

Rui Miguel Paiva Pissarra

**A CHEGADA DO COMBOIO À CIDADE DA GUARDA EM FINAIS
DO SÉCULO XIX: EXPECTATIVAS E REPERCUSSÕES**



**Dissertação de Mestrado em Estudos Portugueses Multidisciplinares
Sob orientação do Professor Doutor Paulo Oliveira Ramos**

**Universidade Aberta
Departamento de Humanidades
Lisboa
2011**

Rui Miguel Paiva Pissarra

**A CHEGADA DO COMBOIO À CIDADE DA GUARDA EM FINAIS
DO SÉCULO XIX: EXPECTATIVAS E REPERCUSSÕES**

**Dissertação de Mestrado em Estudos Portugueses Multidisciplinares
Sob orientação do Professor Doutor Paulo Oliveira Ramos**

**Universidade Aberta
Departamento de Humanidades
Lisboa
2011**

Fotografia da capa: Fotografia da Gare da cidade da Guarda, possivelmente por alturas da sua inauguração em 1882, editada em, AAVV, *Exposição, Linha da Beira Alta*, Guarda, Paços da Cultura, de 19 de novembro de 1999 a 28 de dezembro de 1999;

Dedicatória

À Ana Bela, por Tudo;

ao João Pedro e Miguel, pelas razões óbvias;

e ao meu Pai, Manuel Nunes Pissarra, que infelizmente já não pôde ver esta obra terminada.

Agradecimentos

Por questões profissionais, esta dissertação foi elaborada com um pé em Portugal e outro na Alemanha, ironicamente, percentagem considerável das leituras e redação foi feita a bordo de comboios da CP portuguesa ou da DB alemã. Os agradecimentos que se seguem são também eles parte considerável deste trabalho:

À Ana Bela por todas as razões e mais alguma, pela paciência, pelas idas a Portugal, mas especialmente pela Inspiração e pelo Amor;

Ao João Pedro e ao Miguel pelo tempo que não lhes dediquei;

Aos meus Pais, Manuel Pissarra e Paivinha pelas razões óbvias;

Aos Avós Rogério e Dulce pela paciência em aturar os netos enquanto vasculhava as bibliotecas e arquivos;

Ao arquiteto e irmão Celestino Pissarra e Ana Carreira pelas ajudas informáticas e últimos acertos na investigação;

Ao Laureano Carrasco, o amigo de Valladolid e parceiro do nosso *Sud Express*, pela disponibilidade e soluções informáticas;

Ao Al`Ricardo Tomás, das terras do Al`garve, o colega das boémias universitárias a quem muito agradeço a hospitalidade na fase de investigação nos arquivos e bibliotecas de Lisboa;

Ao José Amândio de Gonçalo, da Guarda, de Lisboa, *d`aquém e além mar* e atualmente de Oxford, pelas conversas e troca de ideias acerca do comboio e da *Nossa Guarda*;

Ao Professor Doutor António Rafael Amaro, pela prontidão com que sempre atendeu às minhas pequenas grandes dúvidas;

À Paula Aguilar, a corretora oficial do Reino;

Ao Doutor Raúl, um grande Guardense, pelo apoio que me deu para poder desenvolver a investigação em solo português;

Ao Arquivo Distrital da Guarda, seu Diretor e competentíssimas Funcionárias da sala de leitura; à Biblioteca Municipal da Guarda, pela disponibilidade que sempre tiveram quando por lá apareci, sempre com urgência na consulta de velhos documentos; aos funcionários da Secretaria da Câmara Municipal da Guarda; ao profissionalismo dos funcionários da Biblioteca Municipal do Porto; ao também excelente atendimento no Arquivo do Ministério das Obras Públicas, em Lisboa; à simpatia e bom atendimento dos funcionários da Hemeroteca Municipal de Lisboa; e ao Centro Nacional de Documentação Ferroviária, da Gare do Oriente.

Índice

Agradecimentos	4
Índice	5
Introdução	7
I – A cidade da Guarda antes da chegada do comboio	10
1.1 – Enquadramento geográfico	10
1.1.1 – Localização geográfica da Guarda	10
1.2 – Enquadramento histórico	15
1.2.1 – A cidade da Guarda	15
1.2.2 – A cidade da Guarda antes da chegada do comboio	16
1.2.2.1 – População	18
1.2.2.2 – Economia	43
a) Setor agrícola	43
b) Pecuária	52
c) Setor industrial	57
d) Atividade comercial	63
II – A chegada do comboio à Guarda	72
1.1 – As expectativas criadas com a chegada do comboio à Guarda	72
1.1.1 – A posição e expectativas da coroa e do poder político face à construção da linha da Beira	74
1.1.2 – As expectativas na perspetiva do poder local	90
1.1.3 – As expectativas na perspetiva jornalística	94
1.2 – Construção da Linha da Beira Alta	99
1.2.1 – As várias propostas de construção da Linha (1859-1878)	99

1.2.2 – A projeto definitivo do engenheiro Bento Moura	104
1.2.3 – A construção da Linha da Beira Alta (1878-1882)	108
1.3 – A chegada do comboio a 4 de agosto de 1882	113
1.3.1 – A Estação da Guarda	113
1.3.2 – A chegada do comboio na perspetiva jornalística	115
III – A cidade da Guarda depois da chegada do comboio	121
1.1 – A Linha da Beira Alta (1882-1892)	122
1.1.1 – A Estação da Guarda (1882-1892)	135
1.2 – A cidade e distrito da Guarda depois da chegada do comboio (1882-1890)	138
1.2.1 – População	138
1.2.2 – Economia	165
a) Caracterização socioeconómica	165
b) Setor agrícola e pecuária	168
c) Setor industrial	174
d) Atividade comercial	178
Conclusão	182
Fontes primárias	187
Bibliografia	190
Webgrafia	198
Videografia	200
Anexos	201

Introdução

Em 1864 a propósito da importância da construção de um caminho de ferro pelo território da Beira o deputado Thomás Ribeiro terá afirmado o seguinte:

*(...) A provincia da Beira é o coração de Portugal; o caminho de ferro que atravessasse a Beira devia ter sido o primeiro que se construísse em Portugal. Mas, pois que isto se não fez, desculpemos o passado, aceitemos o presente, e cuidemos de remediar o futuro. (...) na Beira temos muitos cereaes, muito e bom azeite e vinho, fructos, gados, emfim todos os productos reunidos, que só se acham dispersos pelas outras provincias do reino. Portanto, por este lado, para beneficiar o paiz, nenhum outro caminho de ferro deveria ser preferido ao caminho de ferro da Beira. Mas ainda ha mais, e vem a ser que o caminho de ferro da Beira, passando nas proximidades de Almeida, e entroncando na Hespanha pelas alturas de Salamanca, fica sendo para nós o caminho de ferro europeu, e deixará de o ser, porque o não deve ser por fôrma alguma, o caminho de ferro de leste ou sul, que se construíram á custa de grandes despezas, e na expectativa de poucos proventos. (...)*¹

Para este deputado, oriundo de Tondela e com fortes ligações com o distrito da Guarda, era de suma importância a construção de um caminho de ferro que cruzasse o solo beirão em virtude, não só da grande riqueza agrícola e pecuária da Beira, como também pelo facto da região beirã representar em termos geográficos a zona obrigatória de passagem da verdadeira via-férrea de ligação com Espanha e com o resto da Europa. O que tinha sido construído e projetado até então, pelo Alentejo, deixaria de fazer qualquer sentido, assim que se construísse o caminho de ferro da Beira, que conectaria com a Espanha perto da cidade da Guarda por alturas da povoação de Almeida em pleno distrito da Guarda.

Ao longo da segunda metade do século XIX as referências, na câmara dos deputados e na câmara dos pares, à construção de caminhos de ferro em território português são inúmeras. Estas vêm recheadas de expectativas de grandes benefícios para o país e para as regiões que as vias férreas iriam atravessar. O comboio era de certa forma visto (à altura) como o paradigma do progresso e a única forma de encetar o país na senda do desenvolvimento.

¹ Discurso do deputado Thomás Ribeiro acerca da construção do caminho de ferro da Beira. *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 29 de março de 1864, p. 939.

Como objeto de estudo desta pequena pesquisa pretende-se, por um lado dar conta precisamente das expectativas geradas pela possibilidade da construção de um caminho de ferro pelo território beirão e, por outro lado o conseqüente impacto ou repercussão que teve a implantação do primeiro caminho de ferro da Beira na cidade da Guarda e na região administrativa a ela adstrita.

Digamos que o objeto central desta pesquisa, não será tanto a problemática relacionada com a introdução da chamada *viação acelerada* em Portugal, mas sim a cidade da Guarda e a região onde esta se insere.

Como é óbvio uma pesquisa deste âmbito por ser muito vasta e abrangente será circunscrita à componente económica e social que abrange o espaço geográfico do distrito da Guarda. Em termos de balizadas temporais, o ano de 1882 funcionará como o ano de referência, pois marca a data da abertura do primeiro caminho de ferro da Beira e conseqüentemente a fronteira à análise do antes e depois da chegada do comboio, que também por questões metodológicas será delimitado a dez anos.² Desta forma 1870 será o limite do antes da chegada do comboio, onde também será abordada a questão das expectativas e 1890 será o limite do depois da chegada do comboio, no qual focaremos o impacto da linha.

Em termos práticos pretende-se, numa primeira fase enquadrar espacialmente o objeto de estudo, a Guarda e sua região, para de seguida fazer a sua descrição nas componentes, económica e social, antes da chegada do comboio. Numa segunda fase abordaremos as expectativas e a construção da linha propriamente dita, que ficou conhecida com o nome de Linha da Beira Alta, para numa última fase estabelecer o paralelo entre o antes e o depois da chegada do comboio, nas mesmas componentes analisadas na primeira fase deste trabalho.

Quanto às ferramentas e metodologia de trabalho estas ao longo da evolução desta pesquisa irão sendo, por um lado apresentadas e por outro lado explicadas na forma como irão ser aplicadas à investigação em causa.

Em termos genéricos, com este pequeno estudo pretende-se dar um pequeno contributo para a história local da cidade e distrito da Guarda da segunda metade do século XIX, nas componentes económica e social, tendo por base um dos grandes acontecimentos marcantes na história da cidade da Guarda, por mais que não seja pelas imensas expectativas que a chegada do comboio criaram junto da população guardense.

² ECO (1991: 35).

I – A cidade da Guarda antes da chegada do comboio

1.1 – Enquadramento geográfico

1.1.1 – Localização geográfica da cidade da Guarda³

A cidade da Guarda encontra-se localizada na vertente oriental da Serra da Estrela, a 1056 metros de altitude, na região de Portugal a que tradicionalmente se tem designado por Beira,⁴ ou seja o espaço geográfico português, constituído por (...) *um conjunto de regiões que estabelecem a transição entre o Portugal do Norte e do Sul*⁵. Relativamente à Beira, a Guarda situa-se na zona mais a leste, junto à fronteira com a Espanha, na confluência de duas importantes regiões geográficas de âmbito peninsular⁶ e no alinhamento do eixo da Culminação Ibérica Principal.⁷

Geograficamente estas são as coordenadas que caracterizam a localização da Guarda no espaço português e peninsular e que de certa forma a condicionaram e muito na sua evolução histórica.⁸

³ Acerca da importância do diálogo entre a História e a Geografia muito se tem escrito desde 1929. A este respeito é de interesse o resumo desta questão desde o movimento dos *Annales*, passando pelo *determinismo* de Ratzel e o possibilismo de Vidal de la Blache até às novas perspetivas atuais, PERLATTO (2011).

⁴ A designação de Beira a esta região remonta ao início da nacionalidade. Contudo há quem atribua este topónimo uma origem mais remota. No entanto é unânime considerar a Beira como sendo os territórios que se encontram à margem de um curso de água, neste caso que se encontram entre os rios Douro e Tejo, que desde os alvares da nacionalidade representam os limites tradicionais da região da Beira. Acerca da origem, evolução e limites territoriais do conceito Beira consultar, ALBUQUERQUE (1942: 307-315).

⁵ RIBEIRO e LAUTENSACH (1991: 1250-1252)

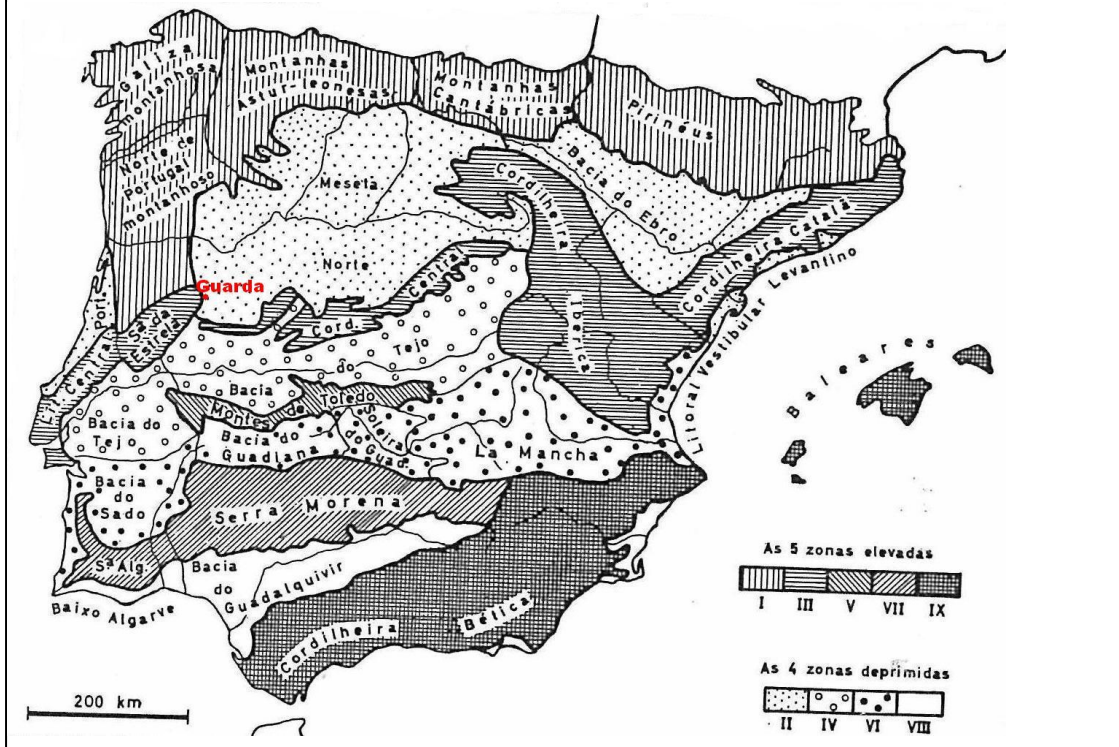
⁶ ABRANTES (1996), neste estudo no âmbito da Geologia na parte dedicada à geografia, mais precisamente na página 23 conclui o seguinte: *Daí, a originalidade da região da Guarda, que resulta da sua posição de contacto entre grandes unidades morfológicas: de um lado, o imenso bloco da meseta, (...) e do outro, a bordadura vigorosa da Cordilheira Central (...)*. ABRANTES (1996: 23)

⁷ RIBEIRO e LAUTENSACH (2004: 11 ss.).

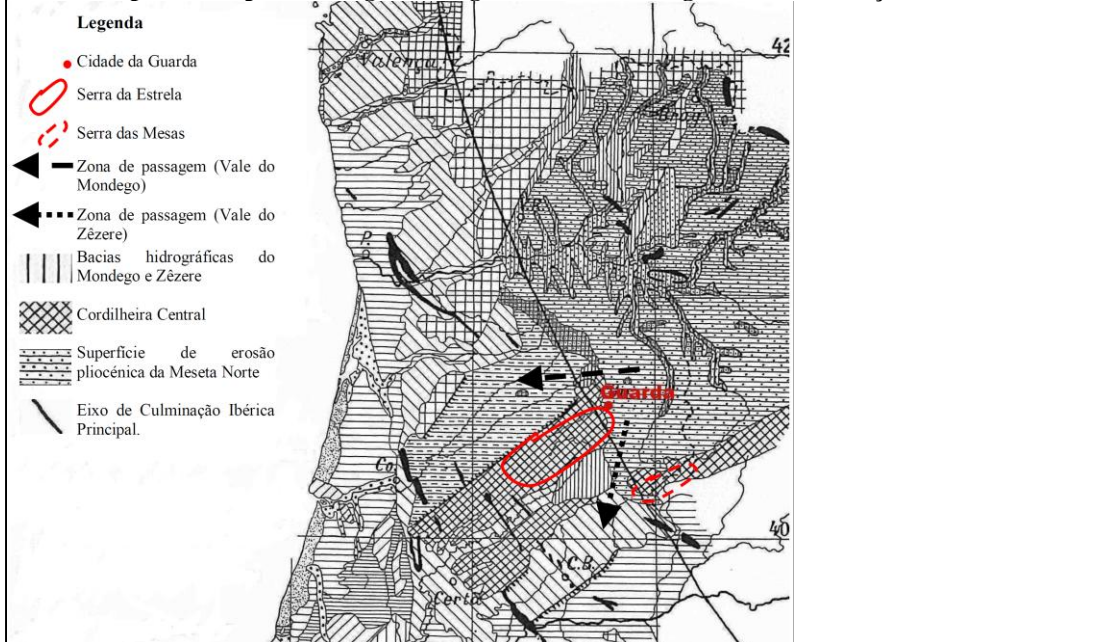
⁸ PEREIRA (1995: 1-14). O autor em causa no primeiro capítulo “O lugar e o espaço ou o tempo lento da geografia” considera a História da Guarda marcada por três aspetos fundamentais decorrentes da sua localização geográfica (...) – *a fronteira, a beira, a interioridade*. (...) PEREIRA (1995: 13).

Tendo em conta o Mapa I⁹ e o Mapa II¹⁰ é possível reconhecer as referidas especificidades do relevo onde assenta a cidade da Guarda. Por um lado representa o ponto geográfico onde se inicia a Meseta Norte, de altitude média de 800 a 900 m. e por

Mapa I – O relevo da Península Ibérica segundo H. Lautensach, com a localização da Guarda relativamente à Península Ibérica.



Mapa II - Mapa morfológico da região Norte de Portugal com a localização da Guarda.



⁹ O Mapa I foi adaptado de: RIBEIRO e LAUTENSACH (2004: 33).

¹⁰ O Mapa II foi adaptado do Mapa morfológico de Portugal, RIBEIRO e LAUTENSACH (2004: 164-165).

outro lado é também o ponto onde termina e começa a cordilheira central de massa e altitude considerável. A Guarda é por assim dizer o ponto de ligação entre ambas áreas geográficas.

Na sua génese a Meseta Ibérica ou Maciço Hespérico¹¹ é constituída por terrenos paleozoicos essencialmente de granito e xisto. Ao longo do Cenozóico, a meseta sofreu algumas movimentações nos seus blocos da qual resultaram as principais serras da Cordilheira Central incluindo as do seu último escalão, formado pelas Serras da Estrela, do Açor e da Lousã. É de crer que foi também neste período e durante estas movimentações geológicas que emergiu o planalto da Guarda. Deste jogo de blocos, surgiram também algumas *áreas deprimidas*¹², de origem tectónica que levaram ao surgimento de várias bacias hidrográficas, encaixadas em vales mais ou menos abruptos consoante a origem xistosa ou granítica destes. Foi assim que emergiram as importantes bacias hidrográficas do Mondego, Zêzere e Coa¹³, localizadas nas proximidades da cidade e que lhe facultaram, não só o importante elo para a sua subsistência,¹⁴ como também o percurso natural de passagem para as terras do Portugal meridional, nomeadamente através do Mondego (bacia de Celorico)¹⁵ e do Zêzere (Cova da Beira).

O Eixo de Culminação Ibérica Principal, que passa na Guarda é outra das condicionantes da geografia guardense. Este eixo, que atravessa uma pequena parte do território português em termos genéricos representa, não só o ponto mais elevado da extensa Meseta Ibérica, como também o ponto em que esta inicia o seu longo declive na direção SE. Em termos do território português esta linha representa o ponto de inflexão entre as terras altas (essencialmente o Norte e Beira transmontanas) e as terras baixas, do resto do país.¹⁶

¹¹ Sobre os conceitos Meseta Ibérica e Maciço Hespérico ver as explicações em RIBEIRO e LAUTENSACH (2004: 8 e 312).

¹² BRITO (dir.) (1994: 46).

¹³ BRITO (dir.) (1994: 45-50). Importante referir que o planalto da Guarda é o ponto de confluência das três bacias hidrográficas referidas, ou seja dos rios Mondego, Zêzere e Coa, Jacinto (novembro de 2000: 18). É curioso que o mapa orográfico de Portugal do ano de 1875 apresenta a Guarda como ponto de união entre as três beiras: A Beira Oriental, a Beira Transmontana e a Beira Meridional. GOMES (1878: 5).

¹⁴ Qualquer monografia da Guarda é unânime em considerar este facto. Veja-se por exemplo, RODRIGUES (2000: 17 ss.).

¹⁵ Orlando Ribeiro designa a Depressão de Celorico como a *Estrada da Beira*, ou seja o local onde tem início o caminho natural de penetração para o litoral português. RIBEIRO (1982: 29), citado por GOMES (1987: 14).

¹⁶ RIBEIRO e LAUTENSACH (2004: 14). O facto da maior parte do território português se encontrar na zona oposta ao Eixo de Culminação Ibérica Principal, leva o autor a considerar Portugal com uma individualidade geográfica bem própria e diferente da do resto da Península Ibérica “(...) Assim vemos que Portugal apresenta características periféricas e atlânticas muito marcadas, do ponto de vista morfológico”, RIBEIRO e LAUTENSACH (2004: 14).

Decorrente da sua localização, de transição entre várias unidades geográficas, a Guarda possui também a chamada *porta da Guarda*¹⁷, característica esta que lhe dá uma importância acrescida na ligação entre as áreas geográficas limítrofes. Se olharmos novamente para o Mapa II, entre o local da Serra das Mesas e da Serra da Estrela é possível visualizar uma zona de passagem e de fácil circulação entre as terras do Norte e as planícies do Sul de Portugal, é o declive da Cova da Beira, à qual se junta a já referida ligação pela Depressão de Celorico.¹⁸

No que diz respeito ao clima o facto da Guarda e região adjacente se localizarem no interior continental e a altitudes superiores aos 800 metros, esta apresenta duas estações do ano bastante marcadas, com Verões secos e quentes e Invernos mais longos, de temperaturas baixas e com precipitação inferiores aos territórios voltados para o atlântico. A precipitação de neve é usual acontecer nos meses mais frios.

Com base no Quadro I¹⁹ e, confirmando a tendência atrás referida, a Guarda apresenta uma temperatura média anual de 10,9°C, podendo nos meses de novembro a abril atingir picos de temperatura negativa e nos meses de junho a setembro superar os 30°C. A precipitação média anual é de 999,4 milímetros de chuva, com os meses de outubro a janeiro a apresentarem as médias de precipitação mais elevadas que, pelas temperaturas baixas nos meses de inverno, pode ser de neve. Em média regista 45,5 dias de neve ou geada por ano.

Quadro I – Temperatura e pluviosidade na cidade da Guarda

Meses	Pressão Média	Temperatura			Chuva milímetros	Humidade Relativa	Evaporação milímetros	Número de dias de chuva
		Média	Máxima absoluta	Mínima absoluta				
Dezembro	675,42	3,62°	14,0°	- 6,8°	102,8	94,5	35,2	10,9
Janeiro	675,13	3,47°	14,4°	- 7,1°	127,2	95,6	33,1	14,8
Fevereiro	676,02	5,32°	18,6°	- 3,6°	86,5	90,4	57,4	10,9
Março	671,87	5,77°	19,0°	- 5,0°	119,2	86,7	99,5	12,6
Abril	674,73	10,40°	25,8°	- 2,0°	67,6	78,3	141,5	9,0
Mai	673,86	12,45°	27,2°	1,0°	109,3	78,6	156,4	13,0
Junho	676,99	17,20°	33,4°	2,7°	36,2	66,8	234,1	5,9
Julho	676,95	19,40°	34,6°	7,0°	15,3	61,4	281,2	3,4
Agosto	676,84	19,42°	32,6°	7,0°	26,4	60,9	272,9	3,4
Setembro	676,45	15,99°	31,6°	3,5°	78,7	73,5	181,8	9,3
Outubro	674,86	10,91°	24,5°	- 1,9°	118,8	84,8	102,3	11,2
Novembro	674,49	6,86°	18,4°	- 3,6°	111,4	88,9	64,6	11,7
Médias Anuais	675,30	10,90°	34,6°	- 7,1°	999,4	80,0	1.660,0	116,1

¹⁷ RIBEIRO e LAUTENSACH (2004: 12).

¹⁸ Curiosamente as duas linhas de caminho de ferro, construídas no século XIX, e que passam na Guarda aproveitam os percursos das duas referidas bacias hidrográficas, a Linha da Beira Alta, pela bacia do Mondego e a Linha da Beira Baixa, pela bacia do Zêzere. RIBEIRO e LAUTENSACH (1991: 1170).

¹⁹ O Quadro I apresenta as medidas meteorológicas mensais, que resumem nove anos de observações (1864-1872) feitas a uma altitude de 1039 metros, no Poso Meteorológico da Guarda "(...) *um dos mais importantes do país.*" O Quadro I é uma cópia do quadro documentado em, PERY (1875: 35).

Como contraponto a este clima rude, as bacias hidrográficas já referidas, do Mondego, Zêzere, e Coa apresentam (...) *um clima transmontano, de afinidades continentais, muito seco, com inverno moderado e verão ardente*²⁰, daí o contraste da vegetação e dos tipos de cultivo existentes em cada uma destas referidas áreas.

Quanto à cobertura vegetal, sendo esta uma consequência direta do relevo e clima, o contraste entre a montanha granítica e os fundos dos vales é também enorme. Neste caso, quanto mais altas são as escarpas, mais nuas e de vegetação rasteira se apresenta a sua paisagem.²¹ Daí também a enorme ancestralidade da atividade pastorícia que tem nesta região montanhosa uma das principais fontes de riqueza.²²

No entanto, na generalidade, e por serem menos exigentes de humidade o carvalho negral e o castanheiro assumem-se como as árvores de eleição, tanto nos vales, como no resto da região adjacente à Guarda. Durante o século XIX e princípios do século XX, os carvalhais e soutos, de folha caduca, foram sendo substituídos pelos pinhais, de folha persistente, escura e acerada, que subiram o Mondego a partir do século XIV, até às regiões mais orientais de Portugal e de altitudes até 1100 metros.²³

A estas plantas, de característica atlântica, há que juntar as tipicamente mediterrânicas, como a oliveira, figueira e amendoeira, e outras árvores de fruto, cultivadas nos referidos vales mais quentes, do Mondego, Zêzere, Coa e Douro.²⁴

Em função do exposto pode dizer-se que a localização da Guarda, se por um lado lhe confere uma posição de charneira relativamente aos territórios do Portugal meridional e do sul, bem como das terras de Espanha, por outro lado a sua elevada altitude, condiciona a sua subsistência, desde os primórdios da sua ocupação humana, aos vales a ela anexos, aos quais lhe está inteiramente interligado.

²⁰ RIBEIRO e LAUTENSACH (1987: 384 ss.).

²¹ BRITO (dir.) (1994: 63).

²² RIBEIRO e LAUTENSACH (1991: 1250-1252).

²³ RIBEIRO e LAUTENSACH (1887: 577).

²⁴ RIBEIRO e LAUTENSACH (1887: 577 ss.).

1.2 – Enquadramento Histórico

1.2.1 – A cidade da Guarda

A ocupação humana do lugar da Guarda está diretamente relacionada com a sua geografia de domínio das terras baixas do Mondego e da vasta meseta Ibérica. No entanto apesar da presença do Homem remontar a períodos bem anteriores à nacionalidade é só com a fundação de Portugal que o lugar da Guarda ganha preponderância, precisamente, em virtude da sua localização estratégica. Em 1199 o rei D. Sancho I compreendendo o seu valor estratégico-militar, concedeu-lhe Carta de Foral, passando desta forma a representar um papel decisivo na *guarda* da fronteira do recém-criado Reino de Portugal.²⁵ Aliás o próprio topónimo *Guarda* é bem o sinónimo da função para que esta foi criada.

Durante séculos esta foi a função essencial da cidade, a defesa da fronteira face ao inimigo castelhano, que sumas vezes entrou pelo território beirão semeando a guerra, a devastação, a insegurança e a inquietude nas gentes locais. A história da Guarda confunde-se assim com as relações entre os dois estados peninsulares. Aos períodos de agitação entre as duas coroas, que conduziram em várias ocasiões à guerra, sucederam-se os períodos de paz, que coincidiram genericamente com alguma prosperidade da cidade, que vê atingir o seu auge de crescimento em pleno domínio filipino (1580-1640), precisamente devido à paz e nomeadamente à abertura económica com o parceiro castelhano, com o qual bastas vezes esteve de costas voltadas.²⁶

O século XIX em terras da Beira Alta iniciou-se com mais uma guerra, as invasões francesas as quais, nomeadamente a primeira e terceira invasões, tiveram como palco a Beira portuguesa e por arrasto a cidade da Guarda e sua região que, até à expulsão dos Franceses, em 1811, viveu (...) *dias de angústia que permaneceram na memória da sua gente* (...).²⁷ A cidade ficou praticamente arrasada com a maior parte dos edifícios inabitáveis.²⁸

²⁵ A atribuição do foral à cidade da Guarda em 1199 (e as prerrogativas inerentes a essa Carta de Foro), bem como a transferência da sede de bispado da Egitânia para a Guarda em 1202, é aceite pela maioria dos historiadores, como tendo tido por objetivo o povoamento e consequente reforço da recém formada fronteira com o Reino de Castela. Veja-se os casos de: JACINTO (novembro de 2000); RODRIGUES (2000); GOMES (1987); GOMES (1981); OLIVEIRA (1940).

