da linha da Beira Baixa – a única a ser construída nesta época – no Norte Interior.

As observações antes feitas são consistentes com o coeficiente de correlação de Spearman, calculado entre o período da chegada do comboio e a taxa de crescimento anual médio da população das freguesias entre 1864 e 1930. O valor obtido (-0,217) é estatisticamente significativo, tendendo o aumento

da população a ser tanto maior quanto mais cedo o comboio se tornou acessível. Uma correlação também significativa, embora menos intensa (-0,118) foi encontrada no Norte Atlântico, mas o mesmo não se verifica nas outras regiões, reforçando a ideia de que o caminho de ferro não teve o mesmo impacto em todo o território, como a figura 8 e o quadro 3 sugerem<sup>26</sup>.

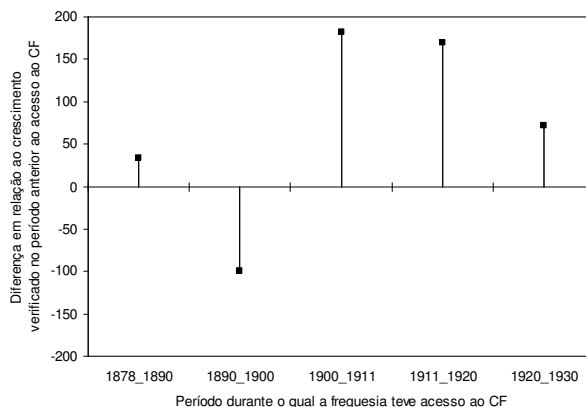
**Figura 7**

Caminhos de ferro e crescimento da população (TCAM)



**Figura 8**

Crescimento da população das freguesias antes e depois da chegada do caminho de ferro



<sup>26</sup> Os resultados obtidos são semelhantes aos indicados para Inglaterra e Gales. Veja-se Ian N. Gregory e Jordi Martí-Henneberg, «The railways, urbanization, and local demography in England and Wales, 1825-1911», pp. 199-228.

Na realidade, no Norte Atlântico – e no Sul, depois de 1890 – o efeito da acessibilidade aos caminhos de ferro no crescimento populacional é muito semelhante ao padrão encontrado para o país como um todo. Em ambos os casos, as freguesias que tinham acesso estavam a crescer mais rápido do que as restantes. No Norte Interior, contudo, a taxa de crescimento populacional nas freguesias com acesso ao caminho de ferro flutuou de forma acentuada depois da chegada dos comboios na década de 1880, declinando até 1920, para recuperar na década seguinte. Curiosamente, durante o período de declínio, entre 1890 e 1920, a taxa de crescimento dessas freguesias foi ainda mais lenta do que aquela que se verificava nas freguesias sem acesso ao caminho de ferro, sugerindo deste modo que este meio de transporte poderá ter tido um impacto negativo na evolução da população desta região.

A observação do que se passou na cidade da Covilhã dá força a esta suposição. Efetivamente, apesar de localizada numa região relativamente isolada, a Covilhã era um importante centro de indústria têxtil. Contrariando as tendências nacionais, o ciclo de crescimento demográfico (registado entre 1864 e 1890) foi seguido de uma dramática quebra da TCAM de 4% para -1,2%, verificada precisamente após a chegada do caminho de ferro, em 1891. Antes do censo de 1890, as taxas de crescimento populacional mais elevadas observavam-se nas freguesias urbanas e nas rurais que haveriam de ser servidas pelo comboio na década seguinte. Por contraste, depois de 1890, a tendência de crescimento nas áreas urbanas foi revertida e, ao mesmo tempo, as freguesias rurais agora com acesso aos caminhos de ferro começaram a crescer a uma taxa inferior àquelas que não tinham acesso.

Como noutros países, o traçado do caminho de ferro procurou ligar os centros urbanos (ver figura 9): assim aconteceu em relação aos trinta centros já existentes. Ao mesmo tempo poderá ter favorecido o aparecimento de vinte novos núcleos urbanos em áreas que faziam parte da rede. Significativamente, só dez localidades sem acesso ao comboio alcançaram a categoria de aglomerado urbano no período analisado<sup>27</sup>.

O estímulo dos caminhos de ferro ao aparecimento de novos centros é particularmente evidente no Norte Atlântico. Aqui a rede ligou dez áreas urbanas pré-existentes e quinze outras surgiram à medida que o acesso à rede cresceu. A comparação com as outras regiões é elucidativa: no Sul,

---

<sup>27</sup> Antonio Gomez Mendoza, «La modernisation des transports dans la Péninsule Ibérique au XIXe siècle», *Histoire, Économie et Société*, vol. 11, 1, 1992, pp. 145-156; João António de Abreu e Silva, *Os transportes e o espaço urbano*, Mestrado, Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa, 1998; Magda Pinheiro, «Portuguese cities and railways in the nineteenth and twentieth century», in Ralf Roth e Marie-Noëlle Polino (eds.), *The city and the railway in Europe*, Aldershot, Ashgate Publishing, 2003, pp. 105-118; Maria Eugénia Mata, «As bees attracted to honey», pp. 173-192. Também em Inglaterra e em França a prioridade na construção dos caminhos de ferro passou pela ligação entre as principais cidades. Cf. Robert Schwartz et al., «Spatial History», p. 61 e 64.