²⁶ RODRIGUES (2000).

²⁷ RODRIGUES (2000: 358).

²⁸ RODRIGUES (2000: 384).

Ao invasor francês seguiram-se as querelas e guerra civil entre liberais e absolutistas, à qual a Guarda também não ficou indiferente, sendo palco de enúmeres ajustes de conta que semearam a insegurança e o mau estar entre a população da Guarda e do distrito,²⁹ que levariam o próprio bispo da Guarda a ausentar-se da cidade, provocando o cisma da Diocese da Guarda que duraria 25 anos (de 1833 a 1858).³⁰ A primeira metade do século XIX é assim marcada pela guerra, destruição e insegurança das gentes da cidade guardense.

Entretanto em maio de 1851 a insurreição militar do Duque de Saldanha colocou um ponto final na instabilidade governativa que o país viveu durante quase 50 anos. Seguiu-se assim um período de paz, a que se deu o nome de Regeneração e que ficou indelevelmente associado ao Ministro da Fazenda, Fontes Pereira de Melo. Esta fase da história portuguesa no essencial ficará (...) *marcada pelo trinómio tranquilidade política/ estabilidade social / crescimento económico.* (...) ³¹ Com efeito é também (...) *durante a Regeneração que a Guarda começou a sentir os benefícios do regime liberal(...).*³²

1.2.2 – A cidade da Guarda antes da chegada do Comboio

Em agosto de 1856 Alexandre Herculano fez o seguinte reparo ao passar pela Guarda:³³ (...) *agosto 22 – Saímos às seis horas para a Guarda a três léguas. (...) Chegamos ao Porto da Carne, onde tornamos a passar o Mondego a vau: a estrada inclina-se a poente seguindo a montanha (...) O fundo do vale, regado por águas derivadas do rio, é uma sucessão contínua de pomares, hortas, campo de milho e feijão, grupos de árvores silvestres, castanheiros, vinhas. As encostas olivedos, soutos, bosques de carvalhos, que se elevam entre as fragas: os visos das suas cordilheiras nus e ásperos terminam em penedias dentadas e recortadas (...) começa a subir a montanha (...) começa a encosta a tornar-se calva: a estrada arruinada em partes, calçada com*

²⁹ A propósito deste clima de insegurança consular: OLIVEIRA (1940: 171-204) e RODRIGUES (2000: 362 ss.).

³⁰ RODRIGUES (2000: 365).

³¹ SARDICA (junho de 2001: 25)

³² RODRIGUES (2000: 365).

³³ Em agosto de 1856 Alexandre Herculano viajou pelas terras da Beira Alta e descreveu por escrito aquilo que foi vendo. Entre os dias 22 a 27 de agosto esteve na Guarda. O apontamento da sua estadia é escasso, mas é de certa forma um testemunho interessante para o retrato da cidade da Guarda no início da segunda metade do século XIX. HERCULANO (1987: 138-139).

*grandes pedras parece bem lançada: entrada na Guarda. (...) povoação insignificante como cidade (...) aridez e pedregoso por todos os lados da cidade: ao baixo vales férteis.*³⁴

Apesar do excerto de Alexandre Herculano reportar 26 anos antes da data de 1882, altura da chegada do comboio à cidade da Guarda, é de crer que esta não diferisse muito daquela que encontraríamos na década de setenta e inícios da de oitenta do século XIX.

Da referida descrição, por um lado, fica clara a oposição entre duas realidades, oportunamente já referidas atrás, entre a aridez da cidade no alto e a riqueza dos vales adjacentes. Por outro lado o facto de Herculano considerar, à data de 1856, o burgo insignificante como cidade.

Com efeito se recuássemos até aos anos setenta de oitocentos encontraríamos ainda uma urbe alcandorada a 1056 metros de altitude, com o seu castelo e muralhas medievais já meio destruídas³⁵, na qual sobressairia, pela sua grandeza arquitetónica, a catedral, que Herculano considera (...) *a mais bela igreja da Beira, (...)*.³⁶

Apesar da aparência *insignificante* de Herculano a Guarda da década de setenta do século XIX permanece como o centro administrativo da Beira mais perto da fronteira espanhola. No final dos anos setenta esta continua a ser a cidade mais populosa do distrito com o seu nome, do qual é também sede. Em 1878 dispunha já de 1012 fogos e uma população de 5146 habitantes, distribuídos por duas freguesias, São Vicente (1491 habitantes e 373 fogos) e Sé (3655 habitantes e 639 fogos).³⁷ A Guarda é também o local onde se encontra o Regimento de Infantaria 12, pertencente à 2.^a Divisão Militar de Viseu, que tem como principal fortaleza do distrito a Praça de Almeida (fortaleza de 2.^a classe)³⁸ situada nas proximidades da fronteira e a 6 léguas da Guarda.

Judicialmente é sede de comarca do segundo distrito ou relação do Porto estando a ela dependentes, 3 comarcas de 2.^a classe, 4 de 3.^a classe, 6 julgados e 25 distritos de juiz de paz.³⁹

O facto do distrito fazer fronteira com a Espanha, nele se encontra a Alfândega de 2.^a classe de Aldeia da Ponte, com as delegações de 1.^a ordem de Almeida e Vilar Maior e de 2.^a ordem de Vale de Espinho.⁴⁰

³⁴ HERCULANO (1987: 138-139).

³⁵ HERCULANO (1987: 139).

³⁶ HERCULANO (1987: 139).

³⁷ *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881.

³⁸ *Anuário Estatístico do Reino de Portugal de 1875*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1877, pp. 124.

³⁹ PERY (1875: 67 ss.).

Em termos religiosos, apesar do plano da reforma diocesana de 1869 incluir a extinção de algumas dioceses como a da Guarda, esta mantém-se como sede da diocese egitaniense (adstrita à província lisbonense), por Lei de 20 de abril de 1876 e por confirmação papal mediante Bula do Papa Leão XIII de 1881.⁴¹

Apesar de *insignificante* no seu aspeto a Guarda é assim a cidade que concentra em si os serviços administrativos mais importantes do distrito, quer do ponto de vista civil, jurídico, político e militar, como também do ponto de vista religioso, condições estas que conferem à cidade um poder temporal e espiritual sobre as demais cidades do distrito.

1.2.2.1 – População

Feita a apresentação da cidade da Guarda no seu aspeto geral importa, determinos na análise da população da cidade, não só para um melhor enquadramento daquilo que a cidade era antes da chegada do comboio no ano de 1882, mas também para chegar a uma melhor compreensão da componente socioeconómica desta cidade no âmbito da região administrativa em que se insere.⁴² Desta forma, procurámos fazer uma análise do geral para o particular, ou seja, partindo do seu enquadramento nacional para a sua localização regional, isto com base nos dois primeiros recenseamentos gerais da população portuguesa dos anos de 1864 e 1878 e o Anuário Estatístico de 1875.⁴³

⁴⁰ PERY (1875: 67 ss.).

⁴¹ GOMES (1981: 79 ss.).

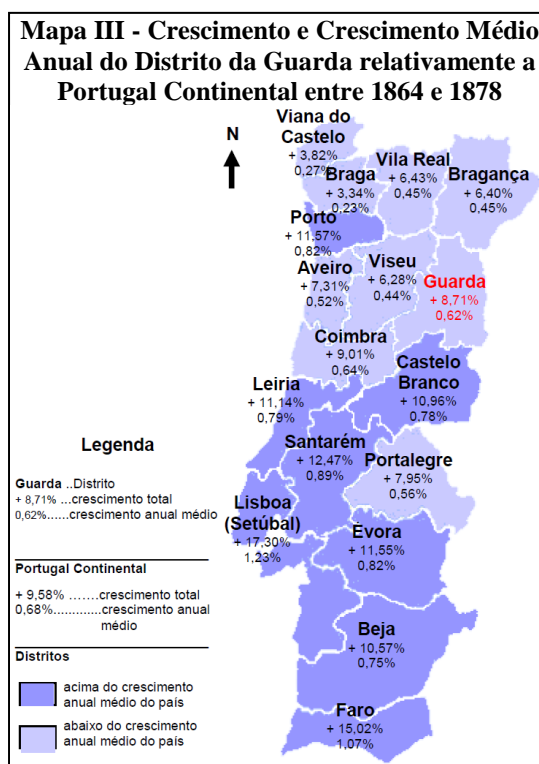
⁴² A explicação da componente económica auxiliada pela perspetiva demográfica é uma constante nos estudos deste âmbito. Numa perspetiva nacional consultar, PEREIRA (1969: 85-117); no caso específico da Beira Alta consultar, AMARO (2006: 39 ss.).

⁴³ Em virtude das lacunas dos dois primeiros recenseamentos gerais da população (1864 e 1878) nos dados gerais socorremo-nos do recenseamento da população de 1960, que contem a compilação dos dados referentes à evolução da população desde 1864. *in, X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964. Este para além da vantagem de suprimir lacunas e até alguns erros de contabilização, faz a contabilização da população tendo em conta o idêntico número de freguesias por concelho e distrito desde 1864 até 1960. Ou seja permite um estudo comparativo da evolução dos distritos e concelhos tendo em conta a sua idêntica fisionomia espacial. No entanto no geral os distritos são os mesmos excetuando o distrito de Setúbal que se encontrava integrado no distrito de Lisboa. Quando o recenseamento de 1960 não responder a algumas questões recorreremos aos originais de 1864 e 1878: *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1864*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868; *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881; bem como do *Anuário Estatístico do Reino de Portugal, 1.º Anno, 1875*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1877.

Como já foi referido no ponto anterior a cidade da Guarda, por alturas do recenseamento de 1864 é sede do distrito com o seu nome. Genericamente entre os dois primeiros censos este distrito não regista qualquer tipo de alteração nas suas dimensões geográficas. À data do primeiro recenseamento conta com 5816,28 km² distribuídos por 14 concelhos. O concelho da Guarda ocupa a região mais a sul, na confluência com o distrito de Castelo Branco e nas proximidades da cidade da Covilhã. A nível concelhio há a destacar as modificações na geografia dos concelhos de Almeida e Meda que ganharam freguesias respetivamente aos concelhos do Sabugal e Foz-Coa.⁴⁴

Passando à análise da população, atualmente é ponto assente que entre os anos de 1864 e 1878 a população, no país em geral e nos distritos em particular, cresceu moderadamente no decorrer desses 14 anos, basta para isso verificar as tendências dos referidos recenseamentos e que se encontram expressos no Quadro II⁴⁵ e Mapa III⁴⁶.

Distritos	1864 População absoluta	1878 População absoluta
Aveiro	251946	270383
Beja	135116	149405
Braga	317499	328134
Bragança	161459	171802
Castelo Branco	159901	177440
Coimbra	282081	307502
Évora	102148	113948
Faro	177310	203959
Guarda	214507	233203
Leiria	177466	197252
Lisboa (Setúbal)	440774	517068
Portalegre	97910	105702
Porto	419691	468291
Santarém	201762	226928
Viana do Castelo	203721	211519
Vila Real	218320	232362
Viseu	365781	388766
Portugal Continental	3927392	4303654



Ao olharmos atentamente para o

Quadro II e principalmente para o Mapa III verificamos que a população portuguesa,

⁴⁴ Para uma melhor identificação das transferências de freguesias de um para outro concelho consultar, X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

⁴⁵ O Quadro II foi adaptado de, X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

⁴⁶ O Mapa III foi adaptado de, X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

entre os anos de 1864 e 1878, cresceu 9,58% a um ritmo anual de 0,68% ao ano. Dentro dos distritos que cresceram acima da média nacional registam-se os de Santarém, Castelo Branco, Leiria, Évora, Beja, Lisboa, Porto e Faro, sendo que os três últimos registaram um crescimento anual médio superior a 1%. O distrito da Guarda ficou-se pelos 8,71%, crescendo a um ritmo anual de 0,62%, (0,06% abaixo do crescimento anual registado no país e nos seus distritos continentais).

Se é certo que, em 14 anos, se verifica um aumento populacional do distrito da Guarda, fruto da estabilidade político-militar do país e do atenuar das crises alimentares, cuja última terá sido entre os anos de 1856 e 1857, é também certo que esse crescimento é ligeiro, reforçando a ideia de crescimento assimétrico ou desigual do país, embora já algo atenuado, mas ainda visível na segunda metade do século XIX, tal como ainda pode ser inferido pelo Mapa III.⁴⁷

Um dos motivos deste fraco crescimento, segundo Miriam Halpern, encontra-se relacionado com as taxas de mortalidade, ainda elevadas nas zonas do interior e de montanha como o caso do distrito da Guarda, que por essa altura registaria uma mortalidade entre os 20% e os 34%, daí a inclusão deste nas regiões de fraco crescimento, em oposição às regiões de transição (com taxas de mortalidade moderadas entre 18% e 23%) e às regiões do litoral (com taxas de mortalidade baixas entre 16% e 20%).⁴⁸ Nos mapas da população do distrito elaborados pelo governador civil (e expressos no Quadro III⁴⁹) é possível comprovar esta tendência, a nível das taxas de mortalidade, que no caso do distrito da Guarda andaria na ordem dos 26%, entre os anos de 1863 e 1877.

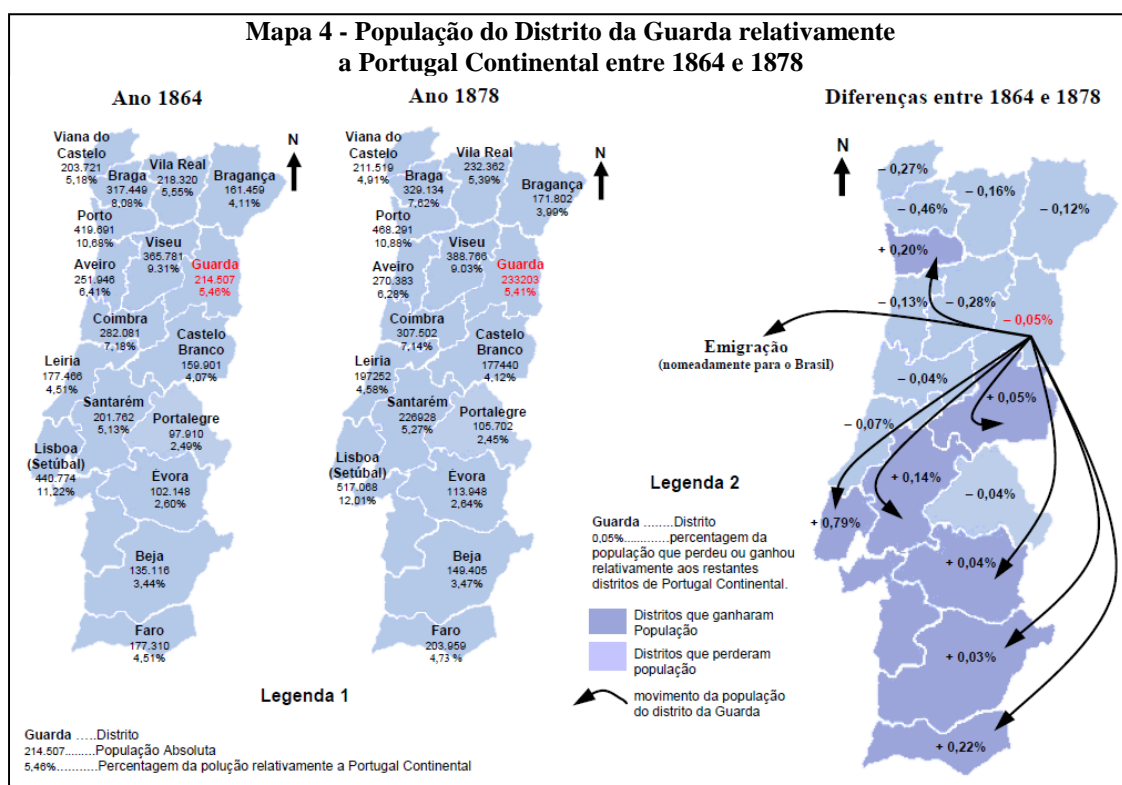
Quadro III – Mortalidade e natalidade no Distrito da Guarda (1863 a 1877)										
Ano		1863	1864	1866	1867	1868	1872	1873	1876	1877
População Absoluta		212290	212290	210356	213281	213606	215534	219542	219571	219198
Mortalidade	Valor Absoluto	4935	4933	5639	5843	6055	5512	6477	6556	6451
	Taxa	23,24%	23,23%	26,80%	27,38%	28,34%	25,5%	29,5%	29,8%	29,4%
Natalidade	Valor Absoluto	6559	6559	7212	7452	7391	7748	8138	7651	8199
	Taxa	30,89%	30,89%	34,28%	34,93%	34,60%	35%	37%	34%	37%

⁴⁷ PEREIRA (1969: 95 ss.).

⁴⁸ PEREIRA (1969: 95-97). A este respeito ver também, CASCÃO (julho de 1993: 425-439).

⁴⁹ O Quadro III foi adaptado dos mapas da população do distrito disponíveis no Arquivo Distrital da Guarda antes da data de 1882, *Mappa da população deste distrito e seu movimento no anno de 1864, 1867, 1868, 1873 e 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Mapas de Estatística Demográfica do Distrito 1856 -1927”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J-SSc J/C Cx. 616 Mapas de Estatística Demográfica do Distrito 1856-1927 Mç

O Quadro III refere-se também às taxas de natalidade, que entre os anos de 1863 e 1877 estaria centrada nos 34%. Segundo Miriam Halpern este valor é característica comum às regiões de elevada mortalidade, pois a natalidade funcionava como compensação natural à falta de população.⁵⁰ Por outro lado este escasso aumento populacional poderá também estar relacionado com a (...) *incapacidade económica e social da Beira Alta (...)*⁵¹ onde se inclui o distrito Guarda que, não só não consegue atrair pessoas, como também não consegue conter a saída da sua população. Neste âmbito atentamos ao Mapas IV⁵² no qual é possível comprovar esta ideia.



Se é verdade que entre os anos de 1864 e 1878 a população do distrito da Guarda cresceu, é também certo que, relativamente à população de Portugal Continental, o distrito registou, em 14 anos, uma perda de 0,05% da sua população, que pelo que se pode inferir do Mapa IV, ter-se-ia deslocado, ou para os distritos que ganharam população, nomeadamente, os grandes centros urbanos de Lisboa e Porto e a generalidade dos distritos a Sul do Tejo, ou ter-se-ia deslocado para fora do país, engrossando o elevado número de pessoas que neste período saíram para o Brasil.

⁵⁰ PEREIRA (1969: 100).

⁵¹ AMARO (2006: 47 ss.).

⁵² O Mapa IV foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

Com efeito é na segunda metade do século XIX que se acentua o fenómeno de urbanização impulsionada pelo desenvolvimento da indústria e dos serviços.⁵³ Este fenómeno apesar de extensivo a todo o país nele sobressai a forte polarização da rede urbana portuguesa nas duas grandes cidades de Lisboa e Porto, que engrossaram com as gentes do interior do país que para aí se deslocariam à procura de melhores condições de vida.⁵⁴ Também com esse mesmo objetivo há a referir o movimento migratório interno para as terras do litoral e nomeadamente do Sul do país, para onde tradicionalmente as gentes da Beira já se deslocavam sazonalmente para as ceifas do Trigo no Alentejo, para a apanha da azeitona no Alentejo e Baixa Estremadura e para os arrozais nas terras do Baixo Mondego, na Ria de Aveiro e na zona de Alcácer do Sal.⁵⁵ Este fenómeno sazonal, positivo para a riqueza beirã, que recebia os dividendos no retorno das gentes à Beira, é bem possível que em alguns casos esta se tenha transformado em emigração sem retorno.⁵⁶ Segundo Oliveira muitos (...) *levavam mais tempo a retornar ou não voltavam nunca mais, fixando-se como colonos nas charnecas ou dirigindo-se para os centros “urbanos”, (...).*⁵⁷ A zona do Sado, na península da Arrábida bem como o Alentejo são as regiões destacadas como locais de acolhimento das gentes da beira, que não faziam a viagem de retorno⁵⁸ e que confirmam a tendência verificada no Mapa IV.

A estas migrações internas há também que juntar o movimento migratório para fora do país, maioritariamente para o Brasil, que na década de 70 do século XIX, a nível nacional, registou um valor aproximado dos dez milhares de habitantes por ano.⁵⁹

⁵³ OLIVEIRA (1995: 304 ss.), “Entre 1864 e 1900, o crescimento das cidades, vilas e aldeias do reino (incluindo Madeira e Açores) foi, respetivamente, de 77%, 30% e 22%, (...)” OLIVEIRA (1995: 304).

⁵⁴ PEREIRA (1969: 102 ss.) e TEIXEIRA (1993: 381 ss.)

⁵⁵ OLIVEIRA (1995: 259-307), neste artigo encontra-se documentado as migrações internas da população portuguesa e o fenómeno migratório beirão dos *Ratinhos* e *Caramelos*, desde o século XVI e a sua continuidade ao longo dos séculos, que o autor considera terem-se intensificado “(...) a partir do fim das lutas liberais (1834) e da abolição dos passaportes internos (1863).” OLIVEIRA (1995: 269). As migrações internas direcionam-se no sentido Norte-Sul, Este-Oeste, na direção dos polos de atração demográfica e das grandes para as pequenas densidades demográficas, OLIVEIRA (1995).

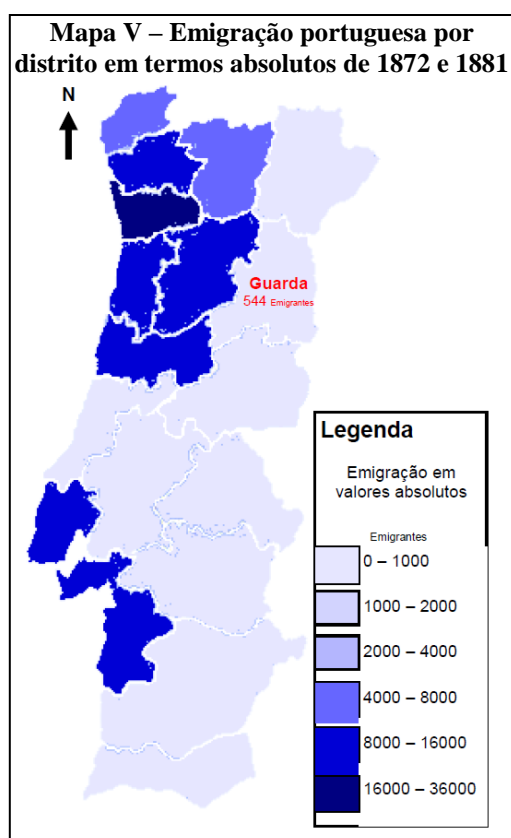
⁵⁶ PEREIRA (1969: 92 ss.) e OLIVEIRA (1995: 290).

⁵⁷ OLIVEIRA (1995: 290).

⁵⁸ OLIVEIRA (1995: 291 ss.). Esta ideia do não retorno encontra-se também confirmada na seguinte afirmação feita na câmara do deputados a propósito da região da Beira “(...) apesar do sucessivo desenvolvimento da sua agricultura, ainda assim se observa todos os anos uma considerável emigração para o Brasil, para a África, e principalmente para as províncias do Alentejo onde uma grande parte da cultura e colheita é feita por braços beirões.(...)” Sessão de 9 de abril de 1864, in “Câmara dos Senhores Deputados”, Sessão de 19 de abril de 1864, p. 1118.

⁵⁹ PEREIRA (1969: 116); “Com a Regeneração aumentou consideravelmente o ritmo de emigração com destino às Américas, sendo zonas privilegiadas o Brasil, as Guianas e os Estados Unidos.” SERRÃO (1986: 243-244). A emigração quase exclusiva para o Brasil deste período tinha como destino nomeadamente a prestação de serviços nas rudes fainas agrícolas (para substituir a mão de obra escrava)

Gerardo Pery, no seu livro sobre estatística geral de Portugal de 1875, afirma que, a par do Minho e dos Açores, a Beira Alta são das regiões do país que registam uma maior emigração em geral para o Brasil (Pará, Pernambuco, Baía e Maranhão).⁶⁰



No entanto se atentarmos aos dados estatísticos da época referentes à emigração, que se encontram expressos no Mapa V⁶¹ e Quadro IV,⁶² entre os anos de 1873 e 1881, verificamos uma elevada tendência para uma saída de gentes da Beira, mas curiosamente a nível dos distritos da Guarda e Castelo Branco esse movimento regista valores muito inferiores, até podemos dizer que são pouco significativos, quando comparados com os distritos da denominada *Beira Alta e Baixa*⁶³, onde em plano de destaque se encontra o distrito de Viseu e Aveiro.

Quadro IV – Evolução da emigração em termos absolutos na *Beira Alta e Baixa* entre 1872 e 1881

Distritos	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
	Valor absoluto %	Valor absoluto %	Valor absoluto %	Valor absoluto %	Valor absoluto %	Valor absoluto %	Valor absoluto %	Valor absoluto %	Valor absoluto %
Viseu	791 7,8	1071 9,0	1246 9,6	813 8,7	980 11,7	848 11,4	1035 11,1	1067 11,5	1319 12,8
Aveiro	1200 11,9	1297 10,9	1347 10,3	873 9,4	783 9,3	780 10,5	882 9,4	1002 10,8	913 8,8
Coimbra	748 7,4	738 6,2	1369 10,5	727 7,8	629 7,5	843 11,3	918 9,8	964 10,3	1198 11,6
Guarda	53 0,5	85 0,7	62 0,4	48 0,5	64 0,7	33 0,4	49 0,5	34 0,31	52 0,5
Castelo Bra.	10 0,09	9 0,07	10 0,07	6 0,06	18 0,2	11 0,1	7 0,07	20 0,2	25 0,2
Portugal continental	10083 100	11849 100	12978 100	9257 100	8362 100	7423 100	9298 100	9277 100	10286 100

ou para a prestação de serviços diversos nas cidades, nomeadamente o comércio a retalho. SERRÃO (1970: 604 ss.).

⁶⁰ PERY (1875: 92).

⁶¹ O Mapa V foi adaptado de, *Anuário Estatístico de Portugal, 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 48-55. Em anexo segue o Quadro IV.1 com a emigração em valores absolutos por distrito de 1872 a 1881.

⁶² O Quadro IV foi adaptado de: *Anuário Estatístico de Portugal, 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 48-55 e de *Termos de Identidade / Identificação para Concessão de Passaportes, Livros n.º 3*, in “Governo Civil do Distrito da Guarda, Termos de Identidade / Identificação para Concessão de Passaportes”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc H-SSc H/D / Sr 07, Cx. 542 e Cx. 543, Termos de Identificação, 04/01/1879 a 12/1890. Em anexo segue o Quadro IV.1 com a emigração em valores absolutos por distrito de 1872 a 1881.

⁶³ Na década de 1870 a Beira Alta era constituída pelos distritos de Viseu, Aveiro e Coimbra e a Beira Baixa pelos distritos de Castelo Branco e Guarda.

Segundo Amaro estes baixos valores do distrito da Guarda poderão estar relacionados, ou com o facto do desfasamento, entre o crescimento demográfico e desenvolvimento económico, ter sido mais tardio no distrito da Guarda, ou pelo facto da crise vinícola ter sido menos acentuada no distrito, ou ainda pela menor densidade populacional do distrito.⁶⁴ A estes fatores não podemos esquecer a circunstância do distrito estar mais afastado do litoral e ter a muralha da Serra da Estrela como obstáculo à mobilidade populacional a que se junta a própria questão cultural do ato de sair para fora, que funcionava como um obstáculo quando se pensava em emigrar.⁶⁵ Curiosamente ao observarmos o Mapa V verificamos que os distritos do interior de Portugal registam quantitativos emigratórios muito baixos, o que corrobora a ideia deste fenómeno se encontrar na década de 1870, não só, mas também relacionado com o distanciamento face aos portos que mais facilmente congregavam as populações para a emigração exterior.

Em suma o distrito da Guarda em 1878 é um distrito que, por um lado regista, em termos absolutos, um crescimento desde o ano de 1864, e por outro lado é um distrito que, durante os 14 anos em análise, revela uma perda de população relativamente a alguns distritos do litoral e Sul e relativamente aos grandes núcleos urbanos de Lisboa e Porto. Para estes terá saído população, sazonalmente e até de forma definitiva, com o intuito de melhorar as suas condições de vida. Aos movimentos internos acrescenta-se o movimento para o exterior, nomeadamente para o Brasil. Embora não sendo significativos os valores absolutos para a emigração do distrito da Guarda, o que podem ser indicadores de que na década de 1870 ainda não se registam grandes desequilíbrios entre o crescimento demográfico e desenvolvimento económico, no entanto fazendo jus à perda de população registada entre os dois censos é possível que o distrito poderia não ter em si capacidade económico-social de, não só evitar a saída da sua mão de obra, como também a incapacidade de atração de população que outros distritos parecem revelar. Se as gentes não emigravam provavelmente não o faziam pelo facto de ser dispendiosos e pelo distanciamento face ao litoral, onde se localizavam os principais portos de embarque para a emigração.

⁶⁴ AMARO (2006: 82-83).

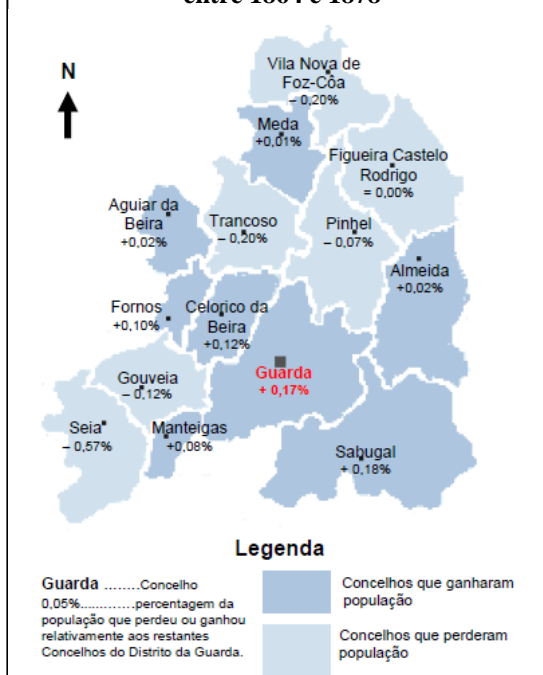
⁶⁵ A propósito desta questão consultar, OLIVEIRA (1995: 259-268).

Feito o exame do distrito a nível nacional passemos agora à análise particular da realidade do distrito e do concelho da Guarda. Este ao logo do período em causa mantém a sua composição de 14 concelhos, sendo o concelho da Guarda formado por 55 freguesias. De 1864 a 1878 na generalidade os concelhos do distrito mantêm o mesmo número de freguesias à exceção dos concelhos de Almeida, Sabugal, Meda e Vila Nova de Foz-Coa, que registaram algumas alterações na composição das suas respetivas jurisdições.⁶⁶

Quadro V – População absoluta do Concelho da Guarda e percentagem comparativa dos 14 concelhos do Distrito da Guarda

Concelhos	1864		1878	
	População absoluta	Percentagem da população do distrito	População absoluta	Percentagem da população do distrito
Guarda	33006	15,38%	36280	15,55%
Seia	27236	12,69%	28274	12,12%
Sabugal	25143	11,72%	27760	11,90%
Gouveia	19738	9,20%	21192	9,08%
Pinhel	16218	7,56%	17481	7,49%
Trancoso	15664	7,30%	16579	7,10%
Almeida	13346	6,22%	14564	6,24%
Colorico da Beira	13049	6,08%	14463	6,20%
Figueira Castelo Rodrigo	12180	5,67%	13242	5,67%
Vila Nova de Foz-Coa	11613	5,41%	12169	5,21%
Meda	9246	4,31%	10084	4,32%
Fornos de Algodres	8304	3,87%	9259	3,97%
Aguiar da Beira	6909	3,22%	7566	3,24%
Manteigas	2855	1,33%	3300	1,41%
Distrito da Guarda	214507	100%	233203	100%

Mapa VI - Percentagem da população ganha ou perdida dos Concelhos do Distrito da Guarda entre 1864 e 1878



Tendo por base o Quadro V⁶⁷, entre os anos de 1864 e 1878, conseguimos detetar que, todos os 14 concelhos do distrito aumentaram a sua população e que todos eles mantiveram o mesmo lugar na hierarquia distrital, que é comandada pelo concelho da Guarda, cujo número de habitantes supera nos dois recenseamentos os 30 mil habitantes, facto que nenhum outro concelho consegue igualar.

⁶⁶ Para uma melhor identificação das transferências de freguesias do concelho de Almeida para o do Sabugal e do concelho da Meda para o de Vila Nova de Foz-Côa consultar, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

⁶⁷ O Quadro V foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

Quer isto dizer que 15% da população do Distrito vive na sua sede, o concelho da Guarda. A este seguem-se os concelhos de Seia (12%), Sabugal (11%), e Gouveia (9%). Ou seja estes 4 concelhos mais populosos correspondem genericamente aos que de certa forma são mais atrativos para as populações, a Guarda, como centro administrativo e agrícola, Seia e Gouveia como centros industriais, como adiante veremos e o Sabugal, como o concelho por sinal de maiores dimensões territoriais.

No entanto ao olharmos para o Mapa VI⁶⁸ verificamos algo curioso, se os concelhos da Guarda e Sabugal continuam atrativos à população, pois registam respetivamente um acréscimo de população de 0,17% e de 0,18% relativamente aos restantes concelhos, por outro lado, Seia e Gouveia, perdem população, respetivamente 0,57% e 0,12%, que poderá estar associado com o facto destes também serem dos concelhos mais densamente povoados, por isso com mais tendência para as populações procurarem novos espaços fora do concelho natal. Já nos concelhos de Vila Nova de Foz-Coa, Figueira Castelo Rodrigo, Pinhel e Trancoso a fuga de população está diretamente relacionada com a filoxera, que afetou e muito a vinha dessas regiões a partir de 1862 e 1872 e nomeadamente entre 1878 a 1890.⁶⁹ O próprio Concelho de Agricultura do distrito da Guarda na sessão de 10 de setembro de 1878 chama a atenção para a situação *calamitosa das vinhas do Douro*⁷⁰, relacionando assim os concelhos em causa.

Feita a abordagem à percentagem de população de cada concelho relativamente ao todo do distrito passemos à análise das densidades populacionais.

Embora esta variável esteja à partida condicionada a vários fatores naturais (clima, tipo de solo, relevo), históricos, económicos e sociais, pode muito bem servir para aferir melhor as conclusões retiradas da análise da evolução da população absoluta.⁷¹

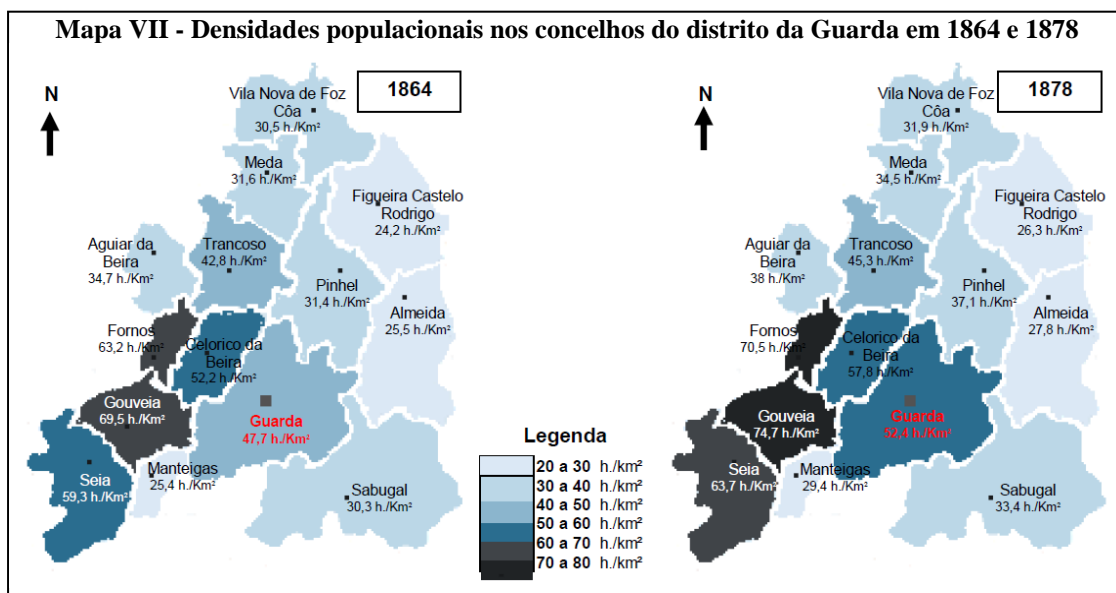
⁶⁸O Mapa VI foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

⁶⁹ “Entre 1862 e 1872, inicia-se a sua regressão económica, a qual é seguida de uma diminuição demográfica. À medida que nas quintas a cultura da vinha vai sendo abandonada, sob o duplo efeito da redução do mercado e da invasão filoxérica, a população desocupada abandona progressivamente a região. Este fenómeno aparece com toda a nitidez de 1878 a 1890, na principal zona produtora do vinho do Porto, o Alto-Douro, onde a população estagna nalguns concelhos e diminui noutros.” PEREIRA (1969: 93). Sobre a praga da filoxera consultar, MARTINS (1991: 653-688).

⁷⁰ *Atas das Sessões do Conselho de Agricultura do distrito da Guarda*, in “Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Conselho de Agricultura do distrito”, PT/ADGRD/Conselho de Agricultura do Distrito/Sr 01, Cx. 1, 12/11/1877 a 10/12/1886, Atas das SESSÕES DO Conselho de Agricultura, 10 de setembro de 1878, 8v. e 9.

⁷¹ AMARO (2006: 53-54).

O Mapa VII⁷² dá-nos conta da evolução das densidades populacionais dos concelhos do distrito da Guarda, às datas dos dois primeiros recenseamentos da população, 1864 e 1878.



Da sua análise, para o ano de 1878 concluímos que os concelhos mais densamente povoados são Gouveia, Fornos, Seia, Guarda e Celorico da Beira. Destes cinco concelhos, e segundo o Mapa VII, os concelhos de Gouveia, Seia e Guarda fazem partes dos mais populosos e Celorico da Beira e Fornos inscrevem-se no grupo dos que ganharam mais população de 1864 para 1878.

Curiosamente estes cinco concelhos correspondem à linha do rio Mondego, ou seja aos concelhos localizados mais a ocidente e que cujas condicionantes naturais fazem destes mais atrativos à população daí o facto de terem um registo de densidade populacional mais elevado.⁷³ Por outro lado é de referir que os concelhos tradicionalmente ligados à indústria têxtil são também os que registam uma maior densidade populacional, Gouveia e Seia. Neste âmbito Manteigas, apesar de ligado à indústria têxtil, não regista uma forte densidade devido precisamente ao facto do seu território ser ocupado quase exclusivamente pela Serra da Estrela, facto que reduz e muito a área de ocupação humana de um concelho já de si de pequenas dimensões.

Um outro aspeto que chama a atenção da análise do Mapa VII prende-se com o posicionamento dos concelhos em 1864 e 1878. Com efeito este não regista alterações

⁷² O Mapa VII foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

⁷³ AMARO (2006: 57). Este autor refere também a mesma tendência de que os concelhos abrangidos pelos Rios Dão e Mondego são tradicionalmente os mais densamente povoados.

significativas, o que comprova que há uma tendência de evolução populacional simétrica em todo o distrito, pois os concelhos de maior e menor densidade permanecem praticamente os mesmos. O concelho da Guarda não sendo dos que apresenta uma maior densidade encontra-se muito próximo dos mais densamente povoados, com um registo de 47,7 h/km² e 52,4 h/km², facto a que não será alheio a sua condição de sede administrativa atrás referido.

Feita a aproximação à realidade distrital e concelhia passemos à abordagem do fenómeno urbano no distrito e, mais em concreto, do posicionamento da cidade da Guarda face ao distrito e concelho onde se encontra inserido, até porque atualmente é ponto assente que o desenvolvimento urbano é sinónimo de desenvolvimento económico.⁷⁴ No entanto, importa também salientar a extrema dificuldade que existe em aferir de forma acertada os conceitos de população rural e de população urbana e que de certa forma podem concorrer para inconsistentes conclusões.⁷⁵ Embora tendo em conta as limitações existentes é possível, com as devidas cautelas retirar algumas conclusões interessantes.

Retomando os recenseamentos de 1864 e 1878, estes remetem para a existência de apenas dois núcleos urbanos no distrito da Guarda, as povoações da Guarda e Pinhel, que à data tinham a designação de cidade. Quer isto dizer que em termos distritais, em 1878 cerca de 3,21% da população vivia nas cidades e 96,79% vivia em núcleos rurais. Ou seja o distrito estaria muito abaixo da média nacional por distrito que apontava para a existência de 12,0% de habitantes a viver nas cidades.⁷⁶

Estendendo a análise da urbanidade às sedes de concelho aparece-nos já uma realidade ligeiramente diferente, ou seja, para o ano de 1878, 14,09% da população viveria nas cidades e 85,90% da população viveria no meio rural.⁷⁷

⁷⁴ “Como já referimos anteriormente, hoje poucos autores têm dúvidas sobre a correlação existente entre o urbanismo e desenvolvimento económico.” AMARO (2006: 63).

⁷⁵ No século XIX, para o distrito da Guarda eram considerados apenas dois núcleos urbanos, Guarda e Pinhel. No entanto, estudos recentes acrescem a esses núcleos urbanos, ou as sedes concelhias, Amaro (2006: 59) ou os núcleos com mais de 2000 habitantes, VAQUINHAS (julho de 1993: 481 ss.).

⁷⁶ *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881, pp. XII.

⁷⁷ *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

Olhando para estes dados, apesar da diferenciação percentual ser notória, algo que é incontornável é a ruralidade do distrito à data de 1878, pois a grande maioria da população viveria fora das cidades, facto extensivo a todos os concelhos do distrito incluindo o concelho da Guarda, com 14,18% dos habitantes a viver na cidade e com 85,81% dos habitantes a residir nos núcleos rurais.

Quadro VI – População urbana e população rural por concelho do distrito da Guarda em 1864 e 1878

Distrito da Guarda Concelhos	1864		1878	
	População urbana	População rural	População urbana	População rural
Manteigas	91,31%	8,68%	89,09%	10,90%
Vila Nova de Foz Coa	24,68%	75,31%	25,67%	74,32%
Celorico da Beira	17,87%	82,12%	20,45%	79,54%
Fornos de Algodres	16,38%	83,61%	16,98%	83,01%
Trancoso	16,26%	83,73%	16,71%	83,28%
Pinhel	13,77%	86,22%	14,30%	85,69%
Aguiar da Beira	13,46%	86,53%	13,81%	86,18%
Gouveia	13,17%	86,82%	13,17%	86,82%
Guarda	12,67%	87,32%	14,18%	85,81%
Almeida	12,64%	87,35%	12,79%	87,20%
Meda	10,94%	89,05%	11,51%	88,48%
Figueira Castelo Rodrigo	9,23%	90,76%	8,86%	91,13%
Seia	8,07%	91,92%	8,20%	91,79%
Sabugal	6,16%	93,83%	5,74%	94,25%
Distrito	13,62%	86,37%	14,09%	85,90%

Olhando para o Quadro VI⁷⁸, para além do claro padrão de ruralidade do distrito é também possível verificar que entre os anos de 1864 e 1878, embora ligeiro, há um aumento generalizado dos núcleos urbanos face ao mundo rural, exceção feita aos concelhos de Manteigas, Figueira Castelo Rodrigo e Sabugal, cujas sedes teriam perdido população face a núcleos mais pequenos.⁷⁹ A nível hierárquico o concelho da Guarda é o único que em 1878 muda de posição, ultrapassando os concelhos de Aguiar da Beira e Gouveia, denotando assim a nível distrital uma maior capacidade atrativa de gentes.

Em termos absolutos e tendo como referência o Quadro VII⁸⁰ é possível verificar que todas as sedes de concelho viram aumentada a sua população sendo que a Guarda se

⁷⁸ O Quadro VI foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

⁷⁹ No entanto estes três concelhos podem ser considerados atípicos: Manteigas é constituído apenas por três freguesias sendo duas delas pertencentes à sua sede; Figueira Castelo Rodrigo apresenta dois núcleos urbanos com população superior à sua sede (Escalhão chega a dobrar a população da sua sede); e o Sabugal apresenta três povoações com população semelhante à sua sede. Este facto reafirma a posição de que o aumento generalizado dos núcleos urbanos é extensivo a todo o distrito. *Op.cit.*

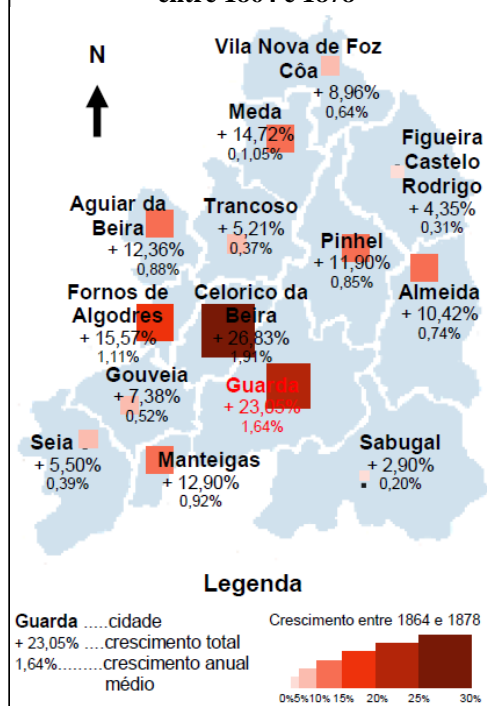
⁸⁰ O Quadro VII foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

encontra bem destacada em relação aos restantes núcleos urbanos com uma população de 5146 habitantes em 1878.

Quadro VII – Evolução da População absoluta e fogos da cidade da Guarda e restantes sedes de concelho em 1864 e 1878

Distrito da Guarda Sedes de Concelho	1864		1878	
	População absoluta	Fogos	População absoluta	Fogos
Guarda (2 freguesias)	4182	834	5146	1012
Vila Nova de Foz Coa	2867	739	3124	769
Trancoso (2 freguesias)	2548	514	2681	623
Manteigas (2 freguesias)	2607	608	2940	688
Gouveia (2 freguesias)	2600	614	2792	694
Celorico da Beira (2 freguesias)	2333	549	2959	700
Pinhel	2234	545	2500	651
Seia	2199	476	2320	530
Almeida	1688	425	1864	539
Sabugal	1550	350	1595	386
Fornos de Algodres	1361	314	1573	366
Figueira Castelo Rodrigo	1125	260	1174	316
Meda	1012	262	1161	301
Aguai da Beira	930	208	1045	235

Mapa VIII - Percentagem de crescimento da cidade da Guarda e restantes sedes de concelho entre 1864 e 1878



Olhando para o Mapa VIII⁸¹, entre 1864 e 1878, a cidade da Guarda cresceu 23,05% e a um ritmo anual de 1,64%. Mais uma vez os locais que registam um maior crescimento encontram-se localizados na linha do Mondego, Celorico da Beira e Fornos de Algodres, que como vimos atrás registavam também uma elevada densidade populacional. Gouveia e Seia aparecem agora registando ligeiros acréscimos populacionais, mas que no cômputo concelhio, e como já vimos atrás, apresentam uma elevada densidade populacional. Neste ponto é importante referir que Gouveia possui 8 núcleos urbanos com mais de 1000 habitantes e um com mais de 2000 habitantes e Seia possui 8 com 1000 habitantes e 2 com 2000 habitantes. Por sua vez o concelho da Guarda tem apenas 4 núcleos que superam ligeiramente os 1000 habitantes.⁸²

⁸¹ O Mapa 8 foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

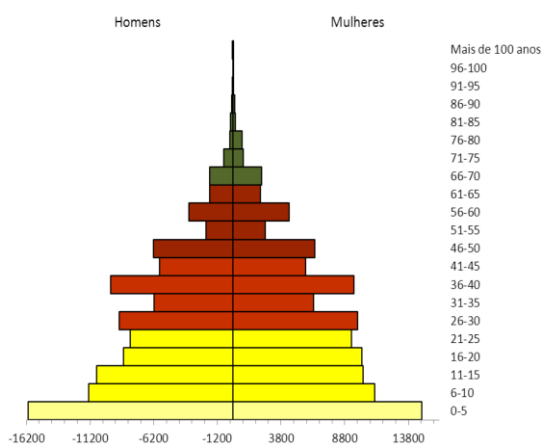
⁸² *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

Em suma se é certo que o distrito acompanha o movimento de crescimento urbano registado em todo o país⁸³, o mesmo já não se pode dizer que, até 1878, este crescimento seja sinónimo de um forte êxodo das populações do campo para as cidades, isto pelo ligeiro acréscimo que os núcleos urbanos tiveram nesses 14 anos. A cidade da Guarda, como capital de distrito apresenta-se destacada em termos absolutos como a cidade por excelência do distrito, dando-lhe uma certa primazia sobre as restantes sedes concelhias, sobre as quais possivelmente exerce algum poder atrativo, mas que não irá além da sua área de jurisdição ou limite natural.

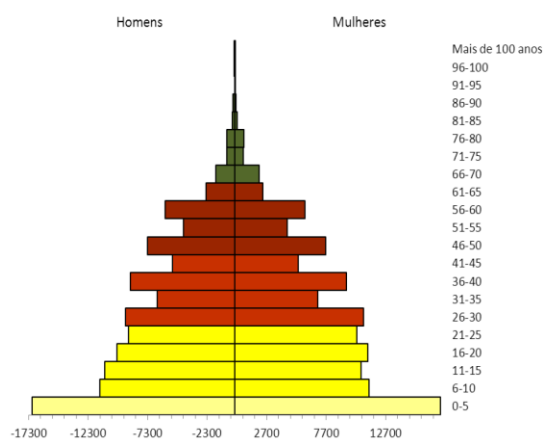
Feita a análise à evolução da população passemos à sua composição, primeiro por sexos, idades e nível de instrução e por último a nível da sua constituição socioeconómica.

Recorrendo às Pirâmides de idades I a VI⁸⁴, que representam a composição por idades e sexos, do distrito, concelho e cidade da Guarda em 1864 e 1878, concluímos pela forma de *acento circumflexo* que estas aparentam, que a estrutura da população é típica das sociedades do Antigo Regime, ou dos países não desenvolvidos com taxas de natalidade e mortalidade elevadas. O topo é por isso reduzido e a base é muito larga.⁸⁵

Pirâmide I - Pirâmide de idades do distrito da Guarda referente ao ano de 1864



Pirâmide II - Pirâmide de idades do distrito da Guarda referente ao ano de 1878

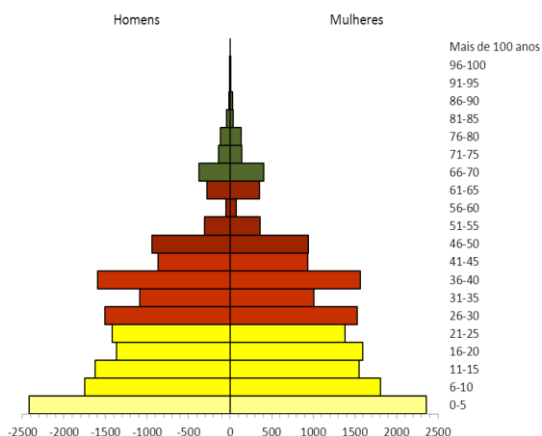


⁸³ PEREIRA (1969: 102 ss.).

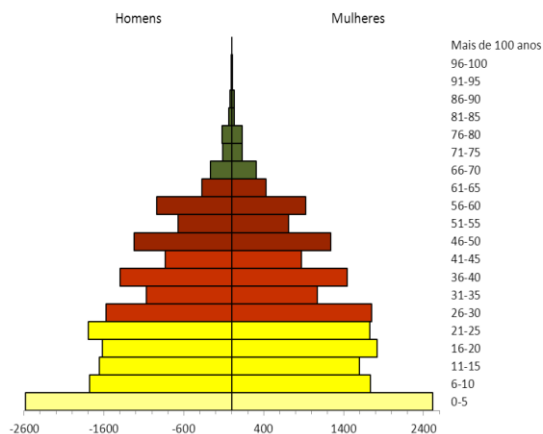
⁸⁴ Pirâmides de idade I a VI foram adaptadas de, *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1864*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868; *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*.

⁸⁵ NAZARETH (1988: 169). Existem também as pirâmides em forma de urna e de às de espadas.

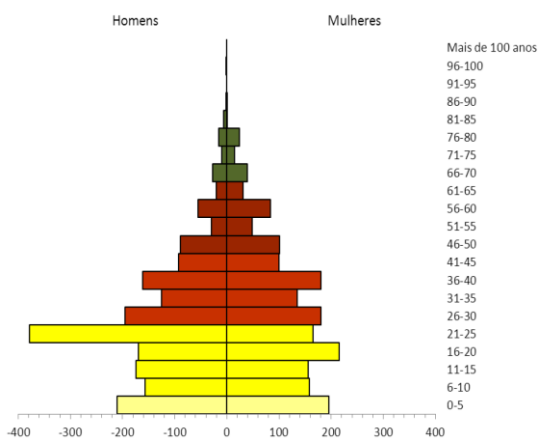
Pirâmide III - Pirâmide de idades do concelho da Guarda referente ao ano de 1864



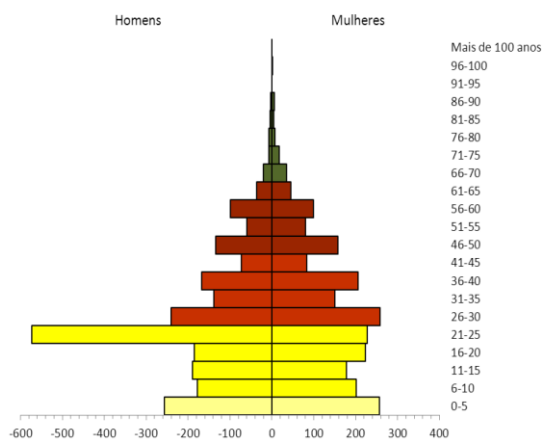
Pirâmide IV - Pirâmide de idades do concelho da Guarda referente ao ano de 1878



Pirâmide V - Pirâmide de idades da cidade da Guarda referente ao ano de 1864



Pirâmide VI - Pirâmide de idades da cidade da Guarda referente ao ano de 1878



Quer isto dizer que apresentam, por um lado valores elevados a nível da base, que são o reflexo de taxas de natalidade elevadas, mas que por sua vez mostram uma diminuição progressiva da população à medida que esta sobe nas diferentes faixas etárias, que são o reflexo do fraco controlo da mortalidade, aliás já assinalado atrás e comprovado pelo Quadro III.

Um outro aspeto que chama a atenção prende-se com o excedente de população feminina. Se nas pirâmides etárias de 1864, a nível concelhio e da cidade da Guarda, esta tendência não se regista, nas restantes (referentes a 1878) a população masculina encontra-se sempre em inferioridade face à população feminina, nomeadamente a partir das faixas etárias dos 16 anos aos 25 anos, que coincide com as idades onde a população feminina inverte a tendência nos seus valores passando a ser superiores aos dos homens.

Com efeito esta inversão de quantitativos na faixa de população mais jovem e apta pode ser associada aos fluxos migratórios já referido atrás que, neste período da história, era um fenómeno esmagadoramente masculino.⁸⁶

Um outro aspeto que também desperta a atenção em todas as pirâmides são as quebras nas faixas etárias a partir dos 50 anos. Estas quebras intercalam-se com retomas, o que pode ser fruto das elevadas taxas de mortalidade. Neste caso assume particular relevo as Pirâmide de 1864, nomeadamente a referente ao concelho e distrito. Neste caso a elevada mortalidade poderá estar relacionada com os períodos das convulsões político-militares, que entre 1841-45 e 1842-1854 tiraram a vida a um número considerável de portugueses, em idade mais apta.

Por último e detendo-nos nas pirâmides V e VI, referentes às duas freguesias da cidade da Guarda há um aspeto que se destaca: na faixa etária entre os 21 e 25 anos a população masculina, quer em 1864, quer em 1878, apresenta um forte incremento, que não é visível a nível concelhio, nem no âmbito distrital, que pode, por um lado traduzir um fluxo migratório regional contínuo (de 1864 a 1878), das imediações do meio rural para a cidade da Guarda, para onde os mais jovens se deslocam à procura de um melhor trabalho⁸⁷ (comprovado na tendência atrativa da Guarda face à sua envolvente do Quadro VII e Mapa VIII), ou por outro lado pode traduzir o aumento natural de população jovem da cidade devido ao recrutamento anual de mancebos para o serviço militar que era obrigatório e que tinha a cidade da Guarda como polo atrativo, por esta ser o local do Regimento de Infantaria 12.⁸⁸

Passando agora ao nível da instrução o distrito da Guarda à semelhança do que sucede no resto do país apresenta uma elevada percentagem de população analfabeta.

Quadro VIII – População que sabe ler e analfabeta por distrito em 1878

Posição	Distritos	População absoluta	População que tem instrução primária (sabe ler)				População não que tem instrução primária (analfabeta)			
			Homens	Mulheres	Total	Percentagem da população	Homens	Mulheres	Total	Percentagem da população
1	Lisboa (Setúbal)	517068	79959	66134	146093	28,25%	177286	174680	351966	68,06%
2	Porto	468291	75154	35260	110414	23,57%	136293	215174	351467	75,05%
3	Vila Real	232362	35718	12790	48508	20,87%	72941	103179	176120	75,79%
11	Guarda	233203	25901	5640	31541	13,52%	84854	112099	196953	84,45%
17	Castelo Branco	177440	14649	4518	19167	10,80%	70289	84527	154816	87,26%
	Portugal Continental	4303654	516669	222913	739582	17,18 %	1479157	1941576	3420733	79,48%

⁸⁶ CASCÃO (julho de 1993: 425 ss.).

⁸⁷ PEREIRA (1969: 102 ss.).

⁸⁸ Nos anos de 1881 e 1882 em média foram recrutados cerca de 80 mancebos, número que deve ser aproximado ao dos anos anteriores e que pode provar uma pequena parte do referido incremento de população, *Livro de Atas da Câmara Municipal da Guarda*, Guarda, Arquivo da Câmara Municipal da Guarda, Sessão do dia 26 de agosto de 1880 e Sessão de 22 de setembro de 1881.