formaram-se mais centros antes do estabelecimento da rede (quinze) do que depois (quatro); no Norte Interior, onde as linhas só chegaram na década de 1880, nenhuma cidade depois desta época se acrescentou à já fraca malha urbana, com exceção da Guarda, que só se tornou um centro urbano em 1920, a despeito de estar ligada à linha da Beira Alta desde 1882 e de ser a estação terminal da linha da Beira Baixa desde 1893. Além do mais, o caminho de ferro terá afetado negativamente o desenvolvimento da Covilhã, como vimos, e pouco estimulou as restantes cidades já existentes.

Os centros urbanos sem acesso ao comboio entre 1864 e 1911 cresceram a um ritmo significativamente mais lento do que aqueles que estavam integrados na rede. Esta tendência parece ter-se invertido no período seguinte, provavelmente pela conclusão das principais linhas em 1911. De facto, a influência do caminho de ferro no crescimento dos centros urbanos parece desdobrar-se em duas fases distintas: uma, a curto prazo, durante a qual a chegada dos comboios reforçou a expansão populacional e outra, a longo prazo, em que o efeito positivo declinou, deixando de ser, aparentemente, uma condição suficiente para sustentar o desenvolvimento urbano<sup>28</sup>.

A relação entre os caminhos de ferro e a população envolve igualmente os movimentos migratórios. Em relação à migração interna, pela maior ou menor percentagem de população nascida fora do concelho, face ao total presente em cada freguesia, ficamos com uma ideia das freguesias que atraíam maior população e daquelas onde a relevância dessa mobilidade era menos significativa. Comparando em seguida os desvios em relação à média nacional de população migrante obtemos uma geografia que pode funcionar como indicador das zonas de atração (ver figura 10)<sup>29</sup>.

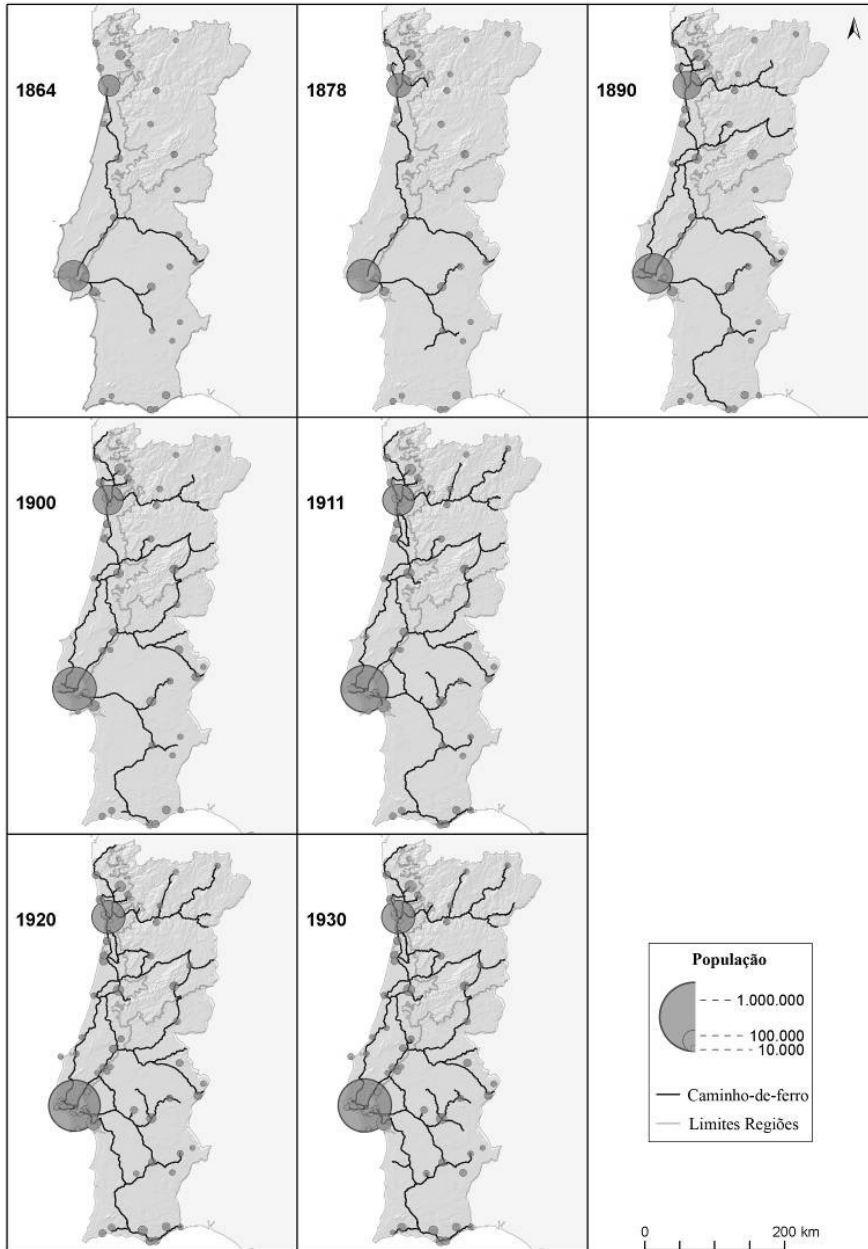
---

28 A mesma hipótese foi proposta num estudo sobre o crescimento urbano nos Estados Unidos na parte final do século XIX. Robert Higgs, «The growth of cities in a Midwestern region, 1870-1900», *Journal of Regional Science*, vol. 9, 3, 1969, pp. 369-375. Gregory e Marti-Henneberg chegam à mesma conclusão para a Inglaterra e Gales, em particular nos grandes centros urbanos. Cf. «The railways, urbanization, and local demography in England and Wales, 1825-1911».

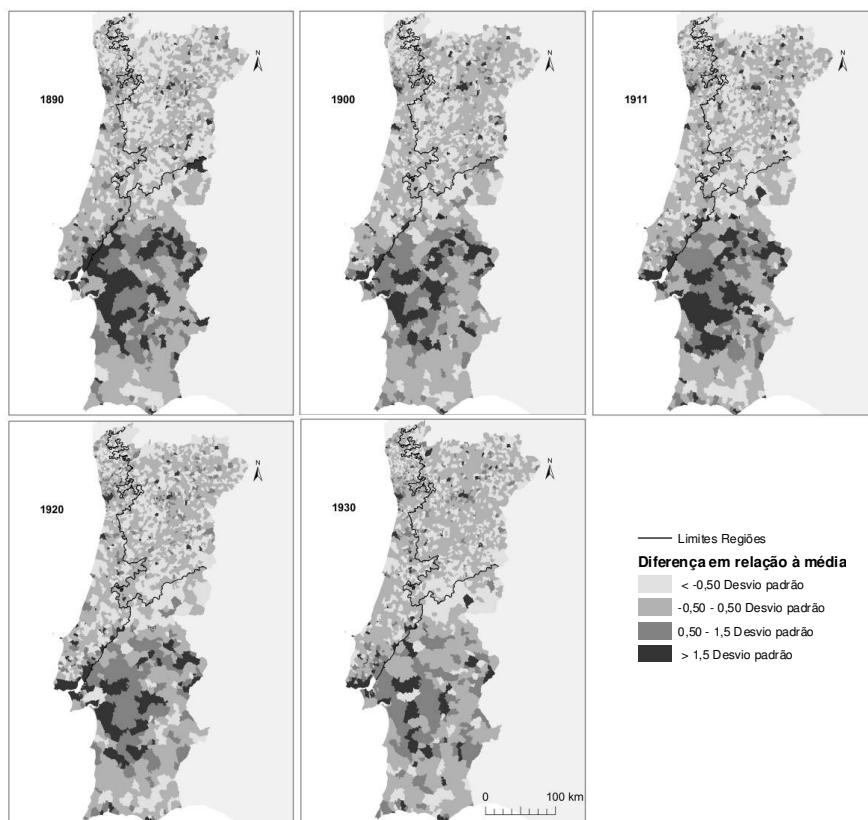
29 Os conceitos de «atração» e «repulsão» são frequentemente usados para caracterizar o fenómeno migratório, ao nível do concelho e do distrito. No nosso caso, a classificação de área de atração foi atribuída às freguesias cuja percentagem de população migrante se situava acima da média nacional. É preciso ter em conta que este tipo de dados refletem exclusivamente o destino da migração e nada nos dizem sobre a origem geográfica da mesma. Apesar disso, análises semelhantes, embora com um nível de generalização muito maior, têm sido usadas e encaradas como válidas. Cf. Joaquim Costa Leite, «População e crescimento económico», in Pedro Lains e Álvaro Ferreira da Silva (eds.), *História Económica de Portugal, 1700-2000: O século XX*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2005, pp. 68-74; Álvaro Ferreira da Silva, «Padrões de mobilidade interna em Portugal na segunda metade do século XIX», in Miriam Halpern Pereira, José Vicente Serrão, Magda Pinheiro, e Maria de Fátima Sá e Melo Ferreira (eds.), *Desenvolvimento económico e mudança social: Portugal nos últimos dois séculos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2009, pp. 375-392. O estudo das migrações também tem sido feito usando uma metodologia que leva em conta os saldos efetivos, negativos ou positivos, apurados através da conjugação de dados do movimento natural e migratório das populações intercensos com os dos totais censitários. Veja-se Alberto Alarcão, *Mobilidade geográfica da população de Portugal (Continente e Ilhas Adjacentes). Migrações internas. 1921-1960*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1969; Teresa Rodrigues, *A população portuguesa no século XIX*, pp. 128-136.