Em concreto no distrito da Guarda à data de 1878 e tal como vem expresso no Quadro VIII⁸⁹ cerca de 84,45% dos habitantes não sabia ler nem escrever, contra apenas 13,52% da população que terá frequentado a instrução primária ou simplesmente terá sido alfabetizada, sabendo por isso ler. No referido Quadro VIII ressaltam também os valores referentes à população feminina. Esta exhibe sempre quantitativos muito inferiores aos do homem no que diz respeito à faixa de população que sabe ler. No caso do distrito da Guarda só 4,79% das mulheres sabe ler contra 23,38% dos homens que tiveram acesso à instrução. 95,20% das mulheres e 76% dos homens são analfabetos.

Olhando agora para o Quadro IX⁹⁰ que diz respeito à cidade da Guarda em 1878, verificamos que a população analfabeta desce para 66,32% e a população que sabe ler ascende para os 23,31%. Tanto na população feminina como na população masculina se verifica este fenómeno, que é de certa forma associado ao facto de na cidade ser mais facilitado o acesso à instrução.

Quadro IX – População que sabe ler e analfabeta na cidade da Guarda em 1878									
Cidade	População absoluta	População que tem instrução primária (sabe ler)				População não que tem instrução primária (analfabeta)			
		Homens	Mulheres	Total	Porcentagem da população	Homens	Mulheres	Total	Porcentagem da população
Guarda	5146	869	331	1200	23,31%	1510	1903	3413	66,32%

No entanto apesar do panorama deplorável da instrução do país é unanimemente aceite (...) *que o século XIX é verdadeiramente, pesem embora os resultados relativos das políticas de ensino, o século da instrução pública*⁹¹ isto em virtude da proliferação das escolas e da figura do professor um pouco por todo o país.

Com efeito o distrito da Guarda entre 1864 e 1878 vê proliferar a criação de escolas por toda a sua área distrital. Em 14 anos viu aumentar o número de escolas de 167 para 278. Ao olharmos para os Quadros X e XI⁹² verificamos também que o distrito da Guarda (entre 1864 e 1878) é dos distritos portugueses com o maior número de escolas e com uma relação de alunos por escola mais baixa de todos os distritos do

⁸⁹ O Quadro VIII foi adaptado de, *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*. Em anexo segue o Quadro VIII.1 com a totalidade dos distritos de Portugal continental.

⁹⁰ O Quadro IX foi adaptado de, *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*. Importante de referir que a percentagem no Quadro IX em falta refere-se à população transeunte e ausente na data do recenseamento de 1878 e que não foi contabilizada na estatística da instrução pública na qual se baseia o referido Quadro IX.

⁹¹ TORGAL (julho de 1993: 611).

⁹² Os Quadros X e XI foram adaptados de, *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*, pp. XXV. Em anexo seguem os Quadros X.1 e XI.1 com os 16 distritos de Portugal continental.

continente. Em 1878 conseguia ter um índice de uma escola para cada 838 habitantes do distrito, facto só ultrapassado pelo distrito de Vila Real.⁹³

Quadro X – Número de escolas no distrito da Guarda comparado com os restantes distritos de Portugal continental no ano de 1864

Posição	Distritos	População absoluta	1864			
			Número de escolas			Número de habitantes por cada escola
			Masculinas	Femininas	Total	
1	Lisboa (Setúbal)	440774	231	248	479	920
2	Santarém	201762	102	79	181	1114
3	Guarda	214507	151	16	167	1284
17	Braga	317499	110	8	118	2690
	Portugal Continental	3927392	1887	612	2499	1571

Quadro XI – Número de escolas no distrito da Guarda comparado com os restantes distritos de Portugal continental no ano de 1878

Posição	Distritos	População absoluta	1878			
			Número de escolas			Número de habitantes por cada escola
			Masculinas	Femininas	Total	
1	Vila Real	232362	194	91	285	815
2	Guarda	233203	215	63	278	838
3	Bragança	171802	150	45	195	881
17	Braga	328134	162	37	199	1648
	Portugal Continental	4303654	2695	1263	3958	1087

Para finalizar a caracterização da população do distrito, concelho e cidade da Guarda passemos à estruturação socioeconómica dos seus habitantes antes da chegada do comboio em 1882.

Contudo antes de referir esta abordagem à população é importante salientar as dificuldades inerentes à concretização deste objetivo, bem como a forma indireta de o tentar alcançar.

Com efeito até 1890 torna-se muito difícil definir a estrutura socioeconómica da população portuguesa e por consequência da do distrito da Guarda em virtude da ausência de estatística a este respeito. Os recenseamentos gerais da população de 1864 e 1878 apesar de terem esse objetivo, a sua implementação, nos dois censos, não foi bem-sucedida pelo que a compilação dos formulários destinados a esse efeito tivessem sido abandonados.⁹⁴

⁹³ Apesar destes valores estes estão muito aquém dos indicadores dos principais países europeus à data de 1870: Espanha, com uma escola para cada 600 habitantes; França, Baviera, Itália, Holanda e Inglaterra, com uma escola para cada 500 a 400 habitantes; Suécia, com uma escola para cada 300 habitantes; Estados Unidos, com uma escola para cada 160 habitantes; e Prússia com uma escola para cada 150 habitantes. SERRÃO (março de 1986: 330).

⁹⁴ A tentativa de definir o conceito de profissão (ocupação ou situação social) já existe no Censo de 1864, "(...)O preenchimento do quesito relativo às condições dos habitantes que faziam profissão habitual do trabalho foi tão deficiente que não aconselhou o seu apuramento. A falta de empenhamento dos agentes e o facto de o mesmo

Nesta impossibilidade recorreremos neste estudo às listas elaboradas pelo governador civil de recenseamento de eleitores e elegíveis a deputados. No Arquivo Distrital da Guarda foi possível ter acesso a essas listas mas de forma limitada, uma vez que só dispunham, não dos cadernos eleitorais, mas sim das sinopses eleitorais compostas apenas dos quantitativos da população eleitora e elegível e por consequência da população não eleitora.

Segundo as condições impostas pelo Decreto Lei de 30/09/1852⁹⁵ é possível a hierarquização da população em três grandes grupos, os que ficam excluídos do ato eleitoral, os que podem ser eleitores, e os que podem ser eleitos. Segundo este Decreto lei, um dos critérios mais importantes para se poder enquadrar num ou noutro estrato eleitoral é a renda líquida anual de dada pessoa.

Quadro XII – Hierarquização social segundo as condições para se ser eleitor e elegível do ano de 1852

	Condição essencial Rendimento líquido anual	Idade	Profissão tipicamente associada ao tipo de rendimento anual
Excluído do ato eleitoral	Menos de 100\$000 reis de renda líquida anual	-	- Criados de servir (excetuando guarda-livros, os caixeiros de comércio, criados da Casa Real e os administradores de fazendas rurais e urbanas) - Falidos - Libertos
Para ser eleitor	Entre 100\$000 reis e 399\$000 reis de renda líquida anual	25 anos (maioria de legal)	- Proprietários de comércio, indústria ou agrícolas - Proprietário de prédios urbanos ou rurais - Empregados do estado em efetivo serviço, jubilados, pensionistas, aposentados, adidos ou reformados - Funcionários do exército ou armada (oficiais, aspirantes a oficiais, sargentos-ajudantes, quartéis-mestres) - Guardas municipais - Clérigos das ordens sacras (a partir dos 21 anos) - Profissionais com formação superior em estabelecimentos de ensino portugueses ou estrangeiros (médicos, professores, homens de leis, etc.) também a partir dos 21 anos) - Profissionais com formação liceal (a partir dos 21 anos)
Para ser elegível	Mais de 400\$000 reis de renda líquida anual	-	- todas as profissões da condição de eleitor mas com prova de renda líquida anual superior a 400\$000 reis (eram inelegíveis os estrangeiros naturalizados, membros da Câmara dos Pares, os não habilitados com graus ou títulos, os governadores civis, os administradores do concelho, os juizes de direito de primeira instância, os juizes dos tribunais de segunda instância, os delegados dos procuradores régios, os procuradores régios, os comandantes das divisões militares, os chefes de Estado maior, os governadores gerais e secretários gerias dos governadores do ultramar.

indivíduo exercer duas ou mais profissões, são algumas das causas adiantadas na Introdução do Censo para o fracasso da Inquirição. No Censo de 1878 continua a dificuldade em definir a profissão (ocupação e posição social), de forma a permitir um apuramento rigoroso.” CARRILHO (1996: 2-3).

⁹⁵ VASCONCELOS (1853: 479-512).

Ao observarmos o Quadro XII⁹⁶ pode-se facilmente perceber a possibilidade de inferir o quadro socioeconómico do distrito, concelho e cidade da Guarda, uma vez que o referido Decreto Lei de 1852 baseia a estruturação legislativa essencialmente em função da riqueza pessoal.

Gráfico I - Evolução comparada da população eleitora dos concelhos do distrito da Guarda entre 1873 e 1882

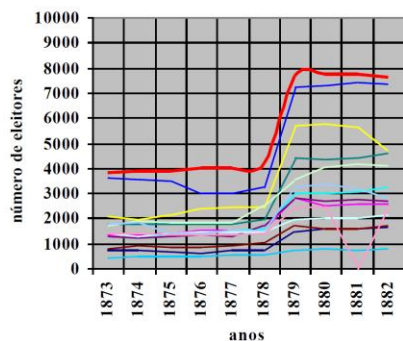


Gráfico III - Evolução comparada da população elegível nas sedes de concelho entre 1873 e 1882

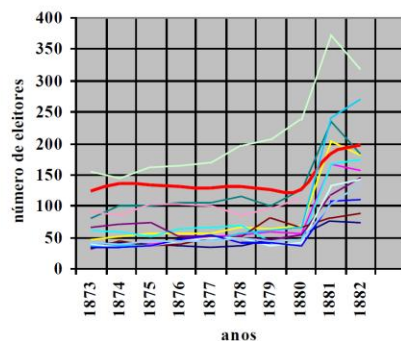


Gráfico II - Evolução comparada da população elegível dos concelhos do distrito da Guarda entre 1873 e 1882

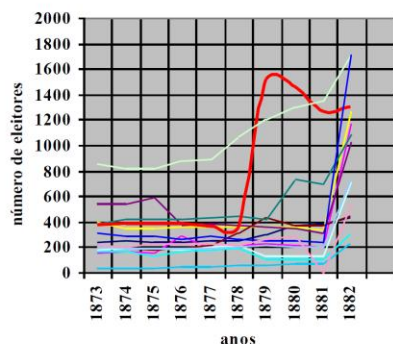
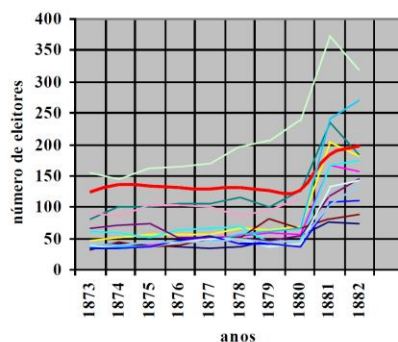


Gráfico IV - Evolução comparada da população elegível nas sedes de concelho entre 1873 e 1882



Atentemos agora a análise dos Gráficos I, II, III e IV⁹⁷ que dizem respeito à população eleitora e elegível dos 14 concelhos do distrito da Guarda e das respetivas sedes concelhias.

Após uma primeira leitura verificamos em todos os 4 gráficos que no ano de 1878 se apura uma rutura nos quantitativos da população eleitora e elegível. Ao contrário do que se possa pensar esta rutura coincide com a aprovação da nova lei eleitoral de 8 de maio de 1878 que (...) *torna extensivo o direito de voto aos chefes de*

⁹⁶ O Quadro XII foi adaptado de, VASCONCELOS (1853: 479-512).

⁹⁷ Os Gráficos I, II, III e IV foram adaptados de: *Sinopse Eleitoral 1874-1883*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Sinopse Eleitoral”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc L/Sr 04, Cx. 623 001 Sinopse Eleitoral 1874-1883 Lv.

*família, o que faz ascender quase duplamente o leitorado (...)*⁹⁸ em todo o território nacional. O distrito da Guarda não fugiu à regra.

Em segundo lugar, apesar da quebra de 1878, é possível reter uma certa continuidade nos valores da população eleitora e elegível, que após a subida registada retomam a tendência anterior, quer isto dizer que não há alterações significativas na hierarquia dos 14 concelhos e respetivas sedes concelhias do distrito.

Um outro aspeto que chama a atenção é o facto dos concelhos e sedes que se encontram na liderança serem quase sempre os mesmos, são eles Guarda, Gouveia, Seia, Pinhel, Sabugal e Celorico da Beira, que ao fim ao cabo representam aqueles que, ou se encontram nas linhas do Mondego e Coa, ou se encontram associados com a indústria têxtil e que por consequência a uma elite industrial, ou registam um quantitativo de população absoluta e de densidade populacional mais elevado e/ou onde se encontram as sedes concelhias de maiores dimensões populacionais.

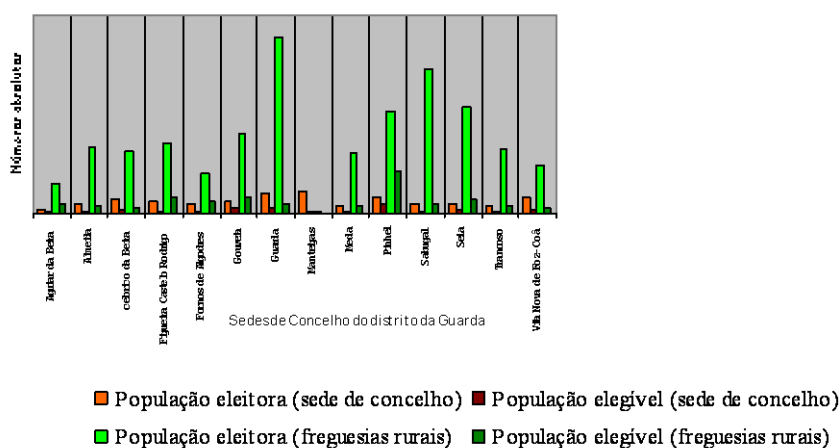
No que diz respeito ao concelho e cidade da Guarda é curioso observar que esta, a nível da população eleitora (Gráficos I e III), assume sempre um papel de liderança relativamente aos restantes concelhos e respetivas sedes. A nível da população elegível (Gráficos II e IV) a Guarda, apesar de se encontrar nas posições cimeiras é já ultrapassada por Pinhel, Sabugal e a nível de sede pelos núcleos urbanos de Foz-Coa e Manteigas⁹⁹.

Uma vez inferidos os concelhos e sedes com maior poder económico interessa agora verificar, a nível concelhio, a relação existente entre freguesias rurais e urbanas e a população eleitora e elegível, para de certa forma determinar onde reside o poder económico, se no mundo rural ou no núcleo urbano, assim com o estrato socioeconómico preponderante. A análise vamos reportá-la ao ano de 1878 pois, se por um lado vai este ano vai ao encontro dos quantitativos populacionais aqui abordados, por outro lado aproveita o facto dos quantitativos dos eleitores e elegíveis ainda não serem abrangidos pela nova lei eleitoral de 1878.

⁹⁸ VARGUES e RIBEIRO (julho de 1993: 192). A população com direito a voto passa a ser extensiva a todos os cidadãos maiores de 21 anos, com uma renda líquida anual de 100\$000 réis mas que saibam ler e escrever ou sejam os chefes de família.

⁹⁹ O caso de Manteigas é pouco exemplificativo, uma vez que o relevo do concelho é ocupado em grande parte pela Serra da Estrela, tendo por isso apenas três freguesias, duas das quais incluídas na sua sede.

Gráfico V-- Relação entre a população eleitora e elegível e os núcleos urbanos e freguesias rurais no ano de 1878



Ao olharmos para o Gráfico V¹⁰⁰ excetuando o concelho de Manteigas pelas razões já expostas, a conclusão é óbvia o poder económico dos restantes 13 concelhos do distrito da Guarda encontra-se centrado nas freguesias rurais, o que quer dizer que a sociedade já de si essencialmente agrícola (em termos absolutos) centra a sua força económica também no mundo rural.¹⁰¹

Passando agora a cidade da Guarda em particular e apesar dos condicionalismos impostos pelas fontes utilizadas podemos avançar a seguinte estrutura socioeconómica da cidade e das freguesias rurais do concelho da Guarda no ano de 1878.

Gráfico VI - Estrutura socioeconómica da cidade da Guarda em 1878

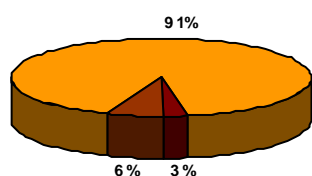
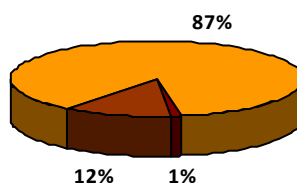


Gráfico VII - Estrutura socioeconómica das freguesias rurais do concelho da Guarda em 1878



- População com rendimentos superiores a 400\$00 reis de renda líquida anual
- População com rendimento situado entre os 100\$000 reis de renda líquida anual
- População com rendimentos inferiores a 100\$000 reis de renda líquida anual

¹⁰⁰ O Gráfico V foi adaptado de, *Sinopse Eleitoral 1874-1883*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Sinopse Eleitoral”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc L/Sr 04, Cx. 623 001 Sinopse Eleitoral 1874-1883 Lv.

¹⁰¹ A agricultura é a principal ocupação da população do reino. BOTELHO (1878: 221 ss.). Aliás a própria nova lei eleitoral de 1878 é uma prova inegável do poder do mundo rural, uma vez que esta beneficiou a facção da sociedade que vivia nas freguesias rurais, aumentando o seu poder eleitoral. VARGUES e RIBEIRO (julho de 1993: 192 ss.).

Os Gráficos VI e VII¹⁰² dão-nos assim a composição socioeconómica do concelho e cidade da Guarda. Desta forma para a cidade da Guarda em 1878 podemos adiantar que 91% da população da cidade tem rendimentos inferiores a 100\$000 reis anuais, 6% entre 100\$000 reis e 399\$000 reis anuais contra apenas 3% que apresenta rendimentos superiores a 400\$000 reis de renda líquida anual.

Numa comparação com o Gráfico VII que abarca as freguesias rurais podemos concluir que a cidade da Guarda apesar de ter uma menor percentagem de população eleitora, o que reflete o poder económico da periferia e do setor agrícola, esta regista uma percentagem superior de população com rendimentos que superam os 400\$000 reis de renda líquida anual, o que poderá de certa forma refletir não só o pendor administrativo da Guarda, como também o facto de esta estar associada com um certo dinamismo económico.

Nos dois gráficos salta também à vista os valores percentuais relativos à população que tem rendimentos inferiores a 100\$000 reis de renda anual, que contabilizam na cidade 91% e nas freguesias rurais 87% da população. Quer isto dizer que aqueles que não têm acesso ao ato eleitoral representam a grande maioria da sociedade do concelho, refletindo desta forma a existência de fortes desigualdades económicas e sociais.

Em jeito de conclusão e no âmbito da caracterização demográfica do distrito, concelho e cidade da Guarda vários são os aspetos a reter:

- em 14 anos (1864 a 1878) a população do distrito, embora ligeiramente abaixo da média nacional, cresceu em termos absolutos à semelhança do que sucedeu a nível nacional;
- reflete a existência de taxas de natalidade e mortalidade elevadas;
- embora crescendo em termos absolutos o distrito perdeu 0,05% da população a favor, ora das migrações internas para os núcleos urbanos de Lisboa e Porto e para as bacias do Sado, baixo Mondego e nomeadamente para a região alentejana, ora para as migrações externas, direcionadas exclusivamente para o

¹⁰² Os Gráficos VI e VII foram adaptados de, *Sinopse Eleitoral 1874-1883*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Sinopse Eleitoral”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc L/Sr 04, Cx. 623 001 Sinopse Eleitoral 1874-1883 Lv. e *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 50-51.

Brasil, revelando escassa capacidade para não deixar sair a sua população e escassa capacidade para atrair população de outras regiões;

- apresenta valores quantitativos de emigração pouco significativos quando comparados com os distritos do litoral mais afetados por esse fenómeno, tais como Porto, Viseu, Vila Real ou Viana do Castelo, aspecto que pode estar diretamente relacionado com o facto do distrito da Guarda se encontrar muito distante dos portos de embarque para a emigração exterior, nomeadamente para o Brasil;
- em termos concelhios o concelho da Guarda é o que regista valores absolutos mais elevados no cômputo dos 14 concelhos do distrito e dos que cresceu e mais ganhou população entre 1864 e 1878;
- 15% da população do distrito vive no concelho da Guarda, seguidos dos concelhos de Seia, Sabugal, Gouveia e Pinhel, que são também os concelhos com maior densidade populacional;
- a população vive maioritariamente nas freguesias rurais, em todos os concelhos do distrito;
- todos os núcleos urbanos do distrito registaram um crescimento relativamente às freguesias rurais entre 1864 e 1878, sendo que a Guarda é dos núcleos urbanos que teve uma percentagem de crescimento maior e um valor absoluto mais elevado o que pode revelar um certo carácter atrativo face às restantes cidades do distrito;
- a composição da população apresenta a forma de *acento circunflexo* típica das sociedades do Antigo Regime, ou dos países não desenvolvidos;
- a cidade da Guarda, entre 1864 e 1878, regista um aumento significativo dos quantitativos da população entre os 21 e os 25 anos, podendo inferir que esta é um centro atrativo de população jovem;
- o concelho da Guarda apresenta uma composição socioeconómica ainda bastante desigual, com cerca de 88% da população a ter rendimentos líquidos anuais inferiores a 100\$000 reis, 11% com rendimentos entre os 100\$000 reis e 399\$000 reis e 1% com rendimentos superiores a 400\$000 reis;
- em todos os concelhos do distrito é notório a centralidade do poder económico no meio rural.
- os concelhos com maior poder socioeconómico são Guarda, Gouveia, Seia, Pinhel, Sabugal e Celorico da Beira;

- no âmbito do concelho a cidade da Guarda apesar de ter uma menor percentagem de população com rendimentos entre os 100\$000 reis e 399\$000 reis anuais, o que reflete o poder económico da periferia e do setor agrícola, esta regista uma percentagem superior de população com rendimentos que superam os 400\$000 reis de renda líquida anual.

1.2.2.2 – Economia

Feita a descrição demográfica passemos à caracterização económica do distrito, concelho e cidade da Guarda.

Mais uma vez a limitação imposta pela escassez e até ausência de fontes diretas sobre esta matéria condicionaram a abordagem à componente económica.

Neste âmbito privilegiámos o recurso, por um lado aos mapas elaborados pelo governador civil da cidade da Guarda que dão conta da produção agrícola¹⁰³, mas que infelizmente são muito escassos e extensivos apenas a alguns anos da década de 60 e 70 do século XIX, e por outro lado ao inquérito industrial de 1881, também muito elementar na descrição feita do distrito da Guarda. Para completar estas fontes recorreremos também a outros tipos de documentos da época aos quais adicionaremos algumas pinceladas de bibliografia atual isto para enquadrar e melhor fazer luz da realidade económica abrangente à cidade da Guarda.

Em termos descritivos abordaremos primeiro o setor agrícola, a pecuária ao qual se seguirá o setor industrial e por fim a atividade comercial, sendo que neste âmbito privilegiar-se-á a questão dos transportes, a rede viária distrital e os fluxos de comércio.

a) Setor agrícola

Em 1875 Gerardo Pery afirmava que a (...) *agricultura é a principal fonte de riqueza pública (...)*¹⁰⁴. Dos 9 milhões de hectares de superfície do território nacional 4,6 milhões eram superfície cultivada¹⁰⁵, ou seja cerca de 51% do território nacional, que Gerardo Pery divide em sete regiões agrícolas. O distrito da Guarda é ocupado pela região agrícola central (...) *uma região mista, na qual aparecem a par do castanheiro, o carvalho, a azinheira, a oliveira e a vinha, e que é própria para a cultura do trigo,*

¹⁰³ No que diz respeito aos mapas da produção agrícola emanados pelo Governo Civil e tal como sucedia com qualquer outro tipo de inquérito sobre os bens das populações refletiam sempre alguma desconfiança e escassa colaboração por parte dos inquiridos, o que leva a que esta informação quantitativa não seja em si cem por cento eficaz, mas aproximada aos valores reais. Por outro lado os valores apresentados esbarram também nas medidas e pesos apresentados, sempre variáveis de região para região.

¹⁰⁴ PERY (1875: 95).

¹⁰⁵ PERY (1875: 108). A região da Beira em concreto, com uma superfície total de 2.397.673 hectares, teria uma superfície social de 30.673 hectares (1,27%), uma superfície produtiva de 1.310.000 hectares (54%) e uma superfície inculca 1.075.000 hectares (44%). PERY (1875: 111). No entanto após comparação de fontes o historiador atual David Justino considera que na segunda metade do século XIX a área cultivada do país “(...) não andaria longe dos 4 milhões de hectares. (...)” JUSTINO (1988: 32).

*centeio e milho na primavera.*¹⁰⁶ No conselho da Guarda abunda o carvalho negral e o castanheiro.¹⁰⁷ É também possível encontrar no concelho e em todo o distrito, nomeadamente nos vales do Mondego, Coa, Zêzere e Douro, toda a espécie de árvores de fruto (pereira, pessegueiro, macieira, ginjeira, amoreira e ameixeira) e de árvores destinadas à cultura florestal (choupo, álamo, acácia, freixo, cedro, ulmeiro, cipreste e eucalipto).¹⁰⁸

Quanto à produção agrícola do distrito e segundo a estatística elaborada anualmente pelo governador civil da Guarda destaca-se a produção de centeio, milho, batata, linho, castanha, amêndoa, azeitona, vinha, mel e cera. Por todo o distrito é também possível encontrar matas do estado e municipais, pinhais particulares, imensos sotos de castanheiros e de carvalhos e à medida que se soube em altitude as pastagens que favorecem a criação de gado ovino que aproveita as lãs que servem para abastecer parte da indústria têxtil do distrito.¹⁰⁹

Feita uma breve introdução à realidade do distrito da Guarda passemos agora à análise dos quantitativos da produção agrícola distrital antes da chegada do comboio, ou seja durante a década de 1870.

Começemos pela produção de cereais panificáveis, que David Justino considera como sendo a de maior peso no produto bruto agrícola nacional. Divide por isso o território nacional em três zonas, a zona do trigo, a zona do milho e a zona do centeio.¹¹⁰ O distrito da Guarda é de longe associado à zona do centeio, embora no conjunto do distrito se destaquem também as produções de milho e do trigo, tal como se encontra expresso no Quadro XIII.¹¹¹ No entanto a década de 1870, se por um lado confirma a supremacia do centeio, por outro lado marca a inversão da posição hierárquica entre milho e trigo. Ao observarmos o referido Quadro XIII verificamos que, até ao ano de 1876 é a produção de milho supera a de trigo, após esse ano é a produção trigo que se

¹⁰⁶ PERY (1875: 46).

¹⁰⁷ GOMES (1878: Lista especial dos concelhos 3).

¹⁰⁸ PERY (1875: 46 ss.). Neste âmbito é curiosa a afirmação de Augusto Luso da Silva referindo que “(...) hoje tem-se espalhado bastante o eucalipto (...)” remontando assim a finais do século XIX a introdução do eucalipto em terras beirãs. SILVA (1883: 69).

¹⁰⁹ PERY (1875: 124 ss.).

¹¹⁰ JUSTINO (1988: 34 ss.).

¹¹¹ O Quadro XIII foi adaptado de, *Mappa Demonstrativo de Cereais produzidos e consumidos no Distrito da Guarda do ano de 1873, 1874, 1876 e 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613. A correspondência entre *alqueires* e litros foi feita segundo, JUSTINO (1989: 268-269), ou seja 1 alqueire de cereais corresponde a 14,75 litros.

encontra à frente da do milho. Curiosamente ao logo da década é visível o progressivo aumento dos quantitativos do trigo em oposição à progressiva diminuição das colheitas de milho.

		1872	1873	1874	1875	1876	1877
Centeio	Colheita (hectolitros)	249 524	289 275	289 276	294 806	294 806	361 385
	Consumo (hectolitros)	291 254	303 133	304 608	316 387	316 387	396 257
Milho	Colheita (hectolitros)	191 845	125 773	125 773	122 811	122 811	118 105
	Consumo (hectolitros)	136 537	121 530	121 530	123 287	126 237	115 211
Trigo	Colheita (hectolitros)	78 200	83 644	83 644	84 091	84 091	242 629
	Consumo (hectolitros)	58 892	65 573	65 573	66 554	66 554	117 810

A nível do consumo, este excede a sua produção no caso do centeio, em oposição ao milho e trigo, cujas produções são excedentárias relativamente ao seu consumo.

Em termos concelhios, os concelhos de Figueira Castelo Rodrigo, Almeida, Sabugal e Guarda lideram na produção de centeio; os concelhos de Ceia, Gouveia, Celorico da Beira e Guarda na produção de milho; e os concelhos da Guarda, Figueira Castelo Rodrigo e Almeida na produção de trigo.¹¹²

Relativamente aos cereais não panificáveis, só a cevada é produzida no distrito, não havendo por isso registo de produção de aveia. Tal como se encontra visível no Quadro XIV¹¹³ a cevada apresenta ao longo da década, não só um aumento progressivo da sua produção, como também níveis de colheitas que excedem o seu consumo. Guarda, Foz-Coa e Figueira Castelo Rodrigo são os concelhos líderes na produção de cevada.