**Figura 9**

Caminhos de ferro e centros urbanos



**Figura 10**  
 Percentagem de população migrante por freguesia  
 (diferença em relação à média nacional)



O número de pessoas registadas em cada freguesia como tendo nascido fora do concelho a que esta pertencia variou entre cerca de 512 000 em 1890 e 844 000 em 1930. Em média, estes valores representavam cerca de 14% do total da população, número pouco elevado tendo em conta o padrão de alguns países europeus, embora fique em linha com o que se passava em Espanha. Porém, o crescimento ao longo dos 40 anos estudados aponta para um reforço da mobilidade da população portuguesa, coincidindo com a extensão da rede de caminho de ferro a todo o território nacional<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> Para o período entre 1890 e 1930, os valores da mobilidade ao nível da província em Espanha e dos distritos em Portugal são relativamente aproximados, 9,8% e 7,8% respetivamente. Veja-se Javier Silvestre Rodríguez, «Las emigraciones interiores en España durante los siglos XIX y XX: una revisión bibliográfica», pp. 164-166; Álvaro Ferreira da Silva, «Padrões de mobilidade interna em Portugal», pp. 375-392; Joaquim Costa Leite, «População e crescimento económico», pp. 73-74.

A análise geográfica permite destacar uma clara dicotomia entre o Norte e o Sul, com o Alentejo e parte do Ribatejo, que integram a região aqui definida como o Sul, a apresentarem-se como zonas do país com forte atratividade<sup>31</sup>. O mesmo acontece na região do Norte Atlântico, apesar de aqui se destacarem essencialmente as concentrações metropolitanas de Lisboa e Porto. A tendência ao longo do tempo é, aliás, precisamente no sentido de uma cada vez maior concentração geográfica do fenómeno da mobilidade interna, realçando-se as áreas urbanas.

Uma análise estatística mais detalhada permite verificar que uma parte significativa desta população migrante – em média, cerca de 67% ao longo do período analisado – estava registada em freguesias do Norte Atlântico, 20% no Sul e o restante no Norte Interior, região que deste ponto de vista se apresentava como a menos atrativa das três. A concentração geográfica é possível de constatar verificando os valores relativos às freguesias com o maior desvio positivo em relação à média da população migrante. Assim, no conjunto do país, em 1890, cerca de 65% da mobilidade concentrava-se em apenas 7% das freguesias e em 1930 esses valores correspondiam já a 68% dos migrantes em somente 6% das freguesias. Em termos regionais o fenómeno é ainda mais evidente, com o Norte Atlântico a ter entre 78% e 81% da sua população migrante concentrada em somente 9% das suas freguesias. No Sul do país, a concentração da população migrante não é tão clara no início da série, mas o fenómeno tende a aumentar, passando de 49% de migrantes em 17% das freguesias em 1890, para 45% dos mesmos em apenas 10% das freguesias em 1930. Pelo contrário, no Norte Interior, as freguesias com maior capacidade de atração começaram por representar cerca de 2% do total desta região e a população que conseguiam atrair não chegava aos 23%, valores que em 1930 tinham já descido, rondando, respetivamente, 1,5% e 17%.

O caminho de ferro parece ter favorecido o movimento geral da população descrito. As freguesias com acesso à ferrovia tinham uma percentagem de população migrante que era sempre maior do que a que se verificava nas freguesias sem acesso (ver figura 11). Este padrão nacional era igualmente visível no Norte Atlântico e no Sul, mas a influência da acessibilidade ao caminho de ferro era significativamente menor no Norte Interior.

Os valores indicados e a análise da cartografia apontam para a importância das áreas urbanas como fator que potenciava a atração da população migrante e também, no caso do Norte Interior, para a debilidade desse

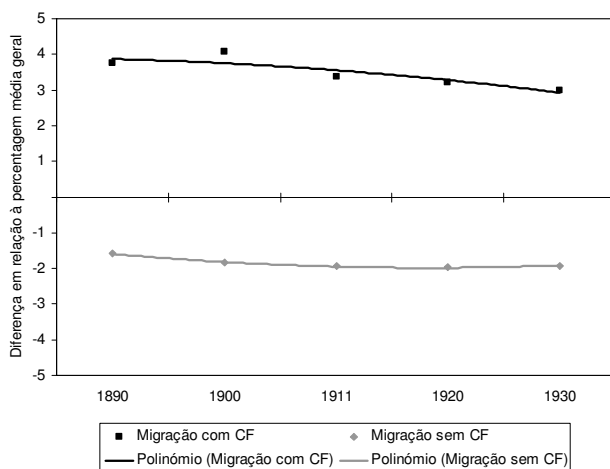
---

<sup>31</sup> As classes de agrupamento das freguesias foram elaboradas tendo em conta o desvio da percentagem de população migrante observada em cada uma delas em relação à média nacional, medido através do valor do desvio padrão.

mesmo fator. Efetivamente, mais de metade da população migrante (55%) vivia em centros urbanos um pouco por todo o país, com as urbes do Norte Atlântico a captarem a fatia mais grossa deste bolo (85%). No Sul, cerca de 30% da população migrante, em 1890, estava concentrada em áreas urbanas, sendo notório um reforço da atratividade dos seus centros urbanos que em 1930 detinham já 43% do total dos que tinham migrado para a região. No Norte Interior, o quadro era bastante diferente, pois se no final do século XIX apenas 16% da população migrante da região vivia em centros urbanos, 40 anos depois essa percentagem ainda era menor, ficando-se pelos 14%.

**Figura 11**

Caminhos de ferro e população migrante



A capacidade de atração da região Norte Atlântico é bastante clara, o mesmo acontecendo com os seus centros urbanos, que em 1890 concentravam 69% da população migrante da região, subindo essa percentagem para mais de 75% em 1930. Porém, é preciso referir que do total da população migrante que se concentrava nas cidades desta região, cerca de 60%, em média, dirigiu-se para Lisboa e Porto entre 1890 e 1930, com a capital a captar três vezes mais migrantes que a segunda cidade do país. Deste modo, fica evidente a preponderância dos dois principais centros urbanos em toda a dinâmica populacional abordada.

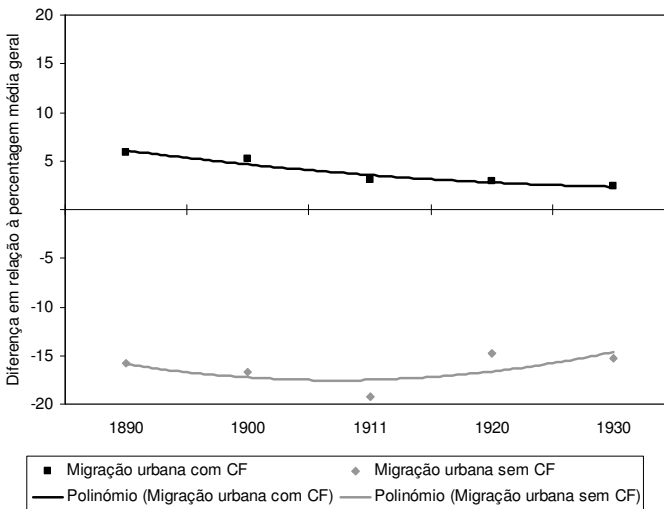
O quadro genérico analisado não é propriamente uma surpresa, pois vários estudos tinham já revelado que Lisboa era o principal foco de atração populacional do país, tendência que se intensificou a partir de 1864 e que se

vai manter ao longo do século XX<sup>32</sup>. Os mapas aqui reproduzidos permitem, contudo, uma perceção geográfica muito mais detalhada do que aquela que até agora tinha sido apresentada, que normalmente não passava do nível distrital, destacando-se, por exemplo, 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 (ver figura 10).

A relação positiva entre migração e crescimento urbano mostra que Portugal estava em relativa sintonia com o resto da Europa<sup>33</sup>. Também neste aspeto, a acessibilidade ao caminho de ferro parece ter desempenhado um papel relevante pois as diferenças nas percentagens de população migrante entre as áreas urbanas acessíveis e as não acessíveis estão entre as mais pronunciadas que foi possível observar, apesar de uma certa tendência para diminuir ao longo do tempo (figura 12).

**Figura 12**

Caminhos de ferro e migração urbana



32 Alberto Alarcão, *Mobilidade geográfica da população de Portugal*, p. 179; Teresa Rodrigues, *Nascer e morrer na Lisboa oitocentista: migrações, mortalidade e desenvolvimento*, Lisboa, Edições Cosmos, 1995, pp. 137-143; Joaquim Costa Leite, «População e crescimento económico», p. 69; Álvaro Ferreira da Silva, «Padrões de mobilidade interna em Portugal», p. 392.

33 Leslie Page Moch, *Moving Europeans: migration in Western Europe since 1650*, Indiana, Indiana University Press, 2003, pp. 126-131; Javier Silvestre Rodríguez, «Temporary internal migrations in Spain, 1860-1930», *Social Science History*, vol. 31, 4, 2007, p. 540.