		1872	1873	1874	1875	1876	1877
Cevada	Colheita (hectolitros)	19 211	20 031	20 031	21 070	21 070	24 099
	Consumo (hectolitros)	19 499	20 246	20 246	21 431	21 431	23 152
Aveia	Colheita (hectolitros)	-	-	-	-	-	-
	Consumo (hectolitros)	-	-	-	-	-	-

¹¹² JUSTINO (1988: 34 ss.). Rafael Amaro considera e bem a cultura do milho na faixa ocidental do distrito em oposição à faixa oriental onde pontifica a cultura do centeio. AMARO (2006: 166).

¹¹³ O Quadro XIV foi adaptado de, *Mappa Demonstrativo de Cereais produzidos e consumidos no Distrito da Guarda do ano de 1873, 1874, 1876 e 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613. A correspondência entre *alqueires* e litros foi feita segundo, JUSTINO (1989: 268-269), ou seja 1 alqueire de cereais corresponde a 14,75 litros.

No que concerne às leguminosas, do cômputo geral destas destaca-se a batata. Aliás a produção da batata nas províncias de Trás-os-Montes e Beira Alta representam 2/3 da produção nacional. Segundo David Justino (...) *a batata continua a ser, em meados do século XIX, uma cultura das terras altas, nomeadamente a terra fria de Trás-os-Montes e a zona da Serra da Estrela.*¹¹⁴

Quadro XV – Produção e consumo de batata e outras leguminosas do distrito da Guarda entre 1872 e 1877

		valor	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Batata	Colheita	toneladas	15 591	30 223	30 223	25 579	25 579	25 179
	Consumo	toneladas	25 498	32 233	32 233	31 641	31 641	26 161
Feijão	Colheita	hectolitros	51 004	35034	35 034	20 757	20 757	25 722
	Consumo	hectolitros	36 517	36 074	36 074	36 338	36 338	28 057
Fava	Colheita	hectolitros	19	20	20	20	20	15
	Consumo	hectolitros	23	15	15	15	15	12
Grão-de-bico	Colheita	hectolitros	2 075	1 540	1 540	1 800	1 800	746
	Consumo	hectolitros	1 580	1 575	1 575	1 754	1 754	647
Chicharro	Colheita	hectolitros	4 402	2 503	2 503	2 159	2 159	1 727
	Consumo	hectolitros	1 460	2 385	2 385	2 253	2 253	2 101
Lentilhas	Colheita	hectolitros	21	375	375	312	312	69
	Consumo	hectolitros	27	932	932	946	946	224

Com base no Quadro XV¹¹⁵ pode verificar-se que o consumo da batata no distrito da Guarda excede a sua produção. Como concelhos que mais contribuem são os da Guarda, Sabugal, Almeida, Pinhel, Figueira Castelo Rodrigo e Gouveia.

No que diz respeito às restantes leguminosas a nível da produção e consumo destacam-se o feijão, o grão-de-bico e o chicharro. No caso do feijão e lentilhas a produção é deficitária face ao consumo. A fava e o grão-de-bico o distrito tem uma produção autossuficiente com ligeiro excedente.

Passemos agora à produção do vinho. Se excetuarmos uma pequena faixa da parte norte do distrito, que compreende os concelhos de Vila Nova de Foz-Coa, Meda e Figueira Castelo Rodrigo, que confluem com a região produtora do vinho generoso do Douro o distrito da Guarda não se encontra inserido entre as três regiões vinícolas nacionais, o Minho, o Alto Douro e a Estremadura e o Ribatejo.¹¹⁶ No entanto, e tal como sucede em todo o país tem uma produção generalizada a todos os concelhos do

¹¹⁴ JUSTINO (1988: 42).

¹¹⁵ O Quadro XV foi adaptado de, *Mappa Demonstrativo de batata e outros legumes produzidos e consumidos no Distrito da Guarda do ano de 1873, 1874, 1876 e 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613. A correspondência entre *alqueires* e litros foi feita segundo, JUSTINO (1989: 268-269), ou seja 1 alqueire corresponde a 14,75 litros; e 1 alqueire de batatas corresponde 11 Quilogramas.

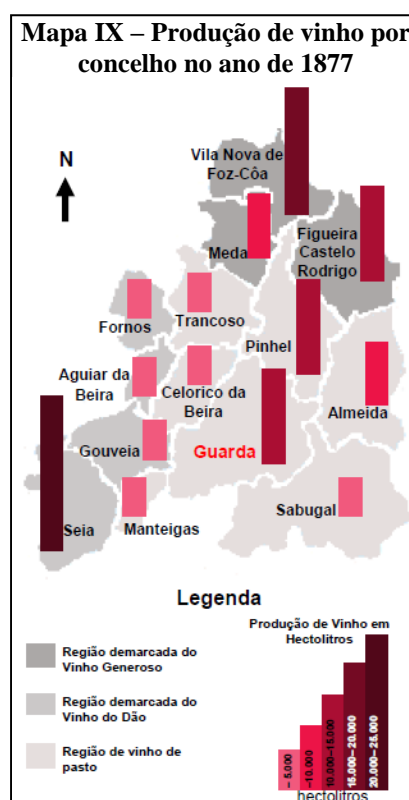
¹¹⁶ JUSTINO (1988: 44 ss.).

distrito, assumindo por isso, um papel económico-social de relevo para as gentes do distrito.

O distrito da Guarda está assim dividido em três regiões de vinhos: os concelhos já referidos de Vila Nova de Foz-Coa, Meda e Figueira Castelo Rodrigo, com a produção de vinho generoso e vinho de pasto; os concelhos de Pinhel, Trancoso, Celorico da Beira, Guarda, Manteigas e parte do concelho de Almeida, com vinhos de pasto; e por último os concelhos de Aguiar da Beira, Fornos de Algodres, Gouveia e Seia, com produção de vinhos associados à região demarcada do Dão.¹¹⁷

Quadro XVI – Produção de vinho maduro do distrito da Guarda entre 1872 e 1877

Concelhos	valor	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Seia	hl		20 057		20 089		21 360
Vila Nova de Foz-Coa	hl	13 546		14 855		16 020	
Pinhel	hl	10 335		10 364		11 299	
Guarda	hl	9 724		10 292		10 818	
Figueira de Castelo R.	hl	10 279		10 299		10 685	
Almeida	hl	6 704		6 811		7 433	
Meda	hl	4 979		5 032		5 393	
Gouveia	hl	3 294		3 855		4 320	
Sabugal	hl	3 288		3 430		4 272	
Celorico da Beira	hl	3 305		3 333		4 085	
Trancoso	hl	2 864		2 896		3 337	
Fornos de Algodres	hl	2 165		2 256		2 680	
Aguiar da Beira	hl	1 027		1 068		1 602	
Manteigas	hl	144		165		320	
Distrito	hl	71 184	91 718	91 718	94 752	94 752	103624



Se observarmos o Quadro XVI¹¹⁸ podemos concluir que de 1873 a 1877 houve um aumento da produção de vinho no distrito, isto apesar do período em causa poder refletir já algum desequilíbrio produtivo devido à praga da filoxera, que começou a atacar a vinha a partir da década de 1870 e que como já vimos atrás terá tido algumas

¹¹⁷ AMARO (2006: 210). Relativamente aos vinhos de pasto no mapa Exposição Internacional de Vinhos de 1874 em Londres, no distrito da Guarda para além dos vinhos do Dão destaca o vinho de Pinhel, Celorico da Beira e Lageosa. *Carta da Produccao dos Vinhos Comuns ou de Pasto de Portugal, para servir na exposição internacional de vinhos de 1874 em Londres*, Lisboa, del. Bettencourt, 1874.

¹¹⁸ O Quadro XVI foi adaptado de, *Mappa Demonstrativo da produção de vinho do Distrito da Guarda do ano de 1873, 1875 e 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613. A correspondência entre *almudes* e litros foi feita segundo, AMARO (2006: 575), ou seja 1 almude de vinho corresponde a 26,7 litros.

implicações nas quebras demográficas verificadas nos concelhos a norte do distrito.¹¹⁹ No entanto o facto da expansão desta praga por todo o país ter sido nomeadamente a partir da década seguinte de 1880 podemos inferir, os valores do Quadro 16, como sendo aproximados da realidade vinhateira do distrito da Guarda em circunstâncias normais de produção.

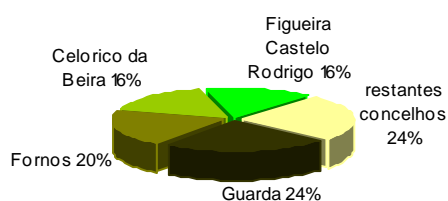
Desta forma ao continuarmos a análise do Quadro XVI percebemos que a posição hierárquica na produção concelhia de vinho se mantém ao longo do período em causa, sendo os concelhos de Seia, Vila Nova de Foz-Coa, Pinhel, Guarda e Figueira Castelo Rodrigo os que lideram a produção de vinho. Vila Nova de Foz-Coa, Seia e Pinhel são assim os três grandes representantes máximos das três regiões de vinho citadas para o distrito da Guarda e que podemos observar no Mapa IX¹²⁰. O concelho da Guarda, embora não tendo um vinho de reconhecida qualidade aparece com uma excelente cota de 10% relativamente ao total da produção de vinho do distrito.

Passemos agora à produção do azeite. Apesar do distrito não ser dos que mais contribui para a produção nacional apresenta alguns concelhos com uma cota de azeite interessante, tal como se encontra expresso no Quadro XVII e Gráfico VIII.¹²¹

Quadro XVII – Produção de azeite do distrito da Guarda entre 1872 e 1877

Concelhos	valor	1872	1873	1874	1875	1876
Guarda	hl		3 951		3 377	3 337
F. de Algodres	hl		2 771		2 723	2 710
Celorico da Beira	hl		2 835		2 256	2 242
F. Castelo Rodrigo	hl		2 443		2 168	2 162
Pinhel	hl		1 615		1 602	1 479
Gouveia	hl		1 294		1 124	947
Vila Nova de Foz-Coa	hl		528		480	467
Seia	hl		224		200	194
Sabugal	hl		165		138	117
Trancoso	hl		80		75	58
Almeida	hl		67		64	58
Meda	hl		76		66	56
Aguiar da Beira	hl		33		32	26
Manteigas	hl		10		13	10
Distrito	hl	19 939	16 098	16 098	14 323	13870

Gráfico VIII - Percentagem dos principais produtores concelhios de azeite no ano de 1877



¹¹⁹ A chamada *phylloxera vastatrix* teve duas fases de incidência nas vinhas portuguesas, a primeira fase de invasão da zona duriense (que inclui os concelhos norte do distrito da Guarda) que se prolonga de 1867 a 1879; e a segunda fase de propagação por todo o território nacional a partir de 1880. MARTINS (1991: 653-688).

¹²⁰ O Mapa IX foi adaptado de, *Mappa Demonstrativo da produção de vinho do Distrito da Guarda do ano de 1873, 1875 e 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613. A correspondência entre almudes e litros foi feita segundo, AMARO (2006: 575), ou seja 1 almude de azeite corresponde a 26,7 litros.

¹²¹ O Quadro XVII e Gráfico 8 foram adaptados de, *Mappa Demonstrativo da produção de azeite do Distrito da Guarda do ano de 1873, 1875 e 1876*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613. A correspondência entre almudes e litros foi feita segundo, AMARO (2006: 575), ou seja 1 almude de azeite corresponde a 26,7 litros.

Neste caso o concelho da Guarda apresenta a maior cota de produção (24%) seguindo-se de Fornos, Celorico da Beira e Figueira Castelo Rodrigo. Os quatro concelhos representam 76% da produção total do distrito, que curiosamente, entre os anos de 1872 e 1877, apresentam uma diminuição progressiva na produção de azeite.¹²²

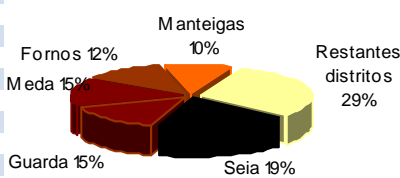
Feita a referência aos principais produtos agrícolas passemos ao grupo dos produtos que tradicionalmente representam uma cota significativa da produção agrícola do distrito e concelho da Guarda, ou seja a apicultura (cera e mel) e os frutos secos.

O Quadro XVIII¹²³ contém os quantitativos da produção de mel, de cera e de alguns frutos secos, tais como a noz, amêndoa e castanha.

Quadro XVIII – Produção de mel, cera e de frutos secos por concelho no ano de 1877

Concelhos do distrito da Guarda	mel		cera	amêndoa	noz	castanha
	almudes	litros	litros	litros	alqueires	alqueires
Aguiar da Beira	10	200	-	-	15	200
Almeida	20	120	-	-	80	100
Celorico da Beira	40	246	50	-	340	4 100
F. Castelo Rodrigo	9	60	320	-	60	140
Fornos de Algodres	5	48	-	-	300	6 500
Gouveia	20	130	-	-	-	400
Guarda	21	186	-	-	6 340	8 250
Manteigas	39	285	-	-	80	5 540
Meda	19	150	1200	-	30	8 200
Pinhel	38	26	-	-	100	3 200
Sabugal	52	340	-	-	-	4 300
Seia	6	140	-	-	3 220	10 500
Trancoso	10	135	-	-	45	1 720
Vila Nova de Foz-Coa	12	142	9240	-	30	2 710
Distrito	301	2 442	10 810	10 640	55 860	

Gráfico IX - Percentagem dos principais produtores concelhios de castanha no ano de 1877



Na produção de mel e cera destacam-se os concelhos do Sabugal, Celorico da Beira, Pinhel e Manteigas, embora sem grande expressão a nível nacional, onde o Sul mediterrânico apresenta cerca de 83% da produção nacional.¹²⁴

No que diz respeito aos frutos secos há a referir pelos valores da sua produção anual, na noz os concelhos da Guarda e Seia e na amêndoa os concelhos de Foz-Coa, Meda, Figueira e Celorico, aliás únicos produtores de amêndoa. Quanto à castanha de todos estes produtos é o que assume maior peso na economia do distrito devido à sua

¹²² Este facto poderá estar ligado com o aumentado da área cultivada de vinha das décadas de 1860 e 1870 em virtude da procura interna e externa de vinho. MARTINS (1991: 655). Aliás segundo David Justino perante a opção entre a vinha ou a oliveira o agricultor prefere a vinha. JUSTINO (1988: 47).

¹²³ O Quadro XVIII foi adaptado de, *Mappa Demonstrativo da produção e preços de mel e cera do Distrito da Guarda do ano de 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613 e *Mappas Demonstrativos da produção de castanha, nozes, amêndoas e avelãs do Distrito da Guarda do ano de 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613.

¹²⁴ JUSTINO (1988: 71).

importância como complemento alimentar ou de substituição em caso de escassez de cereais. A nível nacional a Beira a par de Trás-os-Montes eram na segunda metade do século XIX das regiões mais produtivas de castanha.¹²⁵

A nível distrital na produção da castanha, tal como se encontra expresso no Gráfico IX¹²⁶ destacam-se do total da produção distrital, os concelhos de Seia com 19%, Guarda e Meda com 15%, Fornos com 12% e Manteigas com 10%.

Para finalizar resta-nos referir a sericicultura que no início da década de 1850 colocava o distrito da Guarda como o terceiro maior produtor nacional, seguido de Bragança e Viseu. Atentamos ao Quadro XIX.¹²⁷

Quadro 19 – Produção de seda por concelho do distrito da Guarda nos anos de 1872, 1873, 1876 e 1877

Concelhos	Seda (kg)			
	1872	1873	1876	1877
Guarda		30 000		20 100
Pinhel		10 000		8 600
Meda		5 875		3 700
Vila Nova de Foz-Coa		3 513,706		3 150
Figueira Castelo Rodrigo		2 295,500		1 820
Celorico da Beira		2 197,320		1 600
Almeida		1 535		1 400
Fornos de Algodres		1 082,859		960
Trancoso		642,16		500
Gouveia		370		280
Sabugal		384		240
Aguiar da Beira		217		150
Manteigas		132		100
Seia	-	-	-	-
Distrito	54 325	58 244,545	50 382	42 600

Com efeito a nível distrital o concelho da Guarda destaca-se no cultivo da amoreira. Em 1877 cerca de 47% da produção do distrito provinha da Guarda. Num segundo patamar de produção encontra-se Pinhel e Meda, seguida de Foz-Coa, Figueira e Celorico da Beira com valores entre os 2 e 3 mil quilogramas de produção de seda anual. No entanto ao longo destes 6 anos regista-se uma progressiva diminuição do cultivo da amoreira em todos os concelhos do distrito.

¹²⁵ JUSTINO (1988: 49).

¹²⁶ O Gráfico IX foi adaptado de, *Mappa Demonstrativo da produção de castanhas do Distrito da Guarda do ano de 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613.

¹²⁷ O Quadro XIX foi adaptado de, *Mappa demonstrativo da produção e do preço da seda do distrito da Guarda no ano de 1873 e 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613.

Uma vez referenciados os quantitativos dos principais produtos agrícolas do distrito da Guarda passemos a uma breve conclusão da realidade agrícola do distrito na década de 1870 tendo em conta, primeiro o distrito da Guarda no seu geral e em segundo os concelhos e o concelho da Guarda em particular.

A nível do distrito em geral importa reter o seguinte:

- na produção de cereais panificáveis a liderança do centeio, ao longo da década, face ao milho e trigo;
- a diminuição progressiva dos níveis de colheita do milho e aumento progressivo dos níveis de colheita do trigo, ao ponto de em 1877 o trigo superar a produção de milho;
- a produção de cevada pouco significativa comparada com os cereais panificáveis e ausência de produção de aveia;
- a produção de batata significativa a nível nacional, mas com um ligeiro e progressivo decréscimo produtivo a nível distrital;
- nas leguminosas, o destaque para o feijão e num segundo plano para o grão-de-bico e chicharro (lentilhas e favas são também produtos com alguma expressão);
- o aumento do volume produtivo de vinho, isto apesar da filoxera, em contraste com o azeite que progressivamente vê o volume produtivo baixar;
- domínio destacado da castanha nos frutos secos (com produção significativa a nível nacional) seguido da amêndoa e noz.
- a produção de mel e cera com alguma expressão distrital.
- o volume significativo da produção de seda.

A nível concelhio e do concelho da Guarda em particular importa reter o seguinte:

- a primazia agrícola (no cômputo dos principais produtos agrícolas) nomeadamente dos concelhos de Figueira Castelo Rodrigo e da Guarda, quase sempre destacados em termos de volume produtivo;
- o predomínio do cultivo dos cereais panificáveis nos concelhos abrangidos pelas linhas dos rios Mondego (Guarda, Celorico da Beira, Gouveia e Ceia) e Coa (Figueira Castelo Rodrigo, Almeida e Sabugal);
- o cultivo do milho associado aos concelhos do Oeste e o cultivo do centeio e nomeadamente trigo, nos concelhos mais a Este;

- a batata como produto semeado um pouco por todo o concelho, com destaque para a Guarda, Sabugal, Almeida e Gouveia;
- a existência de três regiões de vinho, a Norte a região do vinho generoso, a Sudoeste, a região demarcada do Dão e a zona central e Este com vinho de pasto;
- destaque no volume de produção vinhateira para o concelho de Ceia, na região do Dão, Vila Nova de Foz Coa e Figueira Castelo Rodrigo na região do vinho generoso e na região d vinho de pasto a Guarda e Pinhel;
- a liderança do concelho da Guarda na produção de azeite, seguida de Fornos, Celorico da Beira e Figueira Castelo Rodrigo;
- a castanha como principal fruto seco e Seia, Guarda e Meda como principais produtores;
- a liderança dos Concelhos de Sabugal, Celorico da Beira, Pinhel e Manteigas na apicultura;
- os concelhos do Norte (Foz-Coa, Meda e Figueira Castelo Rodrigo) destacados na amêndoa e os concelhos da Guarda e Seia na produção de noz;
- no concelho da Guarda a preponderância dos cereais panificáveis (milho e centeio) a par do cultivo da batata, os níveis elevados de produção de vinho e azeite, o predomínio da castanha, seguida da noz nos frutos secos, a produção de cera e mel e a elevada produção de seda.

b) Pecuária

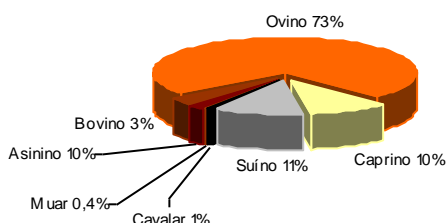
Tal como já foi referido atrás no distrito da Guarda de oitocentos, à medida que se sobe em altitude, os terrenos agrícolas vão dando lugar a pastagens que favorecem a criação de gado ovino e caprino, que segundo Gerardo Pery¹²⁸ e Botelho¹²⁹ são a grande riqueza pecuária do distrito. No entanto a criação de gado cavalari, muar (mulas), asinino (burros), suíno e bovino é também citada nos mapas anuais do governador civil. Destas Gerardo Pery destaca: no âmbito do gado ovino, a raça bordaleira com lã de boa qualidade; no gado caprino, as cabras denominadas do Jarmelo; no gado suíno, a raça

¹²⁸ PERY (1875: 124 ss.).

¹²⁹ BOTELHO (1878: 218 ss.).

beiroa ou do tipo românico¹³⁰ e no gado bovino a raça mirandesa-beirã (...) *bem encorpada e com maior aptidão para o trabalho do que para a produção de leite (...)*.¹³¹ No gado bovino há ainda a destacar (...) *as soberbas vacas do Jarmello (...)*¹³² com grande aptidão para a produção de leite e fabrico de manteiga e queijo.¹³³

Gráfico X - Distribuição das cabeças de gado do distrito da Guarda por espécies no ano de 1877



Com efeito se observarmos o Gráfico X¹³⁴ facilmente nos apercebemos que a espécie de gado mais representativa do distrito é o gado ovino que se destaca no cômputo geral ocupando cerca de 73% do total dos efetivos pecuários do distrito. A criação do gado ovino encontra-se associado não só com as pastagens que abundam um pouco por todo o distrito, nos concelhos pegados à Serra da Estrela e nos concelhos planos que ligam com a meseta ibérica, bem como com o aproveitamento do seu leite (para produtos lácteos) e da lã que serve para abastecer parte da indústria têxtil do distrito, nomeadamente nos concelhos de Gouveia e Seia. Ao gado ovino segue-se o grupo dos suínos, asininos e caprinos com uma percentagem situada entre os 9% e os 11%. O gado bovino, cavalari e muar representam apenas no seu conjunto uma percentagem de 4,4% dos efetivos pecuários do distrito.

Quanto à evolução dos quantitativos pecuários do distrito, através do Quadro XX¹³⁵, podemos verificar que, ao longo da década de 1870 há a registar, não só uma manutenção da estrutura inicial das cabeças de gado, como também um crescimento

¹³⁰ PERY (1875: 143 ss.).

¹³¹ PERY (1875: 143 ss.).

¹³² *A Beira Agrícola*, 1.º Anno-N.º 1, 15 de março de 1883, p. 7.

¹³³ *A Beira Agrícola*, 1.º Anno-N.º 1, 15 de março de 1883, p. 7.

¹³⁴ O Gráfico X foi adaptado de, *Mappas demonstrativos do gado existente no distrito da Guarda no anno de 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613.

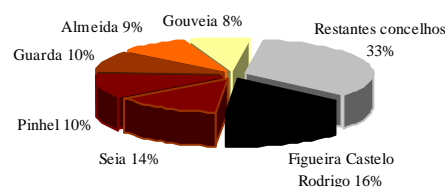
¹³⁵ O Quadro XX foi adaptado de, *Mappas demonstrativos do gado existente no distrito da Guarda no anno de 1873, 1875 e 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613.

geral de todas as espécies excetuando os suínos que após um decréscimo inicial acabam por recuperar os quantitativos do início da década.

Quadro XX – Evolução dos quantitativos pecuários do distrito da Guarda em 1872, 1873, 1876 e 1877

Espécies	1872	1873	1876	1877
Ovino	254 553	282 972	286 072	289 630
Suíno	47 257	33 504	34 420	42 620
Caprino	32 643	34 275	34 780	38 800
Bovino	11 653	10 883	10 971	12 034
Asinino	7 554	7 504	7 547	6 770
Cavalar	2 677	2 803	2 847	3 209
Muar	1 412	1 444	1 499	1 580

Gráfico XI - Percentagem de cabeças de gado por concelho no ano de 1877



Passando à análise da distribuição concelhia da atividade pecuária atentamos primeiro ao Gráfico XI¹³⁶, que apresenta os seis concelhos com maior volume de cabeças de gado no seu conjunto a saber, cavalar, muar, asinino, bovino, ovino, caprino e suíno. Temos assim o concelho de Figueira Castelo Rodrigo com 16% do total das cabeças de gado do distrito, o concelho de Seia com 14%, os concelhos de Pinhel e da Guarda com 10% e Almeida e Gouveia com 9% e 8% respetivamente.

Quanto à distribuição das diferentes espécies de gado pelos concelhos do distrito observemos o Quadro XXI.¹³⁷

Quadro XXI – Cabeças de gado por concelho do distrito da Guarda no ano de 1877

Concelhos	Cavalar (cavalos, éguas e crias)		Muar (mulas)		Asinino (burros)		Bovino (bois e vacas)		Ovino (ovelhas)		Caprino* (cabras)		Suíno* (porcos)	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Aguiar da Beira	124	3,9	28	1,7	130	1,9	320	2,6	9295	3,2	1031	3,0	664	1,9
Almeida	237	7,5	58	3,6	840	12,4	655	5,4	27500	9,4	1297	3,7	2380	7,1
Celorico da Beira	324	10,3	96	6,0	560	8,2	670	5,5	19310	6,6	3000	8,7	3600	10,7
F. Castelo Rodrigo	358	11,4	266	16,8	1422	21,0	2860	23,7	50660	17,4	785	2,2	2800	8,3
F. de Algodres	97	3,1	88	5,5	205	3,0	343	2,8	10220	3,5	1500	4,3	2000	5,9
Gouveia	214	6,8	210	13,2	430	6,3	509	4,2	20200	6,9	2000	5,8	6000	17,9
Guarda	390	12,5	120	7,5	855	12,6	1510	12,5	32700	11,2	1500	4,3	1200	3,5
Manteigas	18	0,5	84	5,3	145	2,1	70	0,5	8350	2,8	300	0,8	650	1,9
Meda	90	2,8	80	5,0	115	1,6	93	0,7	7500	2,5	150	0,4	400	1,1
Pinhel	376	12,0	94	5,9	915	13,5	1360	11,3	33565	11,5	3000	8,7	480	1,4
Sabugal	382	12,2	76	4,8	462	6,8	1400	11,6	10800	3,7	2300	6,7	5000	14,9
Seia	180	5,7	210	13,2	330	4,8	867	7,2	30800	10,6	16200	47,2	3500	10,4
Trancoso	218	6,9	70	4,4	168	2,4	472	3,9	12230	4,2	1027	2,9	1310	3,9
Vila N. de Foz-Coa	112	3,5	100	6,3	193	2,8	905	7,5	16500	5,6	185	0,5	3520	10,5
Distrito	3120	100	1580	100	6770	100	12034	100	289630	100	34275	100	33504	100

*Para o gado caprino e suíno usaram-se os quantitativos de 1873 em virtude dos de 1877 estarem rasurados em alguns concelhos.

¹³⁶ O Gráfico XI foi adaptado de, *Mappas demonstrativos do gado existente no distrito da Guarda no ano de 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613.

¹³⁷ O Quadro XXI foi adaptado de, *Mappas demonstrativos do gado existente no distrito da Guarda no ano de 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613.

Comecemos pelas cabeças de gado associadas com o transporte de pessoas, de bens e de complemento à atividade agrícola, ou seja o gado cavalariço, mular, asinino e bovino.

No gado cavalariço os concelhos da Guarda Sabugal e Pinhel são os que dispõem de maior quantitativo, com um volume de 12% para cada concelho ao qual se seguem os concelhos de Figueira Castelo Rodrigo e Celorico da Beira cada um com cerca de 11% do total do distrito. No gado mular o concelho de Figueira Castelo Rodrigo lidera com 16,8%, seguido dos concelhos de Gouveia e Seia com valores na ordem dos 13%. No gado asinino Figueira de Castelo Rodrigo lidera novamente com 21% seguido dos concelhos de Pinhel, Guarda e Almeida, com valores entre os 12% e os 13%. Quanto ao gado bovino, que serve nomeadamente para os trabalhos agrícolas o concelho de Figueira Castelo Rodrigo encontra-se mais uma vez à frente com 23,7% dos efetivos distritais seguido dos concelhos da Guarda, Pinhel e Sabugal cada um com cerca de 12% dos quantitativos do distrito.

Quanto ao gado ovino destaca-se o concelho de Figueira Castelo Rodrigo com 17,4% dos efetivos ao qual se seguem os concelhos de Pinhel Guarda e Seia com valores a oscilar entre os 10% e os 11%. No gado caprino o concelho de Seia é composto por 47,2% dos efetivos de todo o distrito.

Por último a nível do gado suíno a sua distribuição por concelhos difere grandemente da das restantes cabeças de gado. Gouveia lidera com 17,9%, segue-se o Sabugal com 14% e os concelhos de Celorico da Beira, Vila Nova de Foz-coa e Seia, cada um com aproximadamente 10% dos efetivos do distrito.