A abordagem à relação entre migração e crescimento populacional pode ainda ser reforçada através do recurso à análise de correlação, sendo que os vários cálculos efetuados revelaram, sem grande surpresa, que existe uma ligação positiva e estatisticamente significativa entre essas duas variáveis (quadro 4). Contudo, o mais interessante é que os coeficientes calculados através do método de Pearson para cada um dos censos em análise são sempre mais intensos nos casos das freguesias que têm acesso ao caminho-de-ferro, em especial entre 1890 e 1911, período para o qual os valores correspondentes variam entre 0.331 e 0.242 (quadro 4). Na região do Norte Atlântico este tipo de correlação era, no geral, ainda mais elevado, atingindo um máximo de 0.434 em 1890 (significância = 0.000; N = 706), deixando contudo de ser significativo para as outras duas regiões.

**Quadro 4**

Correlação entre migração e crescimento populacional

Anos	CF	Correlação	Significância	N
1890	Com	0,331	0,000	1081
	Sem	0,160	0,000	2557
1900	Com	0,244	0,000	1133
	Sem	0,126	0,000	2505
1911	Com	0,242	0,000	1333
	Sem	0,209	0,000	2305
1920	Com	0,149	0,000	1384
	Sem	0,125	0,000	2254
1930	Com	0,222	0,000	1424
	Sem	0,178	0,000	2214

Para concluir a análise da relação entre caminhos de ferro e mobilidade da população impõe-se dar atenção à emigração. A historiografia portuguesa fala muito brevemente sobre uma possível influência dos comboios neste fenómeno. Joel Serrão foi quem mais avançou na hipótese dessa relação, referindo mesmo que a transformação de Bragança e Guarda «em importantes centros emissores de gentes» se terá ficado a dever «às facilidades oferecidas pelos caminhos de ferro»<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> Vejam-se, entre outros, Joel Serrão, «Conspecto histórico da emigração portuguesa», pp. 603-606 e 611; Jorge Fernandes Alves, *Os «brasileiros»: emigração e retorno no Porto oitocentista*, Doutoramento, Porto, Universidade do Porto, 1993, p. 139; Joaquim da Costa Leite, *Portugal and emigration, 1855-1914*, Doutoramento, Columbia University, 1994; José Jobson de Andrade Arruda, «A expansão europeia oitocentista: emigração e colonização», *População e Sociedade*, 14, 2007, p. 19.

Da observação da cartografia elaborada é possível destacar uma óbvia dicotomia norte/sul, perfeitamente delineada, e em relação à qual o maciço central constitui um linha divisória (ver figura 13)<sup>35</sup>. A norte desta linha que separa transversalmente o território português, encontramos, na maior parte dos anos, a quase totalidade dos concelhos que apresentam taxas brutas de emigração próximas ou superiores à média nacional. A sul observa-se, de forma igualmente constante, uma fraca apetência da população para a migração em direção ao exterior.

Outro aspeto a destacar, na parte norte do país, é a variação das áreas de maior intensidade da emigração que vão alastrando para o interior e para sul, zonas que se vão integrando progressivamente no quadro geral da forte emigração. Aqui é relevante referir que o avanço do fenómeno da emigração para o interior parece acompanhar a progressiva conquista da mesma região pelos caminhos de ferro. Em 1890, quando a totalidade da linha do Douro e uma parte substancial da linha do Tua já estavam em funcionamento há 3 anos, é perceptível uma mancha de emigração que alastra para os concelhos de fronteira entre os distritos de Vila Real e Bragança. Esta ligação é igualmente visível durante a primeira década do século XX, quando a conclusão das linhas do Tua e do Corgo, em 1906 e 1907, parecem de algum modo associadas no tempo e no espaço a um novo reforço da taxa de emigração que, em 1911, se concentra em praticamente todo o distrito de Bragança e nos concelhos de Vila Real servidos por aquela segunda linha (figura 13, destaque da zona de Bragança).