Em jeito de conclusão, no distrito da Guarda, a atividade pecuária tal como tinha sido referido por autores da época, centra-se na criação de gado ovino, seguido de longe do gado suíno, caprino e asinino. Em 1870 segundo David Justino o distrito da Guarda ocupava a quarta posição no número de cabeças de gado ovino, ou seja cerca de 9,4% do total dos quantitativos do país, só superados pelos concelhos de Bragança, Viseu e Beja.¹³⁸

A nível distrital a criação do gado ovino centra-se nos concelhos de Figueira Castelo Rodrigo, Pinhel, Guarda e Seia, que correspondem precisamente aos concelhos com maior representatividade a nível pecuário e que se distribuem espacialmente entre

¹³⁸ JUSTINO (1989: 275). David Justino baseou os dados de 1870 no *Recenseamento Geral dos Gados do Continente do Reino de Portugal em 1870*, 1873.

as zonas de pastagem das planuras da Mesta Ibérica (Figueira, Pinhel, Guarda e também Almeida) e das pastagens das regiões altas da Serra da Estrela (concelho de Gouveia, Guarda e Seia).

Com relação à criação de gado e estabelecendo já uma ponte para a atividade industrial é importante apresentar os quantitativos relativos à produção de lã proveniente do gado lanígero, que como já vimos se destaca na economia distrital e que se centra espacialmente nos concelhos onde o gado ovino abunda. Desta produção expressa no Quadro XXII¹³⁹ há a destacar a produção de lã branca e de lã preta.

Quadro XXII – Produção de lã branca e lã preta por concelho do distrito da Guarda nos anos de 1873 e 1877

Concelhos	Lã branca (litros)				Lã preta (litros)			
	1872	1873	1876	1877	1872	1873	1876	1877
Gouveia	440 200			122 650	112 120			114 410
Sabugal	180 745			86 680	46 560			46 640
Fornos	118 600			220 640	95 100			98 400
Pinhel	85 400			71 830	4 000			4 170
Almeida	71 951			73 010	6 632			7 100
Guarda	70 420			456 185	10 050			42 140
Meda	68 240			585	1 175			1 360
Celorico da Beira	47 740			25 580	1 888			2 050
Seia	22 450			187 850	63 820			64 910
Figueira Castelo Rodrigo	21 360			50 230	1 888			2 300
Trancoso	16 745			19 510	1 560			1 720
Vila Nova de Foz-Coa	15 200			15 850	200			440
Aguiar da Beira	1 050			1 180	16 240			18 350
Manteigas	420			176 360	7 500			7 640
Distrito	769 974	1 356 521	140 2170	1 508 140	253 877	368 733	380 190	411 630

Do Quadro XXII importa reter, em primeiro lugar o aumento do volume das lãs brancas e preta, entre 1872 e 1877 e em segundo lugar a quebra na hierarquia dos principais produtores, entre 1873 e 1877.

Com efeito em 1877 o concelho da Guarda passa a ser o principal produtor de lã branca, seguido de Fornos, Seia, Manteigas e Gouveia. Na lã preta, em 1877 destacam-se igualmente Gouveia, Fornos, Seia, Guarda e também o Sabugal. Estes quantitativos parecem indiciar uma relação direta com os focos de indústria têxtil do distrito da Guarda que passamos a documentar a seguir.

¹³⁹ O Quadro XXII foi adaptado de, *Mappa demonstrativo da quantidade e qualidade de lã produzida neste distrito no anno de 1873 e 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613.

c) Setor industrial

David Justino considera no Portugal da segunda metade do século XIX a existência de três polos industriais, a zona de Lisboa, a zona do Porto e a zona do interior sediada no concelho da Covilhã. (...) *São [estes] na realidade os três polos tradicionais da indústria portuguesa que por si só representam pelo menos 2/3 da força produtiva do País.* (...) ¹⁴⁰ O distrito Guarda encontra-se por tanto fora das três grandes regiões industriais de Portugal, isto apesar da Covilhã se encontrar a escassas 6 léguas de distância da cidade da Guarda.

Com efeito no Inquérito realizado às industriais no ano de 1881, em oposição ao distrito da Guarda, este reconhece de forma categórica a indústria dos têxteis da Covilhã como de (...) *de grande potência industrial (...) aquele centro industrial tem, portanto uma produção, só por si, superior a toda a importação de tecidos de lã que se faz em Portugal. Pelo que vale materialmente e pelo que tem valido moralmente, a Covilhã merece na realidade o favor não só dos poderes público, mas dos consumidores.* (...) ¹⁴¹

No entanto, apesar do potencial da Covilhã, no distrito da Guarda existem também alguns polos de indústria têxtil, que tal como na cidade da Covilhã se encontram localizadas nas vertentes da Serra da Estrela. Se na encosta Sudoeste se localizam os têxteis da Covilhã, na encosta Noroeste encontram-se os têxteis do distrito da Guarda, centrados nos concelhos de Seia, Gouveia, Guarda e Manteigas (já na encosta Sudoeste).

A localização desta indústria encontra-se relacionada com dois aspetos fundamentais, que no fundo são a razão de ser da sua existência.

Por um lado temos a abundância de matéria-prima proveniente do gado lanígero, que como já vimos é uma das fontes de riqueza do distrito e que curiosamente, nos quatro referidos concelhos, no ano de 1877, representam, cerca de 62% e 55% do total da produção da lã branca e lã preta do distrito da Guarda, tal como se encontra patente no Quadro XXII.

Por outro lado temos a abundância e riqueza das águas que correm do alto da Serra da Estrela pelas suas encostas, águas estas capazes de mover as máquinas hidráulicas que servem de força motriz à indústria têxtil.

¹⁴⁰ JUSTINO (1988: 84).

¹⁴¹ *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, p. 205. Sobre a indústria da Covilhã consultar JUSTINO (1988: 101-107).

Com efeito a quase totalidade da indústria do distrito da Guarda encontra-se centrada nestes quatro concelhos e na catividade têxtil da lã. Esta indústria e tal como vem referido no inquérito feito às industriais do país no ano de 1881, considera relevantes, no distrito da Guarda, os seguintes pontos ou características: (...) *as condições naturais da região que percorremos, aptidão manifesta pela população operária, falta de ensino profissional, condição social da classe operária.* (...) ¹⁴²

Relativamente às águas da serra, o referido inquérito, menciona a sua enorme importância para mover as máquinas hidráulicas e a necessidade de um melhor aproveitamento das águas, quer durante o período da escassez (nos meses de verão), para as máquinas não pararem de laborar, quer durante o período da abundância (meses de inverno), para as enxurradas não pararem a labutação dos engenhos hidráulicos e a destruição dos campos dos agricultores. ¹⁴³

No que concerne à população operária refere a existência de mão de obra suficiente e com aptidão e atitude louváveis perante o trabalho, mas que poderia ser potenciada caso tivessem uma formação adequada. Acrescenta também os problemas relacionados com os (...) *misérrimos salários que percebem muitos operários (...) que ganham o suficiente para morrer de fome.* (...) ¹⁴⁴

O inquérito alude também à ausência de formação profissional nas áreas da economia, contabilidade, mecânica (funcionamento de máquinas) e até de instrução elementar nos operários, mestres e até nas *desinteligências locais*, que poderiam contribuir para rentabilizar a indústria têxtil e a sua orientação no sentido de uma melhoria do setor económico. ¹⁴⁵

Por último refere a dificuldade das indústrias na obtenção de crédito junto das instituições bancárias (à data quase inexistentes no distrito da Guarda) assim como a concorrência das sedas da China e Japão, mais baratas e de menor qualidade.

¹⁴² *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, p. 171. Este inquérito foi levado a cabo no distrito da Guarda por Francisco António Patrício, negociante e Joaquim Pedro de Freitas Castel Branco, agrónomo.

¹⁴³ *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, p. 171. Relativamente à questão das águas o referido inquérito indica que a Expedição Científica à Serra da Estrela está já incumbida de estudar a melhor forma de resolver esse problema. Para melhor informação sobre a Expedição científica à Serra da Estrela e a cidade da Guarda consultar, NAVARRO (1884) e DINIZ (1999).

¹⁴⁴ *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, p. 173.

¹⁴⁵ *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, p. 173. Aliás no âmbito deste inquérito em muitos casos as visitas às empresas foram coroadas de insucesso devido precisamente à ausência de contabilidade.

A indústria do distrito assenta assim nestas características que fazem dela ainda uma atividade ainda própria de uma sociedade essencialmente agrícola aonde coexistem formas de organização tradicional.¹⁴⁶

Passemos agora ao inventário das indústrias que como já vimos estão localizadas nos concelhos, da Guarda, Manteigas, Seia e Gouveia. Segundo o *Inquérito Industrial de 1881*¹⁴⁷ nessa data havia no distrito da Guarda 41 indústrias de cardar, fiar e tecer lã e duas indústrias de seda, localizadas no concelho da Guarda. No entanto para além destas havia inúmeras indústrias caseiras de tecelagem da qual se ocupavam várias famílias. Os próprios inquiridores de 1881 consideraram estas pequenas indústrias de lanifícios caseiras de *imensa importância* (nomeadamente no concelho de Gouveia), pois em muitos casos eram estas que faziam o tecido em teares particulares. Desta forma, na referida data o distrito registava 637 tecelões coletados.

A nível das indústrias inventariadas a quase totalidade funcionava com rodas hidráulicas de origem belga, francesa, espanhola e inglesa.

No ano de 1875 o deputado Telles de Vasconcelos¹⁴⁸, conhecedor da realidade do distrito, numa intervenção na câmara dos deputados destacava o *progresso e qualidade* das indústrias destes quatro concelhos do distrito da Guarda, através da quantidade de matérias-primas por estas consumidas e pelo quantitativo das peças de fazenda por estas exportadas anualmente. Para o concelho de Gouveia refere o consumo de 640.000 kg de lã por ano e de e 29.760 peças de fazenda exportadas; para o de Seia refere o consumo de 360.000 kg de lã e de 15.083 peças de fazenda exportadas; para o concelho de Manteigas, refere o consumo de 200.000 kg de lã e 13.332 peças de fazenda exportadas; e para o concelho da Guarda refere o valor de 65.000 arrobas de lã consumidas e o valor algo significativo de 620:000\$000 reis anuais em exportações de peças de fazenda.¹⁴⁹

Atentemos agora ao Quadro XXIII¹⁵⁰ que apresenta as 43 indústrias destacadas pelo referido inquérito industrial de 1881.

¹⁴⁶ JUSTINO (1988: 84).

¹⁴⁷ *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, pp. 87-119.

¹⁴⁸ O deputado António Teles Pereira de Vasconcelos Pimentel (1833-1907) nasceu em Bouças (Concelho de Arouca). Para além de outros cargos ocupou, durante 24 anos (de 1858 a 1882), o posto de deputado pelo distrito da Guarda, como membro do Partido Regenerador. Para melhor informação consultar, *Occidente*, 30.º Ano – XXX Volume – N.º 1022, 20 de maio de 1907, p.112.

¹⁴⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, Extrato da Sessão de 10 e 12 de março de 1875, p. 899.

¹⁵⁰ O Quadro XXIII foi adaptado de, *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, pp. 84-173. Em anexo segue o inventário mais detalhado sobre as 43 empresas alvo do inquérito de 1881, no Quadro XXIII.1, XXIII.2 e XXIII.3.

Quadro XXIII – Indústrias do distrito da Guarda em 1881

Concelhos	Freguesias	Número de Fábricas	Capital (reis)	Número de trabalhadores	Procedência das matérias-primas	Mercados de consumo
Guarda	Guarda *	2	? 10 000\$000	103	Distrito da Guarda e Castelo Branco (Covilhã)	Distritos de Lisboa, Porto, Viseu, Lyon e Marselha
	Trinta	1	5 000\$000	32		
	Total	3	? 15 000\$000	135		
Manteigas	Manteigas	5	? 4 200\$000	96	Manteigas, Distritos de Évora, Porto, Lisboa, Castelo Branco e Espanha	Distritos da Guarda, Trás-os-Montes, Minho, Beiras e lamego
	Total	5	? 4 200\$000	96		
Gouveia	Gouveia	9	? 92 515\$000	? 311	Distritos da Guarda, Évora, Lisboa, Porto, Espanha, França, Bélgica e Buenos Ayres.	Distritos da Guarda, Viseu (Mangualde de Viseu), Vila Real, Lisboa e Porto
	Sampaio	2	15 500\$000	28		
	Melo	1	9 000\$000	42		
	Freixo da Serra	1	?	16		
	Figueiró da Serra	1	8 000\$000	12		
	Rio Torto	1	10 000\$000	11		
	Moimenta da Serra	2	90 000\$000	331		
	Rocha	2	14 000\$000	? 3		
	Regateira	1	?	?		
	Total	20	239 015\$000	? 840		
Seia	Seia	2	8 000\$000	22	Distritos da Guarda, Évora, Porto, Lisboa, Castelo Branco e estrangeiro	Distritos de Viseu (Mangualde), Lisboa, Porto, Braga (Guimarães), Minho, Alentejo e Algarve
	São Romão	3	33 000\$000	132		
	Loriga	7	52 000\$000	177		
	Alvôco da Serra	3	25 000\$000	? 116		
	Total	15	118 000\$000	? 447		
Total		43	? 376 215\$000	? 1383		

* As duas fábricas do concelho da Guarda são as únicas do distrito com labutação de seda e não de lã.
 ? Valores aproximados devido à ausência dos quantitativos

À data de 1881, das fábricas inventariadas e que poderemos considerar com maior expressão produtiva, cerca de 43 destas eram indústrias de têxteis, 20 localizadas no concelho de Gouveia, 15 no concelho de Seia, 5 em Manteigas e 3 no concelho da Guarda. No seu conjunto tinham de capital fixo aproximadamente 376.215\$000 reis¹⁵¹ e 1383 operários. No cômputo geral destacam-se os concelhos de Gouveia,¹⁵² com 20 indústrias (só a cidade de Gouveia tinha 9 indústrias) e Seia, com 15 indústrias.

Olhando para o Quadro XXIII é também possível verificar a abrangência espacial que estas indústrias abarcavam, quer na obtenção das matérias-primas, quer na comercialização do produto final. Se nos mercados de consumo verificamos uma realidade centrada no país, a nível da procedência das matérias-primas já se verifica uma obtenção destas, não só no espaço nacional, como também fora de Portugal.

Nas matérias-primas, para além da sua obtenção a nível do distrito, temos também uma movimentação importante para os distritos do Sul, Castelo Branco, Lisboa

¹⁵¹ A título comparativo o distrito de Castelo Branco tinha na mesma altura um capital fixo de 2.828.700\$000 reis. *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, p. 203.

¹⁵² Os inquiridores localizam no concelho de Gouveia uma das mais importantes fábricas de lãs, a Fábrica de António Augusto Lopes da Costa em Moimenta da Serra "(...) *prendem naturalmente a atenção dos visitantes (...) É esta uma das duas mais importantes fabricas de lanifícios que visitámos (...)*", *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, p. 119.

e Évora, para o distrito do Porto a Norte e para o estrangeiro, nomeadamente para Espanha e França.

Na comercialização o campo de ação destas fábricas espalha-se por todo o distrito da Guarda, para os distritos limítrofes de Viseu (Viseu, Mangualde e Lamego), Bragança e Vila Real e para os grandes centros urbanos de Lisboa e Porto, bem como para as regiões do Minho, Alentejo e Algarve.

Passemos agora às três fábricas sediadas no concelho da Guarda que foram consideradas no referido inquérito de 1881.

Fábrica de Seda de Simão Ribas, localizada no Porto Carne. Foi fundada em 1850 e à data possuía cerca de 56 operários. Esta fábrica trabalhava com a seda proveniente da amoreira do distrito da Guarda e tinha 10:000\$000 reis de capital fixo.¹⁵³

Fábrica de Seda de Francisco António Patrício, localizada no centro da cidade da Guarda (no edifício do atual Governo Civil). Esta fábrica de fiação e torcedura de seda foi fundada em 1871-72 e possuía cerca de 47 operários. A maquinaria, à exceção do que sucedia em quase todo o distrito, era a vapor. A caldeira e máquina eram de fabrico nacional enquanto, que as máquinas de fiar e torcer eram importadas da França. Utilizava seda proveniente do distrito da Guarda e tinha uma produção anual de cerca de 3.650 kg. Os produtos da fábrica tiveram muita aceitação no mercado nacional (Porto, Lisboa e Viseu) e também na França e Áustria. Ganharam três prémios em feiras internacionais, em Lyon, Viena e em Lisboa, pela *Real Associação d'Agricultura Portuguesa*. Em 1875 foi vendida a uma sociedade no Porto e passou a designar-se por *C.^a Sericola Egyptaniense*.¹⁵⁴

Fábrica de Lã dos Herdeiros de João da Fonseca Corsino, localizada na freguesia dos Trinta a légua e meia da cidade Guarda para Oeste. Foi fundada no ano de 1850 e à data do inquérito possuía 32 operários. Na sua labutação, com a ajuda das águas do Mondego, usava lã da região e da zona da Covilhã. Tinha 5:000\$000 reis de capital fixo e produzia 6.800 kg anuais de produto final. As fazendas desta fábrica (e das restantes fábricas dos Trinta e Meios) tinham por essa altura grande aceitação junto do público,

¹⁵³ *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, pp. 87-119.

¹⁵⁴ *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, pp. 87-119 e Jornal, *A Reforma, Chronica imparcial dos factos contemporâneos*, Número 1, I Anno 1876, Domingo, 12 de março de 1876. Em 1876 estaria no auge do seu desenvolvimento, pois estava-se a proceder ao aumento do edifício. No entanto em 1881 estaria à beira da falência devido ao prejuízo acumulado de outras empresas da sociedade do Porto a quem foi vendida a fábrica de seda da Guarda.

nomeadamente no que se refere aos magníficos cobertores aí produzidos, que chegaram a ser exportados em grande quantidade para o centro da Europa e para os mercados nacionais de Lisboa Porto e Viseu.¹⁵⁵

Em jeito de conclusão podemos referir que apesar do oásis que o distrito vivia em termos industriais os concelhos de Gouveia, Seia, Manteigas e Guarda possuíam uma próspera indústria. Não é por acaso que é nestes concelhos que encontramos o número mais elevado de população com rendas líquidas superiores a 100\$000 reis anuais, tal como verificamos aquando da análise das sinopses da população eleitora e elegível. Aliás é também nestes concelhos que encontramos concentrada cerca de 37% da população do distrito, facto a que não deverá estar alheio as oportunidades que a indústria poderá trazer.

Para além destes dois aspetos importa também reter o seguinte:

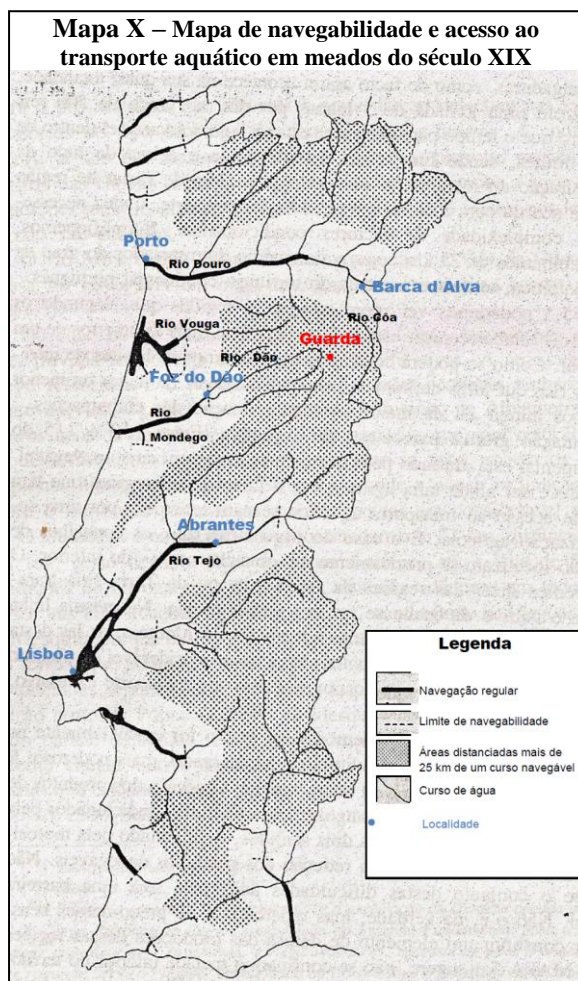
- embora estando fora das três regiões industriais do país, possui uma indústria têxtil de lanifícios algo próspera mas ainda longe do vigor dos têxteis do concelho da Covilhã, já no distrito da Castelo Branco;
- a localização da indústria nas vertentes da Serra da Estrela, a Noroeste, nos concelhos de Seia, Gouveia e Guarda e a Sudoeste no concelho de Manteigas, isto para aproveitar a força das águas e a matéria-prima;
- a ausência de formação económica, financeira e técnica dos operários, mestres e poder político local, que poderiam contribuir para um melhor aproveitamento e rendibilidade da indústria;
- a existência de mão de obra em quantidade e aptidão com necessidade de formação profissional e com baixos salários;
- a dificuldade das empresas em obter crédito;
- a existência em todo o distrito de 637 empresas de têxteis coletadas, 43 de grandes dimensões e as restantes de dimensões caseiras, mas de suma importância para as anteriores;
- a ligação comercial destas com as regiões do Norte (Porto, Minho, Vila Real, Trás-os-Montes e Viseu) e do Sul (Lisboa, Castelo Branco, Évora) quer para a obtenção de matérias-primas, quer para a venda do produto final;

¹⁵⁵ *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, pp. 87-119 e *Diário da Câmara dos Deputados*, Extrato da Sessão de 10 e 12 de março de 1875, p. 899.

- a existência, no concelho da Guarda de três grandes indústrias têxteis, de lanifícios nos Trinta e Porto Carne e de seda na cidade da Guarda.

d) Atividade comercial

A atividade comercial em território nacional antes do caminho de ferro, não diferia muito da dos séculos anteriores. Em meados do século XIX tínhamos assim uma rede, por um lado polarizada nas duas principais e mais populosas cidades portuguesas, Porto e Lisboa e por outro lado uma rede centrada nos portos de navegação marítima ou fluvial. A proximidade ou não de um porto marítimo e/ou de um curso de rio navegável determinava e muito a maior ou menor atividade comercial de dada região ou



localidade, bem como a maior ou menor abrangência espacial das redes comerciais estabelecidas.¹⁵⁶

Para as povoações do interior, como o caso da Guarda, distanciada mais de 25 Km de um curso de rio navegável (tal como é possível verificar no Mapa X¹⁵⁷), a questão estava precisamente nesse facto, ou seja o estar longe, não só de Lisboa e do Porto, como também o não ter por perto um porto marítimo ou um rio navegável. (...) *O problema não era colocado em função de uma incapacidade de oferta ou de uma reduzida procura de bens, mas sim na dificuldade, ou mesmo da impossibilidade de acesso ao mercado.* (...)¹⁵⁸

¹⁵⁶ Estas ideias encontram-se bem expressas e com uma certa unanimidade em, JUSTINO (1988), ALEGRIA (1990) e/ou PACHECO (2004).

¹⁵⁷ O Mapa X foi adaptado do mapa com o mesmo título de, JUSTINO (1988: 190) e com base nas informações contidas em, JUSTINO (1988: 177-208). Como se pode verificar grande parte do distrito da Guarda para escoar e adquirir facilmente produtos do mercado nacional tinha que avançar até ao porto fluvial de Barca d'Alva (no Douro), até ao porto da Foz do Dão (na confluência do Mondego e Dão) ou até Abrantes (no Tejo).

¹⁵⁸ JUSTINO (1988: 169).

Como já foi referido atrás, o distrito da Guarda tinha, na segunda metade de novecentos, uma produção agrícola principalmente significativa no que diz respeito aos índices da batata, centeio, castanha, vinho e azeite, uma pecuária rica no gado lanígero e uma indústria têxtil de lanifícios e seda com alguma expressão nacional e com uma abrangência espacial a vários pontos do país, isto para destacar as produções mais significativas. A dificuldade estava precisamente em fazer deslocar esses produtos e em adquirir outros de que se tinha carestia.

Com efeito percorrer por via terrestre a área geográfica que mediava entre o interior e uma zona de navegação fluvial era algo moroso, facto que se agravava quando se pretendia transportar mercadorias. À referida demora tinha de se acrescentar a dureza e incómodo da viagem, o preço do transporte e o perigo dos assaltos.¹⁵⁹

A título de exemplo no início do século XIX para percorrer por terra a distância de 52 léguas entre Lisboa e o Porto demorava-se, sete dias, isto no caso da viagem correr sem grandes sobressaltos e sem grande volume de mercadoria transportada.¹⁶⁰ Entre Lisboa e a cidade da Guarda, que distanciavam cerca de 53 léguas (via Beira Alta) ou 49 léguas (via Beira Baixa)¹⁶¹ a duração da viagem aumentava no número dias, bem como nos incómodos e riscos, pois se por um lado a ligação Lisboa-Porto era a via que se encontrava em melhores condições, servida por diligências e por carreiras de mala-posta, por outro lado a viagem para o interior acarretava transitar por estradas de qualidade inferior à ligação Lisboa-Porto, sem qualquer tipo de ligação permanente e expostas às vicissitudes do relevo acidentado e do clima bastante adverso, nomeadamente durante o inverno.¹⁶² Nestas condições uma viagem de Lisboa à Guarda podia demorar mais de uma semana.¹⁶³

Por volta de 1855 a mesma viagem de Lisboa ao Porto encurtava-se já para cinco dias¹⁶⁴ e em janeiro de 1864 já se fazia em 36 horas,¹⁶⁵ devido ao prolongamento da carreira de mala-posta entre o Carregado e Vila Nova de Gaia a partir de 1859. Mas a grande revolução deu-se com a abertura da ligação ferroviária da Linha do Norte entre

¹⁵⁹ ALEGRIA (1990: 102-104) e JUSTINO (1988: 194) “(...) a lentidão do transporte terrestre e a sua consequente carestia é uma marca muito forte da mobilidade dos bens nas sociedades do Antigo Regime(...)”

¹⁶⁰ MATOS (1980).

¹⁶¹ No roteiro de viagem de John Neale de 1864 aponta para os referidos dois percursos de Lisboa à Guarda, ou por Coimbra ou por Tomar e Covilhã. NEALE (1864: 145-146).

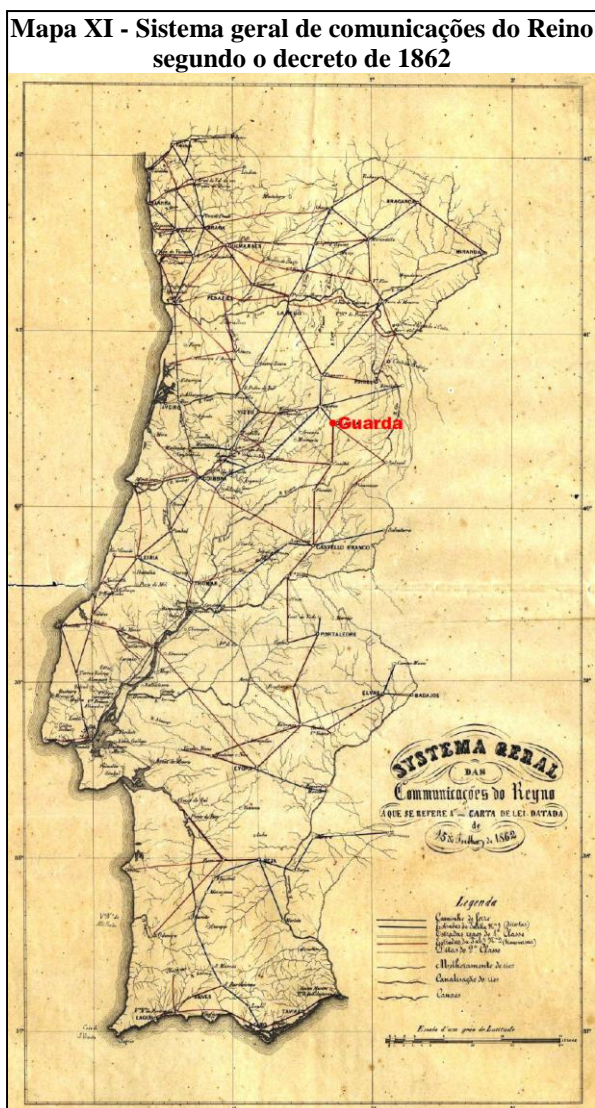
¹⁶² ALEGRIA (1990: 66-69) e MATOS (1980).

¹⁶³ RODRIGUES (2000: 366).

¹⁶⁴ ALEGRIA (1990: 67).

¹⁶⁵ NEALE (1864: 85).

Lisboa e Vila Nova de Gaia, no ano de 1864, a qual reduziu para cerca de 12 horas a distância entre as duas principais cidades portuguesas.¹⁶⁶ Encurtada a distância-tempo entre Lisboa e Porto a deslocação da Guarda para estas duas cidades saiu beneficiada e algo reduzida, mas a ligação de Coimbra (na Linha do Norte) para o interior tornava ainda morosa a viagem.¹⁶⁷



A década de 1860, para além dos incrementos ferroviários, com a abertura das linhas do Leste (1863) e do Norte (1864) e dos avanços na Linha do Sul (até Beja) e do Sueste (até Évora), a rede de estradas sofreu também um grande desenvolvimento com a publicação do decreto de 15 de julho de 1862. Este estipulava três tipos de estradas, reais, distritais e municipais, as características destas e as responsabilidades de construção e manutenção das mesmas. Este decreto definidor do sistema geral de comunicações do reino (...) viria a constituir a base da classificação e estrutura da rede viária até ao Plano Rodoviário Nacional de 1985 (...)¹⁶⁸

Tal como podemos constatar pelo Mapa XI,¹⁶⁹ que diz respeito ao referido decreto de 1862, embora se

¹⁶⁶ A Linha do Norte, entre Lisboa e Porto só foi definitivamente concluída em 1877 com a inauguração da Ponte D. Maria Pia. Em 1865 a duração da viagem de Lisboa até Vila Nova de Gaia referida no *Roteiro do Viajante* era de aproximadamente 12 horas (demorava 8 horas a chegar a Coimbra), a título de exemplo o comboio da manhã saía de Lisboa às 7:39 horas, chegava a Coimbra às 15:37 horas e a Vila Nova de Gaia às 19:40 horas, o percurso era feito a uma velocidade média de 35 km por hora, ABREU (1865: 302-305).

¹⁶⁷ Para uma melhor visão do que era viajar em Portugal entre os anos de 1845 e 1896 consultar o excelente artigo de, PEREIRA (2011: 25-40).

¹⁶⁸ PACHECO (2004: 23).

¹⁶⁹ O Mapa XI foi adaptado de, *Systema geral das comunicações do reino a que se refere a carta de lei datada de 15 de julho de 1862*, Lisboa, julho de 1862.

continue a privilegiar as ligações com os portos marítimos e os cursos de água navegáveis, há já uma preocupação em criar um maior número possível de ligações com os distritos do interior, como o caso do distrito da Guarda.¹⁷⁰

Um outro aspeto interessante do referido decreto de 1862 prende-se com a forma como poderá ter sido feita a distribuição da rede de estradas, que pode muito bem apontar para as solicitações existentes do tráfego comercial da época.¹⁷¹

Passemos então à análise dos fluxos de comércio de e para o distrito da Guarda à entrada da década de 1860, antes da abertura das primeiras linhas de caminho de ferro em território português, ou seja ainda antes do impacto que estas tiveram nos fluxos de comércio nacional e regional.

No início da década de 1860, devido à lentidão dos transportes terrestres que acabámos de constatar, tínhamos um país caracterizado por uma economia de mercados locais circunscritos a pequenos espaços geográficos, em detrimento de uma economia de âmbito nacional.¹⁷² No entanto apesar desta constatação existia um comércio itinerante que percorria principalmente os espaços geográficos que ligavam com as zonas de navegabilidade aquática.

Até à chegada do comboio o comércio itinerante por terra efetuado pelo interior era assegurado, desde tempos imemorráveis, pelos carreiros, bufarinheiros, vendilhões e nomeadamente pelos almocreves, unanimemente considerados (...) *pela sua mobilidade e número, a coluna vertebral das comunicações interiores por terra.* (...) ¹⁷³

Estes viajavam quase sempre em grupo e transportavam as mercadorias em animais ou em carretas que faziam deslocar por todo o tipo de percursos, estradas, veredas e caminhos vicinais, que serpenteavam o relevo montanhoso das regiões do interior e que por vezes se detinham perante rios ou ribeiras, onde a inexistência de pontes os levava a cruzar os rios a vau ou por pontões. Nestas deslocações transportavam todo o tipo de mercadorias, desde produtos agrícolas (nomeadamente cereais, vinho e azeite), passando por produtos industriais e mercearias diversas e

¹⁷⁰ Neste ponto o sistema de comunicações de 1862 representou um grande avanço relativamente ao de 1854 como se poderá comprovar em, *Systema geral das comunicações do reino a que se refere a proposta de lei datada de 28 de fevereiro de 1854*, Lisboa, fevereiro de 1854.

¹⁷¹ “(...) Esta hipótese é plausível atendendo a que a maior densidade se encontra no litoral a norte de Setúbal (sobretudo no Minho), em partes do Ribatejo próximas de Lisboa e no litoral Sul, áreas onde a densidade de tráfego, tanto nos rios como na estradas e portos, era grande já antes do caminho de ferro(...)” ALEGRIA (1990: 122 ss.).

¹⁷² JUSTINO (1988: 170).

¹⁷³ Borges de Macedo citado por ALEGRIA (1990: 68) e MENDES (julho de 1993: 370).

acabando no sal e peixe das zonas litorais. A transação de todos estes produtos era feita nomeadamente nas feiras e nos mercados de âmbito regional.¹⁷⁴

Entre os anos de 1851 e 1852 o distrito da Guarda possuía 27 feiras e mercados anuais, 31 mensais e 4 semanais. A nível distrital destacava-se pela sua dimensão a feira de São Bartolomeu em Trancoso, a nível da cidade da Guarda as feiras de São Martinho (quinzenal e de âmbito local),¹⁷⁵ de S. João e de São Francisco que duravam mais de uma semana.¹⁷⁶ O Mercado mais importante era o de Celorico da Beira. Para além destas feiras e mercados, as povoações de Pinhel, Vila Nova de Foz-Coa, Almeida, Figueira Castelo Rodrigo e Sabugal também se destacavam pela importância que a sua atividade comercial gerava.¹⁷⁷

Dos fluxos comerciais do distrito da Guarda e tendo por base a análise feita por David Justino¹⁷⁸ ao todo nacional, há a considerar o movimento no sentido da fronteira com Espanha e no sentido das zonas litorais para o distrito da Guarda e vice-versa.

Começamos pelo comércio da fronteira com Espanha. Com efeito a parte leste do distrito da Guarda, que compreende os concelhos de Vila Nova de Foz-Coa, Figueira Castelo Rodrigo, Almeida e Sabugal, têm fronteira com o país vizinho. Em 1875, os principais entrepostos fronteiriços eram a Alfândega de 2.^a classe de Aldeia da Ponte, com as delegações de 1.^a ordem de Almeida e Vilar Maior e de 2.^a ordem de Vale de Espinho.¹⁷⁹

Almeida e Pinhel são neste âmbito os grandes polos dinamizadores que chamam a si o comércio de cereais que vem de Espanha (por via legal ou clandestina) e de lãs para abastecer a indústria têxtil. Do distrito saíam nomeadamente os têxteis nacionais e importados de Inglaterra, que por esta fronteira eram reexportados. Também saíam animais e os despojos destes.¹⁸⁰

Relativamente ao fluxo do distrito para as zonas litorais há a evidenciar, como já foi referido a atração dos dois polos urbanos de Lisboa e Porto, e em menor volume de Coimbra e dos portos da Figueira da Foz, Aveiro e Ovar. Voltando ao Mapa IX e tendo

¹⁷⁴ MENDES (julho de 1993: 370 ss.).

¹⁷⁵ MENDES (julho de 1993: 370 ss.).

¹⁷⁶ RODRIGUES (2001: 7).

¹⁷⁷ JUSTINO (1988: 170 ss.). Agostinho Rodrigues de Andrade no seu *Diccionario Chorographico* de 1878 refere Celorico da Beira como a vila que faz um dos melhores mercados de toda a Beira e Pinhel como polo de comércio de objetos de lã e seda. ANDRADE (1878).

¹⁷⁸ Apanhado do capítulo 5, o comércio interno, JUSTINO (1988: 167-303).

¹⁷⁹ PERY (1875: 67 ss.).

¹⁸⁰ PERY (1875: 67 ss.).

por base os referidos polos atrativos e o corredor mais rápido de acesso a estes por via aquática, leva-nos a concluir a existência de três a quatro corredores comerciais:

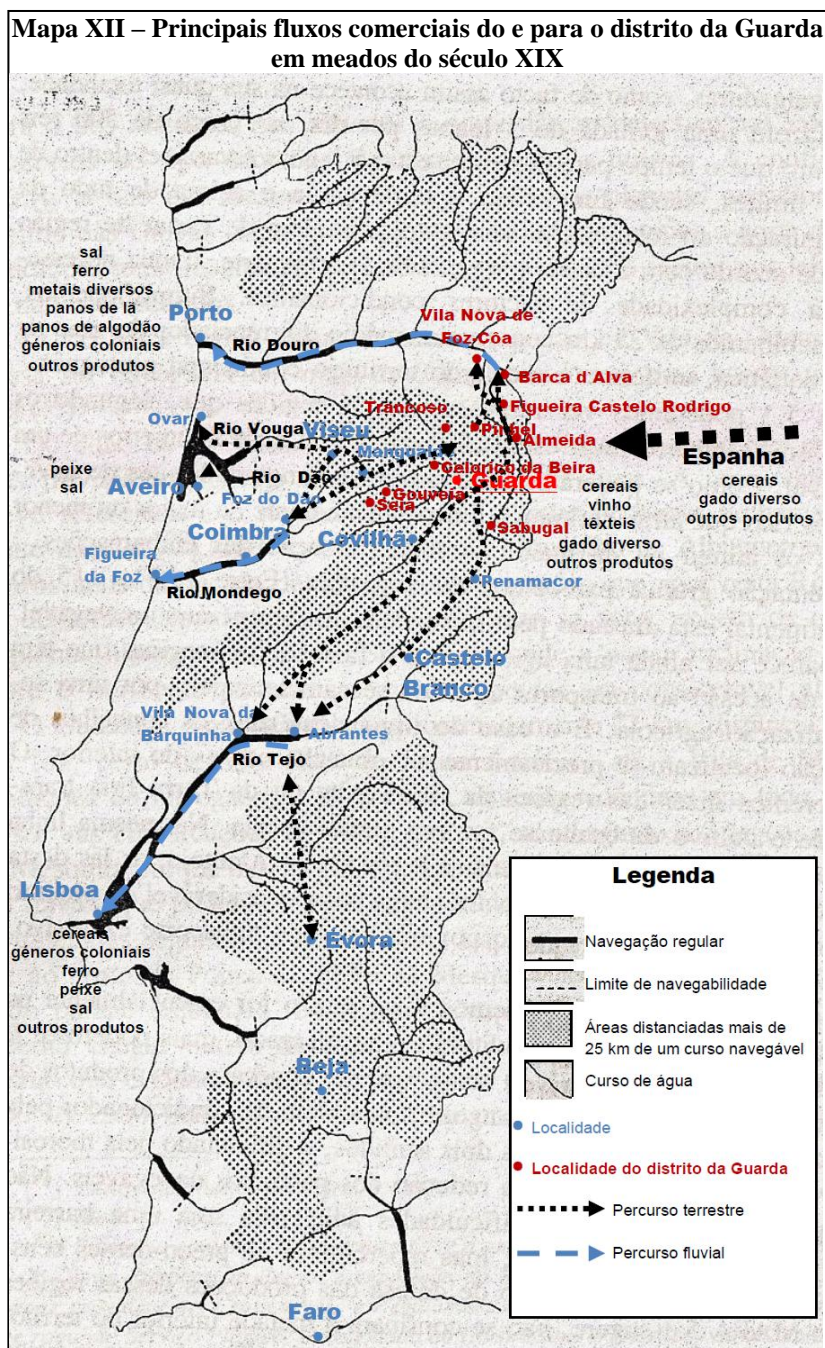
- a norte pelo Rio Douro, através dos portos de Barca d`Alva e de Vila Nova de Foz-Coa em direção ao Porto, por onde se escoava nomeadamente o trigo proveniente de Espanha e dos concelhos de Figueira Castelo Rodrigo e Almeida (que como vimos registavam níveis de produção elevados a nível distrital), o vinho dos concelhos do vinho generoso (Foz-Coa, Meda e Figueira Castelo Rodrigo) e o gado que entrava de Espanha e que era comercializado nas feiras de Figueira Castelo Rodrigo, Pinhel, Almeida e Sabugal;
- a Oeste pelo Rio Mondego, através do porto da Foz-Dão¹⁸¹ onde embarcavam os produtos vindos do interior, que ali chegavam pelo vale do Mondego e que seguiam depois em direção a Coimbra e ao porto da Figueira da Foz, por onde se escoava nomeadamente os vinhos do Dão e têxteis dos concelhos de Gouveia e Seia, neste fluxo assumia importante papel as Feiras de Mangualde e Viseu (de Viseu este fluxo poderia também seguir o vale do Vouga até aos portos de Aveiro e Ovar);
- a Sul pelo Rio Tejo, através do porto de Abrantes (porto este que constituía a via axial de ligação entre o Norte e Sul)¹⁸² onde embarcavam os produtos vindos do interior, que ali chegavam por percurso terrestre, via Covilhã, Alpedrinha e Castelo Branco ou via Sabugal, Penamacor e Castelo Branco, e que seguiam depois em direção a Lisboa, por onde se escoavam nomeadamente cereais, gado bovino e lanifícios das fábricas do distrito (que também eram comercializados na feira de Évora).

Relativamente ao fluxo comercial contrário, de Lisboa e Porto para o distrito da Guarda os percursos eram os mesmos, variando apenas os produtos transportados: de Lisboa vinham os cereais, géneros coloniais ou géneros de mercearia (açúcar, café e arroz), ferro, peixe e sal; e do Porto vinham o sal, ferro e outros metais, panos de lã e algodão e géneros coloniais. A ligação de Évora para Abrantes e norte raiano era também uma via de penetração, nomeadamente para os cereais, assim como os portos da Figueira da Foz, Aveiro e Ovar, para o abastecimento do essencial sal e peixe.

¹⁸¹ A Foz-Dão “(...) é um dos portos mais importantes do Mondego pois exporta para a Figueira e Coimbra muitos vinhos da Beira Alta (...)” ANDRADE (1878: 81).

¹⁸² O porto de Abrantes era secundado pelo de Vila Nova da Barquinha.

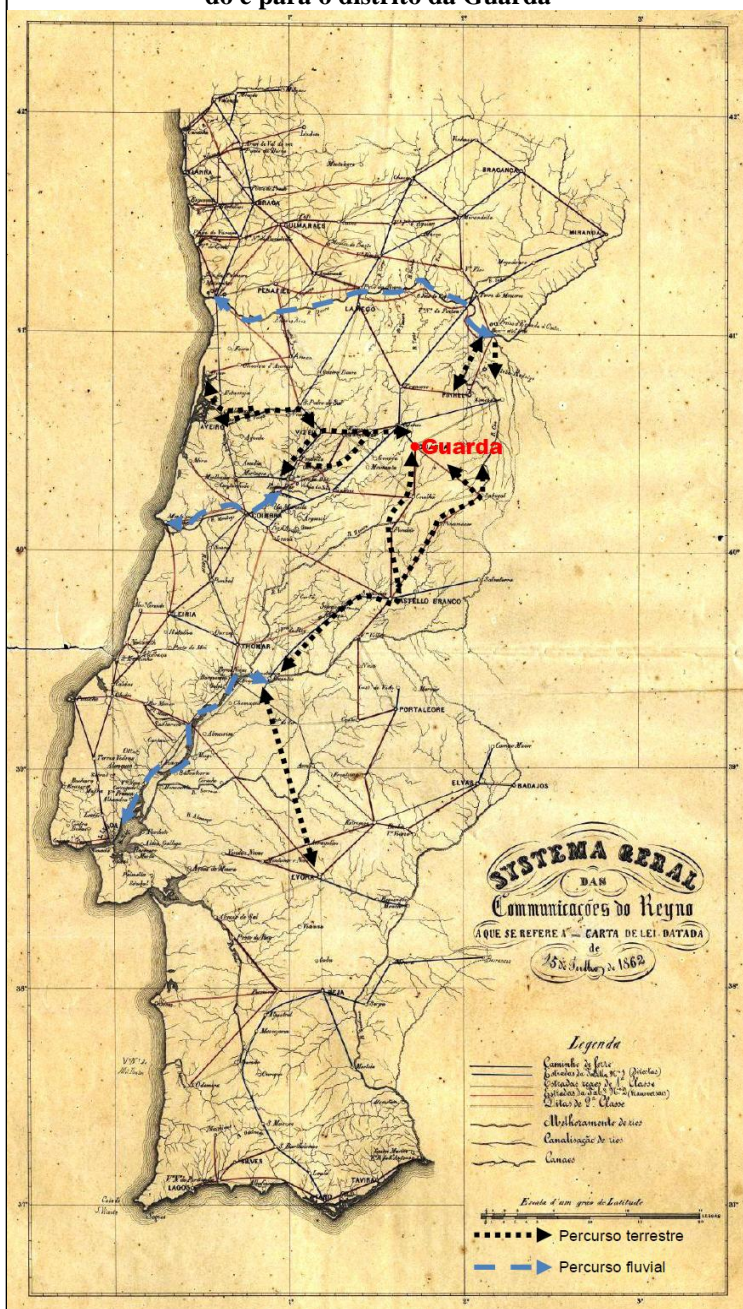
Delimitados os principais fluxos comerciais do distrito da Guarda em meados do século XIX (em jeito de conclusão) passemos ao Mapa XII¹⁸³ e Mapa XIII¹⁸⁴ onde os fluxos comerciais aparecem de forma mais esquemática e comparativa com a carta de estradas do reino proposta em 1862.



¹⁸³ O Mapa XII foi adaptado do mapa com o mesmo título de, JUSTINO (1988: 190) e com base nas informações contidas em, JUSTINO (1988: 177-208).

¹⁸⁴ O Mapa XIII foi adaptado de *Systema geral das comunicações do reino a que se refere a carta de lei datada de 15 de julho de 1862*, Lisboa, julho de 1862 e de JUSTINO (1988: 177-208).

Mapa XIII – Mapa de 1862 com os principais fluxos comerciais do e para o distrito da Guarda



Com efeito com base nos dois referidos mapas há, entre os lugares e fluxos comerciais agora referidos (para o distrito da Guarda) e o sistema geral de comunicações do reino referente ao decreto de 1862 uma certa semelhança de traçados, todos eles subsidiários das zonas de navegação aquática e que de certa forma antevem as futuras linhas de caminho de ferro que irão atravessar a Beira Portuguesa nas décadas seguintes.

II – A chegada do comboio à cidade da Guarda

O comboio chegou à cidade da Guarda no dia 4 de agosto de 1882, um dia depois de ter sido inaugurada, na Figueira da Foz, a primeira linha de caminho de ferro a atravessar o território da Beira. Esta viria a ficar conhecida por Linha da Beira Alta. Antes da abertura desta linha ferroviária muitas foram as expectativas criadas no seio das populações, poder local, agentes políticos nacionais, intelectuais e até da própria coroa, acerca dos benefícios que esta nova forma de deslocação de pessoas, bens e serviços poderia trazer para a região e para o país.

Neste capítulo abordaremos essas expectativas, falaremos da construção da linha e das várias propostas de traçado, descreveremos a gare da cidade da Guarda e por último documentaremos a chegada propriamente dita do comboio à Guarda na sua viagem inaugural.

1.1 – expectativas criadas com a chegada do comboio à Guarda

Por expectativas entende-se a (...) *Ação de esperar por alguma coisa ou por algum acontecimento (...)* *Esperança fundada em promessas, probabilidades, possibilidades (...)*.¹⁸⁵ Em Portugal tal como sucedeu no resto da Europa a chegada do comboio a dado lugar ou região veio sempre acompanhado, no seio das populações e nomeadamente do meio político, de imensas expectativas de progresso.

Com efeito a inauguração na Inglaterra da primeira linha de caminho de ferro de serviço público entre Stockton e Darlington, no ano de 1825, gerou tal expectativa e impacto, que passadas três escassas décadas os principais países europeus contavam já com uma extensa rede ferroviária.¹⁸⁶

Em Portugal a questão da então chamada *viação acelerada* começou a colocar-se a partir de finais da década de 30 de oitocentos. Nessa altura a discussão, ainda no

¹⁸⁵ AAVV (2001), *Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea da Academia das Ciências de Lisboa*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa e Editorial Verbo, p. 1644.

¹⁸⁶ ALEGRIA (1990: 214 ss.). Em 1856, data da inauguração do primeiro troço de caminho de ferro português entre Lisboa e o Carregado (36 km) a Espanha já possuía 489 km de rede ferroviária, a França 5852 km, a Alemanha, 8617 km, a Itália 1360 km e a Inglaterra 12318 km de rede ferroviária. ALEGRIA (1990: 214).

meio jornalístico, girava em torno dessa novidade e dos benefícios a que esta estava associada, bem como em trono da utopia ou não da sua implementação em Portugal.¹⁸⁷

Na década de 40 o chefe do governo Costa Cabral funda a Companhia de Obras Públicas e emite o primeiro documento oficial sobre o comboio, que obrigava a referida companhia à construção de um caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha no espaço de 10 anos.¹⁸⁸ No entanto é só com o final das guerras civis e estabilização política de Portugal (com o período da regeneração) que arranca (...) *a tão esperada revolução industrial, em Portugal, exatamente com o fenómeno ferroviário como política de fomento.*¹⁸⁹

Em 1851 apesar das dúvidas e das discussões acerca do tipo de rede a construir, da opção sobre a sua construção (por companhias ou pelo estado) ou até sobre a forma de financiamento desta, passa a existir um certo consenso nacional e uma expectativa geral de que este meio de transporte não podia deixar de ser implementado em território português com imensas vantagens para o país.¹⁹⁰

*(...) A opinião a favor do melhoramento das estradas, da abertura de canais e da criação de caminhos de ferro acha-se tão geralmente estabelecida entre nós, e tão fortemente pronunciada que fora inútil demonstrar o que para todos é admitido como verdade. Todos se acham impacientes de ver o país dotado de alguma linha de caminho de ferro porque ninguém há a quem não pareça indecoroso este sono letárgico em que temos vivido (...)*¹⁹¹

Albino de Figueiredo e Almeida¹⁹² neste pequeno excerto do seu livro *Vias de Comunicação* de 1852 é claro na forma como toda a sociedade e especialmente poder político se posicionava de forma incontornável face à introdução do comboio em solo português.

¹⁸⁷ ALEGRIA (1990: 49 ss.).

¹⁸⁸ BORGES (outubro de 2006: 23). A Companhia das Obras Públicas foi criada a 19 de dezembro de 1844 e o primeiro documento oficial surgiu a 19 de abril de 1845.

¹⁸⁹ BORGES (outubro de 2006: 24). Sobre a regeneração consultar: SARDICA (junho de 2001: 20-31).

¹⁹⁰ FERNANDES (junho de 2001: 32 ss.).

¹⁹¹ ALBINO (1851: 3). Embora a favor da introdução do comboio Albino de Figueiredo e Almeida (membro do Conselho de Obras Públicas) alerta para as expectativas que estão a ser criadas a nível dos lucros sobre a construção da rede ferroviária portuguesa, daí a ponderação com que esta tem de ser perspectivada, nomeadamente quanto à opção de construção. ALBINO (1851). Maria Fernanda Alegria curiosamente ao referir-se a este mesmo livro de Albino de Figueiredo e Almeida considera a sua opinião como “(...) *uma espécie de premonição (...)*” ALEGRIA (1990: 57).

¹⁹² Albino de Figueiredo e Almeida (1803-1858) curiosamente nasceu em Vila Nova de Tazem (concelho de Gouveia), formou-se na Universidade de Coimbra, foi professor na Escola Politécnica de Lisboa, pertenceu ao Conselho de Obras Públicas e foi membro da Academia Real de Ciências de Lisboa. Site da *Academia das Ciências de Lisboa*, disponível em: http://www.acad-ciencias.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=700 (consultado em agosto de 2011).

Desta forma entre 1852, data da criação do Ministério das Obras Públicas, do Comércio e da Indústria, que viria a ser tutelado por Fontes Pereira de Melo¹⁹³ e o ano de 1856, esse sonho foi concretizado com a inauguração do primeiro troço de caminho de ferro português entre Lisboa e o Carregado, dando assim o pontapé de arranque do fomento ferroviário que levou Portugal, em pouco mais de 30 anos, a ter uma rede de ferrovias com uma extensão de 2083 km, ou seja cerca de (...) *80 por cento de toda a malha que o país iria possuir no século seguinte.*¹⁹⁴

Durante estes anos a expectativa generalizada era a de que, *modernizar sob a força do vapor e a velocidade das locomotivas*, traria a industrialização e prosperidade do país.¹⁹⁵ (...) *os caminhos do ferro teem diversos aspetos, debaixo dos quaes devem ser considerados, porque não são sómente meios de uma viação acelerada e economica, são além disto, ou talvez por isto mesmo, poderosos incentivos da prosperidade publica, quer esta seja considerada debaixo do aspeto financeiro, quer do economico e social. Os caminhos de ferro teem feito, na maior parte dos paizes da Europa, a prosperidade desses paizes que estava abatida: podem-se fazer longos discursos a respeito das vantagens destes caminhos, mas não me occuparei mais deste ponto.*¹⁹⁶

1.1.1 – A posição e expectativas da coroa e do poder político face à construção da linha da Beira

Nesta primeira abordagem às expectativas face à construção da linha da Beira vamos procurar seguir a seguinte sequência, a Coroa, que sanciona os projetos, o poder político, que debate e aprova as leis relacionadas com os caminhos de ferro e por último os pareceres dos técnicos relativamente aos traçados e respetivas expectativas da sua

¹⁹³ “Em 1851 inicia-se o movimento da Regeneração (...) de entre as personalidades que se destacaram neste movimento, é obrigatório enunciar o nome de António Maria de Fontes Pereira de Melo, que deu uma nova dinâmica sócio-económica ao país, fazendo arrancar a tão esperada revolução industrial, em Portugal, exatamente com o fenómeno ferroviário, como política de fomento.” BORGES (outubro de 206: 24). Sobre figura de Fontes Pereira de Melo consular, MÓNICA (1999). “Depressa se percebeu que, após a morte de Fontes, nada voltaria a ser como dantes. (...) Todos reconheciam que Fontes transformara, de forma irreversível, o Portugal da segunda metade de oitocentos. Fora ele que ocupara mais tempo no poder, fora ele que mais realizações conseguira levar a cabo. (...) À data da sua morte, Portugal era atravessado por 6500 quilómetros de estradas, 1500 quilómetros de caminhos de ferro e 6000 quilómetros de linhas telegráficas. (...)” MÓNICA (1999: 170, 171 e 180).

¹⁹⁴ FERNANDES (junho de 2001: 32).

¹⁹⁵ FERNANDES (junho de 2001: 33).

¹⁹⁶ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão de 11 de abril de 1855, p. 456. Intervenção do deputado de Portalegre José Maria Grande a propósito do caminho de ferro de Vendas Novas.

implementação. Aliás é com base na conjugação destes três poderes, mas nomeadamente do poder político (a quem competia decidir) que a rede ferroviária portuguesa foi sendo construída.¹⁹⁷

Começamos então pelos monarcas que antecederam a inauguração da primeira linha que atravessou a Beira, D. Maria II, D. Pedro V e D. Luís I.

Em 1851 a rainha D. Maria II em discurso na câmara dos deputados afirmava o seguinte: *O aumento e facilidade das vias públicas, e dos meios de comunicação, é o que mais reclama as nossas atenções e cuidados. – Com especialidade vos será apresentada uma Proposta de Lei para authorisar o Governo a emprehender um caminho de ferro que nos ligue com o resto da Europa, aviventando o tráfico interior do Paiz, e restituindo a Lisboa o empório central dos dois mundos, entre os quaes está situada.*¹⁹⁸

Na mesma linha da rainha o seu sucessor D. Pedro V também achava que se deveria dar andamento aos melhoramentos nas vias de comunicação. Este monarca (...) *considerava que o atraso nacional deriva de duas causas: à cabeça a falta de instrução e, em segundo lugar, as más vias de comunicação.*¹⁹⁹ Aliás já antes da sua coroação em 1855 e ao longo do seu reinado (de 1855 a 1861) a viação acelerada constituiu sempre uma das grandes preocupações para D. Pedro V. Neste âmbito deixou vários escritos onde não só se solidariza com os defensores, nomeadamente Fontes Pereira de Melo como também se opunha fortemente aos que não defendiam a expansão da linha férrea, que para ele avançava (no seu tempo) ainda demasiado lenta.²⁰⁰

Em junho de 1856 em carta dirigida ao Ministro da Guerra afirmava que (...) *as linhas férreas sobretudo para nós, são mais que agentes de produção, são também linhas estratégicas (...)*²⁰¹ Como linhas de caminho de ferro fundamentais assinalava a linha do Norte (Lisboa-Porto) e a ligação com Espanha (via Santarém-Badajoz) e uma terceira via de ligação com o Algarve.²⁰² Nesta carta confienciava também acerca da estrada que ligava Coimbra ao centro da Beira, que para ele (...) *um dia virá a ser uma*

¹⁹⁷ PEREIRA (2010: 23-24)

¹⁹⁸ *Diário da Câmara dos Deputados, Sessão Extraordinaria da 4.ª Legislatura*, 15 de dezembro de 1851, Ata n.º 1, p. 4.

¹⁹⁹ MÓNICA (2005: 169).

²⁰⁰ MÓNICA (2005). Neste âmbito é interessante a análise feita à correspondência de D. Pedro V.

²⁰¹ D. PEDRO V (1903: 301).

²⁰² D. PEDRO V (1903: 301 ss.).