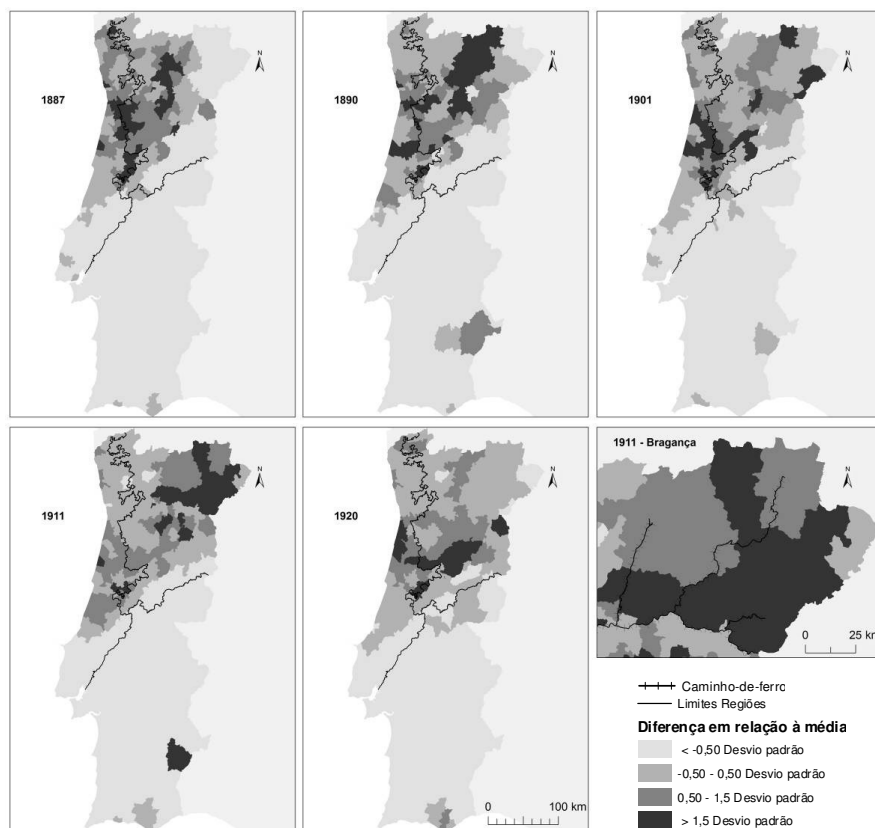
Da abordagem espaço-temporal à relação entre emigração e caminhos de ferro parecem resultar duas ideias fundamentais que podem ser reforçadas com uma análise estatística mais apurada (ver figura 14). Por um lado, parece óbvio que a presença dos caminhos de ferro teve impactos diferenciados consoante as regiões; por outro lado, é igualmente evidente que o mero reforço da acessibilidade não foi condição única e, até, primordial para a expansão do fenómeno da emigração no tempo curto, embora a médio prazo possa ter potenciado o seu aumento em regiões mais desfavorecidas, como eram o Sul e, essencialmente, o Norte Interior.

Se em termos nacionais, a dicotomia norte/sul já destacada atrás acaba por esbater qualquer diferença sensível na emigração dos concelhos com e sem acesso ao comboio – um resultado que podemos ligar à própria

---

<sup>35</sup> A escolha dos anos para analisar a emigração foi determinada por duas razões: por um lado, as fontes só disponibilizam dados sobre a emigração por concelhos a partir de 1887; por outro lado, o facto de quereremos comparar essas informações com as da população e do caminho de ferro, levou a que seleccionássemos os anos dos censos populacionais (1890, 1911 e 1920) ou, à falta de dados, o ano imediatamente mais próximo (1901). As classes de agrupamento dos concelhos foram elaboradas tendo em conta o desvio da taxa bruta de emigração observada em cada um deles em relação à média nacional, medido através do valor do desvio padrão.

**Figura 13**  
Taxa bruta de emigração por concelho  
(diferença em relação à média nacional)



generalização estatística forçosamente presente numa análise a nível do país como um todo – a observação regional do fenómeno permite encontrar contrastes significativos.

Efetivamente, na região Norte Atlântico verifica-se que a presença dos caminhos de ferro é praticamente irrelevante para a questão da emigração, pois a proximidade geográfica aos portos, pontos tradicionais de saída do país, vem tirar significado à maior disponibilidade daquele meio de transporte. Independentemente de haver ou não comboio no concelho as pessoas continuaram a emigrar na faixa litoral a norte do Mondego. Curiosamente, a tendência é até para um predomínio de uma maior taxa de emigração nos concelhos que não têm acesso, o que poderá ser um indicador de um hipotético desenvolvimento económico induzido por este novo meio de

transporte nos concelhos por ele servido, contribuindo para a fixação de população<sup>36</sup>.

As diferenças regionais de impacto dos caminhos de ferro tornam-se evidentes quando se observa o mesmo tipo de dados para o Sul, onde a emigração tinha uma intensidade muito baixa, mas onde, a partir da última década do século XIX, há alguma diferença nas taxas observadas entre os concelhos com e sem acesso, em favor dos primeiros. Este último facto também se verifica, agora com algum significado, no Norte Interior, onde a ligação entre caminhos de ferro e emigração começa por ser pouco relevante no início da série estudada, intensificando-se e mudando inclusive de sinal, na década acima indicada, à medida que aumentou a tendência para as populações transmontanas emigramem (ver figura 14).

Deste modo, talvez seja possível afirmar que o caminho de ferro se foi apresentando, com o passar do tempo, como uma opção de transporte até ao litoral e como um meio facilitador da emigração. Sendo assim, nesta zona a «grande velocidade» não representou um fator de fixação da população e, provavelmente, terá contribuído para o agravamento das desigualdades regionais<sup>37</sup>.

## Conclusões

A segunda metade do século XIX foi uma época de rápido crescimento económico na Europa. Perdida a sua principal colónia, o Brasil, Portugal procurou estabelecer as bases da modernização da sua economia, aspeto em que os caminhos de ferro tiveram um papel crucial.

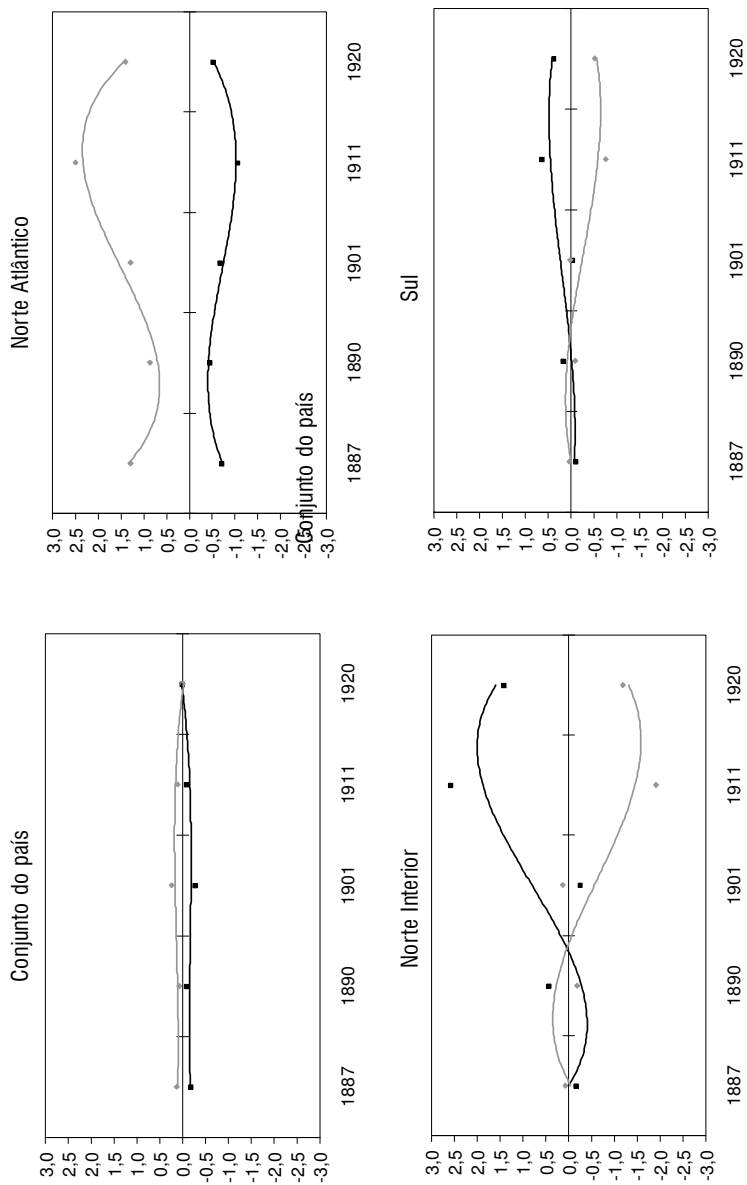
A relação entre este novo meio de transporte e a dinâmica da população não foi até agora objeto de grande atenção por parte da historiografia portuguesa, menos ainda numa ótica regional. Este artigo procurou mostrar que os caminhos de ferro ajudaram ao crescimento da população nas áreas com acesso a 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.

Como os críticos da política económica seguida em Portugal na segunda metade do século XIX afirmavam, os caminhos de ferro beneficiaram as

<sup>36</sup> O mesmo efeito em relação à presença dos caminhos de ferro e à sua influência nos movimentos migratórios é indicado para Inglaterra e Gales, no final do século XIX e princípio do século XX. Veja-se Robert Schwartz et al., «Spatial History», pp. 78-79.

<sup>37</sup> O impacto diferido no tempo entre a chegada do caminho de ferro e o seu efeito em determinadas regiões é igualmente destacado em trabalho recente sobre França e Inglaterra. Cf. *Ibid.*, p. 79.

**Figura 14**  
Taxa bruta de emigração por concelho (diferença em relação à média nacional)



■ Com acesso ao CF    ◆ Sem acesso ao CF    — Polinómio (Com acesso ao CF)    - - - Polinómio (Sem acesso ao CF)

regiões mais prósperas, sobretudo o Norte Atlântico, e poderão ter agravado as condições desfavoráveis ao desenvolvimento nas zonas com maiores problemas estruturais. O estudo recente de Maria Eugénia Mata, sobre a redistribuição espacial da indústria, aponta na mesma direção.

No Norte Interior, tradicionalmente afetado por maiores dificuldades de transporte, onde os centros urbanos eram muito poucos e de pequena dimensão, o que sugere a existência de uma economia agrícola, em geral, pobre, que após a chegada do caminho de ferro decaiu em relação às das outras duas regiões do país, os comboios terão contribuído para o declínio relativo da população e não estimularam o desenvolvimento urbano. Esta zona mostrou-se ainda incapaz de atrair gente de outras regiões e, muito provavelmente, terá alimentado as migrações internas. Além disso, foi progressivamente sendo atingida pela emigração que o caminho de ferro também terá facilitado.