*linha férrea sem grande dificuldade (...).*²⁰³ Para o rei D. Pedro V o caminho de ferro era o meio eficaz para o progresso do país sendo, neste âmbito de suma importância a ligação com a Espanha e o resto da Europa pois ele considerava que a viação acelerada traria para Portugal grande desenvolvimento, nomeadamente para os portos marítimos portugueses.²⁰⁴

No ano de 1857 o rei D. Pedro V é ainda mais concreto relativamente à passagem do comboio pela Beira, (...) *Venho ainda insistir na minha reclamação de uma discussão circumspecta sobre a ideia da conveniência da ligação das nossas vias férreas com as espanholas, pelo vale do Mondego. Pouparei aqui ao marquês a enumeração de todas as razões, com as quais julgo poder apoiar esta opinião, - opinião que é partilhada por poucos, particularmente por aqueles que se deixam dominar exclusivamente pela consideração da utilidade de resolver a questão no menor espaço de tempo possível.*(...)²⁰⁵ D. Pedro V continua alertando para o facto de a ligação com Badajoz fazer um grande desvio antes de chegar à fronteira de França, pelo que temia que o porto de Vigo substituísse a importância do porto de Lisboa, daí a justificação da necessidade de construção de uma linha pelo Mondego a ligar com a Espanha.

Em 1858 ainda a propósito do comboio e do porto de Lisboa escrevia ao ministro das Obras Públicas o seguinte: *Não posso – não devo – crer que ande esquecida de todo a questão da viação acelerada. Seja como for, não se me estranhe que eu a venha lembrar. Não a discuto, porque, para mim, é ponto assente [sic] que na via férrea, considerada por qualquer dos múltiplos dos aspetos pelos quais é permitido encará-la, ou em coisa alguma, está a salvação económica do país. Da ligação com a Espanha, quer dizer com a Europa, está dependendo a prosperidade do porto de Lisboa, que é o país mesmo.*²⁰⁶ Com efeito esta passagem do texto escrito por D. Pedro V é bem exemplificativa, não só do seu pensamento face à necessária e rápida implementação da rede ferroviária portuguesa, como também face àquilo que dela esperava, ou seja a ideia da ligação com a Espanha e conseqüentemente à Europa como forma de desenvolvimento económico do país e de proteção e valorização dos portos portugueses nomeadamente do de Lisboa.

²⁰³ D. PEDRO V (1903: 303 ss.).

²⁰⁴ LEITÃO (1965). A correspondência de D. Pedro V com o capitão em Estremoz, Luís de Pimental é bem característica da posição do rei face à ligação ferroviária com a Espanha que ele considera não ser uma abertura do espaço nacional ao inimigo espanhol e europeu (defendida pelo capitão Luís Pimental), mas sim um importante fator desenvolvimento do país.

²⁰⁵ Excerto de mais uma carta de D. Pedro V citada por, ABRAGÃO (1956 a: 219-220).

²⁰⁶ MÓNICA (2005: 175). Citação da carta de D. Pedro V de 26 de dezembro de 1858 por Maria Filomena Mónica.

Segundo Hugo Pereira este foi o pensamento basilar que estruturou a construção do caminho de ferro português: (...) *O estrangeiro era precisamente o objetivo principal, quer em termos materiais, quer em termos mentais: se por um lado era o exemplo a seguir e para onde convergir, por outro era o destino das ligações férreas de modo a fazer de Lisboa uma plataforma de distribuição entre Europa, África e América.*²⁰⁷

D. Pedro V viria a morrer muito jovem em 1861. Por essa altura apesar de não estarem ainda concluídas as primeiras linhas férreas portuguesas, estas avançavam já de forma irreversível, a caminho da Espanha, pela futura Linha do Leste, para Sul, pela Linha do Sueste e na direção do Porto, pela futura Linha do Norte. Dos três monarcas referidos D. Pedro V fora o que mais lutou pela construção de caminhos de ferro em solo nacional,²⁰⁸ no entanto é ao seu sucessor D. Luís I que coube o privilégio de ver concluídas as primeiras e principais linhas ferroviárias do país.

Quando D. Luís I subiu ao trono este não estava minimamente preparado para exercer as tarefas relacionadas com o exercício da governação do país. Fora apenas educado para ser irmão do rei, no entanto, acabou por se adaptar perfeitamente às tarefas governativas nunca impedindo o bom funcionamento do rotativismo partidário, que com ele atingiu a sua mais alta expressão. (...) *o rei observa e dirige, mas não governa.* (...) ²⁰⁹ é desta forma que Serrão define o rei D. Luís I, um monarca que soube ser o árbitro de uma geração de políticos que ele próprio soube entender e ser deles um verdadeiro moderador.²¹⁰

No âmbito da viação acelerada acabou também por ser um seguidor do seu irmão e do espírito de fomento ferroviário que a elite política da época vivia, procurando por isso incentivar a construção das linhas que se achavam em fase de execução e de apoiar a edificação de novas vias férreas.

Na sessão de abertura da câmara dos deputados de 1864 D. Luís I apontava para a conclusão próxima das linhas férreas em construção a Norte e a Sul do país, aludindo à *atividade e perseverança* com que estas estavam a ser levadas a cabo. Ainda nesse

²⁰⁷ PEREIRA (2010: 5). Neste âmbito é ponto assente que o traçado da rede ferroviária portuguesa foi construído a pensar nas ligações entre os portos portugueses com o estrangeiro. Veja-se a título de exemplo a conclusão do excelente trabalho de Maria Fernanda Alegria, ALEGRIA (1990: 483-489).

²⁰⁸ Sobre a cação dinamizadora do Rei D. Pedro V face à defesa e implementação do caminho de ferro em Portugal consultar o livro de Frederico Quadros Abragão onde também se encontra compilada alguma correspondência do Rei D. Pedro V. Segundo o autor (...) *não pode deixar de dar-se o devido relevo ao interesse e ação, digamos, dinamizadora do rei D. Pedro V.* (...), ABRAGÃO (1956 a).

²⁰⁹ SERRÃO (1986: 81).

²¹⁰ SERRÃO (1986: 39-81).

âmbito referiu que tinha sido levantado na praça de Londres um empréstimo de 2.500:000 libras para precisamente (...) *realisar esta [linha férreas a norte e sul do país], para adiantar as estradas ordinarias, augmentar as construcções navaes, e accelerar outras obras de incontestavel utilidade publica (...).*²¹¹

No início de 1867 volta a insistir na necessidade (...) *de prosseguir no desenvolvimento da viação accelerada, no intuito de completar a rede geral de caminhos de ferro do paiz (...).*²¹² A meio do ano de 1867 incentiva a ação dos decisores políticos: (...) *O desenvolvimento da viação accelerada e ordinaria ficou assegurado pelas importantes leis que approvastes, devendo esperar-se do complemento das linhas ferreas do paiz e das suas estradas ordinarias a generalisação a todo elle dos grandes beneficios de que já hoje gosa uma grande parte da nação.(...)*²¹³

Em 1877 a propósito do impasse fase à assinatura da proposta de lei sobre a linha da Beira Alta, D. Luís I intervém na primeira sessão legislativa do ano relembrando a câmara dos deputados que (...) *Ficaram pendentes do vosso exame na ultima sessão legislativa algumas importantes propostas de lei de geral interesse: para estas, e para outras que o meu governo vos apresentará pelos diferentes ministerios, chamo a vossa esclarecida attenção, mencionando especialmente (...) a que tem por objeto habilitar o ministerio das obras publicas a proceder á construcção do caminho de ferro da Beira Alta.(...)*²¹⁴

Finalmente em 1882 D. Luís I assiste à inauguração da Linha da Beira Alta, a qual percorre até chegar à cidade da Guarda. Nesta, por ocasião do jantar em sua homenagem, terá felicitado (...) *os Municipales da Guarda pelos melhoramentos materiais que devião abrir uma nova era n'esta Cidade com a inauguração da linha ferrea da Beira, melhoramento assaz importante para o comercio e industria (...)*²¹⁵

Em suma no pensamento de D. Luís I está também patente a utilidade pública e a expectativa de grandes benefícios que as vias férreas trariam para o país, embora neste caso a sua ação seja a de um mero espectador que modera e incentiva as decisões dos agentes políticos.

²¹¹ *Diário de Lisboa, Folha Official do Governo Portuguez, Ano 1864, Número 2, Segunda-feira, 4 de janeiro, p. 1.*

²¹² *Diário da Câmara dos Deputados, Folha Official do Governo Portuguez, Ano 1867, Número 2, Quinta-feira, 3 de janeiro, p. 1.*

²¹³ *Diário da Câmara dos Deputados, Folha Official do Governo Portuguez, Ano 1867, Número 143, Segunda-feira, 1 de junho, p. 1.*

²¹⁴ *Diário da Câmara dos Deputados, Sessão de 19 de janeiro de 1877 p. 97*

²¹⁵ *Livro de Atas da Câmara Municipal da Guarda, Guarda, Arquivo da Câmara Municipal da Guarda, Sessão do dia 10 de agosto de 1882.*

Para os três monarcas referidos e tal como sucedia na sociedade em geral a política de fomento ferroviário era inquestionavelmente a via para o progresso do país, e nesta a ligação com Espanha e por consequência com a Europa, a forma de concretização desse plano, que traria o desenvolvimento dos portos portugueses nomeadamente do porto de Lisboa. É aliás nesta perspetiva que também deverá ser entendida a construção da linha da Beira, pelos decisores políticos.

Apresentadas as posições dos monarcas passemos agora ao poder político e à construção da linha da Beira propriamente dita. Para este efeito foram analisados os debates parlamentares donde fomos elencando os principais pareceres e expectativas que os deputados, às câmaras dos deputados e dos pares do reino, foram emitindo face à construção da que viria a ser a primeira linha a atravessar a Beira, a Linha da Beira Alta.²¹⁶ Também fomos socorridos da bibliografia atual sobre transportes portugueses, nos quais se destacam nomeadamente os trabalhos de Hugo Silva Pereira, de Maria Fernanda Alegria e de Magda Pinheiro.²¹⁷

De 1854, data da primeira referência face a um possível traçado de linha de caminho de ferro pelo território da Beira, até 1876, ano da apresentação do projeto definitivo da primeira linha de caminho de ferro, que viria a ser a futura linha da Beira Alta, variadíssimas são as referências dos deputados acerca da passagem da viação acelerada pelo território da Beira e das expectativas de grandes proveitos a esta inerentes.

Na generalidade e tal como já foi referido atrás, num princípio há a registar uma certa unanimidade quanto aos objetivos da construção de uma linha a passar pela beira, a saber, o da ligação mais curta possível entre Lisboa e o centro da Europa e o benefício das populações atravessadas pela linha. Quanto ao traçado desta há já a registar algumas divergências, entre três possíveis alternativas, que de certa forma decalcam os fluxos comerciais existentes na altura e que atrás referimos. Uma das hipóteses seria a de seguir a linha do Rio Tejo, por Castelo Branco até à fronteira em Monfortinho e uma

²¹⁶ *Diário das Cortes Geraes e extraordinarias da Nação Portuguesa, 1854-1879.*

²¹⁷ Os três autores em causa possuem variadíssimas publicações tendo por base o comboio no século XIX português, Pereira mais na perspetiva dos debates parlamentares, Alegria, a nível das vias e tráfego, e Pinheiro no âmbito da questão do financiamento e impacto no urbanismo.

segunda e terceira hipóteses, seria a de seguir a linha do Rio Mondego, ou pela margem esquerda ou pela margem direita, até Almeida onde cruzaria a fronteira com a Espanha.

Em torno destas três possíveis alternativas realizaram-se estudos preliminares, fizeram-se reconhecimentos dos percursos possíveis, emitiram-se pareceres técnicos sobre os projetos, organizaram-se comissões mistas entre portugueses e espanhóis, discutiram-se e defenderam-se, estudos, percursos e pareceres, mas acima de tudo falou-se das vantagens e desvantagens de uns sobre os outros e das expectativas de proveitos que cada traçado poderia trazer para o país mas sobretudo para a região atravessada pelo possível itinerário, mas sempre, sempre ao sabor daquilo que seria o interesse do deputado pela região que tinha sido eleito.

Começamos pelo percurso que seguiria pela Beira Baixa, e que ficaria conhecido inicialmente por caminho de ferro do vale do Tejo. Este projeto foi falado pela primeira vez em 1854, embora não tivesse sido feito qualquer tipo de estudo preparatório, ponderou-se este como uma possível alternativa ao percurso da linha do Leste, que aliás viria a prevalecer sobre o primeiro como a primeira ligação com Espanha.²¹⁸

A ideia de uma linha do vale do Tejo é retomada a partir de 1874 altura em que a Associação de Engenheiros Civis Portugueses se encarrega de elaborar um plano para os caminhos de ferro portugueses. O engenheiro Sousa Brandão ficou incumbido de redigir um estudo para a travessia da fronteira pelo vale do Tejo e que ficaria conhecida por Linha da Beira Baixa. Este projeto foi apresentado em 1877, mas viria a ser, mais uma vez, preterido a favor da Linha de Cáceres. Mais tarde, em 1884 o projeto é recuperado para ser definitivamente construído, entre os anos de 1885 e 1893. No entanto a ligação à fronteira em Monfortinho nunca viria a ser feita. Esta veio a ter como estação terminal a Gare da cidade da Guarda, na Linha da Beira Alta, já em funcionamento desde 1882 e com ligação à fronteira espanhola em Vilar Formoso.²¹⁹

Durante este processo muito se falou sobre as potencialidades desta linha, nomeadamente por intermédio dos deputados de Castelo Branco como Sousa Lobo ou Vaz Preto. Aliás a forma contínua, intransigente e bem documentada com que o deputado Vaz Preto sempre defendeu o caminho de ferro pela Beira Baixa levou a que esta linha férrea ficasse conhecida, no meio político, por (...) *linha do Vaz Preto* (...).²²⁰

²¹⁸ ALEGRIA (1990: 264 ss.)

²¹⁹ ALEGRIA (1990: 274 ss.)

²²⁰ *Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*, Sessão de 27 de março de 1877, p. 286.

Na sessão da Câmara dos Pares de 31 de março de 1874 Vaz Preto, sintetiza da forma que se segue as mais-valias da edificação da Linha da Beira Baixa: (...) *Portanto, sr. presidente, a construção dos caminhos de ferro das Beiras não só é um ato de justiça, mas o desempenho de um dever. (...) De todos a que se refere o projeto, a linha do Valle do Tejo, que saindo de um ponto da linha de leste, dirigindo-se pelo districto de Castello Branco, ás immediações de Montortinho a ligar com o caminho de ferro de Malpartida, é sem duvida a mais importante, e a primeira que devia e deve ser construida. Esta linha do Valle do Tejo é a verdadeira linha internacional tanto para Madrid, como para Paris, seguindo a transversal de Merida a Zamora, que corta a linha de Malpartida e que vae ligar com a linha de Salamanca. Este era o primeiro caminho de ferro que se deveria ter construido em Portugal, porque abria o porto de Lisboa ao importantissimo commercio da Europa. (...) Esta linha do Valle do Tejo partindo por exemplo de Abrantes até Monfortinho, é de facilima construcção e pouco dispendiosa, como se demonstra pelos trabalhos e estudos do distincto engenheiro o sr. Sousa Brandão, (...) Se a provincia da Beira Alta é uma provincia rica e deve ser attendida, não o é menos a da Beira Baixa, e alem dos seus immensos e valiosos productos agricolas, tem no seu seio o maior fóco industrial, a Covilhã, á qual o caminho de ferro abrindo o porto de Lisboa e as provincias de Madrid, Toledo e Caceres, facilitará o combustivel para as suas machinas e a materia prima para as suas fabricas. (...)*²²¹

Neste parecer é clara a ideia da opção da Beira Baixa, como sendo prioritária em relação a outras opções possíveis de ligação a Espanha pelo território beirão, logo a verdadeira linha internacional, tanto para ligar a Madrid como a Paris; a circunstância de ser a linha mais curta, quando comparada com as linhas do Leste e com o plano da Linha da Beira Alta; o facto de ter um percurso mais facilitado e financeiramente pouco dispendioso na sua execução, e por último a expectativa real de grandes proveitos para o porto de Lisboa e para o desenvolvimento agrícola da Beira Baixa e principalmente da indústria do importantíssimo pólo da Covilhã.

Quanto ao percurso pela linha do Rio Mondego este apresentou desde o início vários itinerários possíveis que estiveram em cima da mesa até à aprovação definitiva do trajeto no ano de 1876 e que ficaria conhecida por Linha da Beira Alta.

²²¹ *Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*, Sessão de 31 de março de 1874, pp. 187-189.

Estamos em crer que o primeiro a defender a ideia de um comboio a ligar a costa até à fronteira de Espanha pela Beira Alta teria sido o Coronel de Engenharia Pereira de Sousa e Albino Figueiredo. (...) *A linha começou por ser considerada como principal do nosso país para nos ligar com a Espanha e outras nações do Norte e Leste. Dentro do território Português chamaram-lhe de linha de Coimbra a Almeida.* (...) ²²² Em 1858 realizava-se o primeiro reconhecimento do caminho de ferro da Beira, levado a cabo pelos Major Chelmiki, o Tenente José Anselmo Gromicho Couceiro e Fournier, que serviu de base ao relatório assinado por Sousa Brandão do ano de 1859. ²²³

O projeto de Sousa Brandão iria concorrer mais tarde com outros dois projetos, de Felix Combelles e Boaventura José Vieira, para a definição da melhor opção de itinerário para a edificação da Linha da Beira Alta. O projeto final resultou da sumula dos três projetos anteriores feita por Bento Moura Coutinho de Almeida Eça e levada a concurso no ano de 1876. ²²⁴

Em termos genéricos a grande dúvida de traçado desta linha férrea residiu no seu posicionamento no território beirão, ou passaria pela margem esquerda (a Sul) ou pela margem direita (a Norte) do Rio Mondego. É no âmbito desta questão e na oposição face ao percurso pela Beira Baixa, que se iram esgrimir os argumentos, pareceres e expectativas dos agentes políticos portugueses, que como é óbvio tentaram chamar a si a passagem da futura Linha da Beira Alta.

Segundo estes quais seriam os benefícios esperados pela travessia do comboio pela região do Rio Mondego?

Primeiro, seria este o caminho de ferro europeu por excelência, (...) *para beneficiar o país, nenhum outro caminho de ferro deveria ser preferido ao caminho de ferro da Beira. Mas ainda há mais, e vem a ser que o caminho de ferro da Beira, passando nas proximidades de Almeida, e entroncando na Hespanha pelas alturas de Salamanca, fica sendo para nós o caminho de ferro europeu, e deixará de o ser, porque o não deve ser por forma alguma, o caminho de ferro de leste ou sul, que se construíram á custa de grandes despesas, e na expectativa de poucos proventos.* (...) ²²⁵

²²² *O Caminho de Ferro da Beira*, in “Revista das Obras Públicas e Minas”, Tomo IV, Lisboa, Imprensa Nacional, 1873, p. 50.

²²³ ALEGRIA (1990: 264) e ABREU (2008). O relatório de Sousa Brandão encontra-se documentado em, *Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*, Sessão de 2 de abril de 1875, pp. 1123 ss.

²²⁴ Sobre o projeto definitivo é de suma importância a consulta de, EÇA (1876 d).

²²⁵ Discurso do deputado Thomás Ribeiro, *Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 29 de março de 1864, p. 939.

em segundo lugar, a execução da linha no terreno, pelo vale do Mondego seria mais facilitada quando comparado com o percurso da Linha da Beira Baixa, que tinha de ultrapassar as dificuldades de implantação do vale do Zêzere;²²⁶

em terceiro, contribuiria e muito para o dinamizar os portos da Figueira da Foz, da barra do Douro e especialmente da barra de Lisboa, da qual se esperava que fosse o centro recetor e de expedição, entre a América do Sul e as províncias de Salamanca, Zamora e Castela-a-Nova no interior de Espanha;²²⁷

em quarto lugar, iria animar a atividade comercial de e para a região da Beira, (...) *O que cumpre primeiro que tudo á fazer desaparecer essas barreiras naturaes que temos no centro do paiz, para que a abundancia de umas provincias possa com vantagem ir abastecer a falta que n'outras ha (apoiados), é abrir as montanhas, tornar os caminhos transitaveis (apoiados), fazer estradas que nos liguem com as vias ferreas e com os rios navegaveis, abrir communicações que ponham em contacto os grandes centros consumidores com os grandes, tratos da produção agricola. (...);*²²⁸

em quinto, seria um potenciador da riqueza agrícola da Beira, (...) *na Beira temos muitos cereaes, muito e bom azeite e vinho, fructos, gados, emfim todos os productos reunidos, que só se acham dispersos pelas outras provincias do reino (apoiados). Portanto, por este lado, para beneficiar o paiz, nenhum outro caminho de ferro deveria ser preferido ao caminho de ferro da Beira.(...);*²²⁹

em sexto, viria beneficiar as fábricas de fiação e tecelagem do distrito da Guarda, (...) *O numero das fabricas estabelecidas desde Ceia até á Guarda é muito consideravel e superior ao da Covilhã, mas os industriaes precisam ir á Hespanha e Evora por caminho por onde o transito se torna difficil e o transporte caro, procurar a materia prima para alimentarem as fabricas. (...) Deem-lhe um caminho de ferro e verão que a Beira prospera, que a industria fabril ha de ter ali um grande desenvolvimento, que a riqueza publica ha de augmentar, e consequentemente a materia collectavel (...);*²³⁰

em sétimo, a linha da Beira Alta serviria populações de várias regiões, (...) *Quando ao caminho de ferro da Beira Alta, tenho-o considerado sempre como um*

²²⁶ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 2 de abril de 1875, p. 1123.

²²⁷ *Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 21 de fevereiro de 1874, p. 483.

²²⁸ Discurso do deputado Fernandes Vaz, *Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 11 de abril de 1864, p. 483.

²²⁹ Discurso do deputado Thomás Ribeiro, *Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 29 de março de 1864, p. 939.

²³⁰ Discurso do deputado Monteiro Castello Branco *Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 4 de maio de 1867, p. 1402.

*dos mais importantes, e que merece toda a preferencia.(...) Esta linha seria uma das mais importantes do reino, porque serviria a toda a Beira Alta, a parte da Beira Baixa e a parte de Traz os Montes, e a uma população de mais de um milhão de habitantes.(...)*²³¹

e, em oitavo lugar, a chegada do comboio evitaria a saída das populações da Beira que (...) *apesar do successivo desenvolvimento da sua agricultura, ainda assim se observa todos os annos uma consideravel emigração para o Brazil, para a Africa, e principalmente para as provincias do Alemtejo onde uma grande parte da cultura e colheita é feita por braços beirões.(...)*²³²

Quanto ao posicionamento geográfico da futura Linha da Beira Alta, como já foi referido, havia duas opções, a da margem Norte e a da margem Sul do Rio Mondego. Estas tiveram também os seus defensores, cuja argumentação se centrou, basicamente na extensão do percurso, na dificuldade e custo da edificação da linha e nas riquezas económicas de uma e outra margem do Mondego.

Genericamente e fazendo um pequeno apanhado dos argumentos das duas posições, temos assim:

- por um lado, a margem Norte do Mondego que apresenta, um traçado ligeiramente mais curto, com um custo também mais baixo, na edificação e manutenção; uma execução no terreno menos dificultosa; uma expectativa de grandes proveitos provenientes da zona agrícola do vale de Besteiros e da zona vinícola do Dão; um maior número de núcleos urbanos importantes que cruza, casos da Figueira da Foz, Mealhada, Mortágua, Nelas e Celorico da Beira; e a dinamização dos dois grandes polos comerciais de Viseu e Mangualde;²³³

- por outro lado a margem Sul do Mondego que apresenta, um traçado ligeiramente mais longo, com um custo mais elevado; uma expectativa de grandes proveitos provenientes das cotas mais elevadas de cereais, azeite e vinhos do Dão que esta linha iria servir; a expectativa de maior desenvolvimento dos polos indústrias

²³¹ Discurso do par Marquez de Sá, *Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*, Sessão de 21 de junho de 1867, p. 2011.

²³² Sessão de 9 de abril de 1864, in “Câmara dos Senhores Deputados”, Sessão de 19 de abril de 1864, p. 1118.

²³³ Neste âmbito consultar a exposição brilhante de Luiz de Campos, deputado por Viseu, na defesa da margem Norte, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 8 de janeiro de 1873, p. 47-49.

nomeadamente de Gouveia e Seia, por onde a linha passaria; e um maior número de concelhos e população que a linha iria servir (cerca de 11 concelhos).²³⁴

Para finalizar passemos aos pareceres dos técnicos relativamente: às expectativas que os possíveis trajetos poderiam trazer às regiões por estes atravessadas, à relação custo distância dos mesmos e à facilidade de construção e de transporte dos mesmos. A este propósito importa referir o objetivo que pretendiam os engenheiros incumbidos destes pareceres ao emitir as suas apreciações na revista de Obras Públicas e Minas, (...) *a revista de Obras Públicas e Minas, tratando das grandes questões de viação, tem por único fim apresentar a questão técnica, de preferência de um ou outro traçado, e justifica-la com razões económicas, referentes ao custo da construção e à facilidade de transporte.*(...)²³⁵ Com efeito segundo Alegria esta era a função destes engenheiros, no entanto as deliberações finais estavam sempre a cargo dos decisores políticos, que esgrimiam estes relatórios ao sabor dos interesses da região de que eram representantes.²³⁶

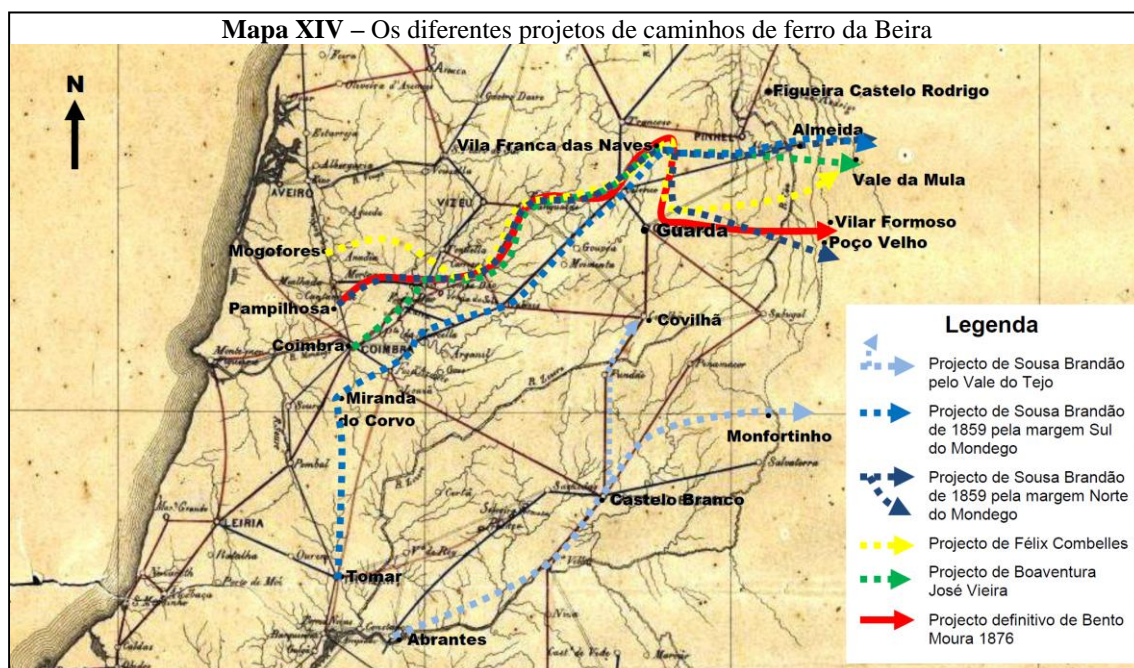
Em síntese podem ser resumidos a seis os projetos discutidos na câmara dos deputados e dos pares do reino, para futura linha da Beira e que se encontram esquematizados no Mapa XIV.²³⁷

²³⁴ Neste âmbito consultar a exposição também brilhante do deputado pela Guarda Telles de Vasconcellos, na defesa da margem Sul, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 19 de março de 1875, p. 896-901.

²³⁵ *O Caminho de Ferro da Beira*, in “Revista das Obras Públicas e Minas”, Tomo IV, Lisboa, Imprensa Nacional, 1873, p. 49.

²³⁶ Acerca da forma como se processava a edificação de uma linha férrea consultar, ALEGRIA (1990: 232-238).

²³⁷ O Mapa XIV foi adaptado do, “*Systema geral das comunicações do reino a que se refere a carta de lei datada de 15 de julho de 1862*”, Lisboa, julho de 1862 e das informações relativas aos diferentes projetos para a linha da Beira: Projeto de Sousa Brandão pelo Vale do Tejo, “*Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*”, Sessão de 31 de março de 1874, pp. 187-189; Projeto de Sousa Brandão de 1859 pela margem Sul e pela margem Norte do Mondego, Relatório sobre o reconhecimento do caminho de ferro da Beira de Sousa Brandão feito a 14 de julho de 1859, “*Diário da Câmara dos Senhores Deputados*”, Sessão de 2 de abril de 1875, pp. 1123-1131; Projeto de Félix Combelles e Projeto de Boaventura José Vieira, VIEIRA (1875) e em “*Caminho de Ferro da Beira Alta, Anteprojeto, Memória descritiva do traçado entre Coimbra e Sancta Comba Dão e da variante entre Celorico da Beira e Villa Franca das Naves, Comparação de todos os traçados*” in, “*Diário da Câmara dos Senhores Deputados*”, Sessão de 2 de abril de 1875, pp. 1136-1141; Projeto definitivo de Bento Moura de 1876, Eça (1876 d).



Começamos pelo projeto do Vale do Tejo ou da Beira Baixa. Na sessão da Câmara dos Pares do Reino de 31 de março de 1874, o deputado Vaz Preto, sintetiza da forma que se segue as expectativas colocadas nesse percurso sustentadas nos relatórios, do engenheiro Sousa Brandão,²³⁸ do engenheiro Lourenço de Carvalho e da comissão mista, representada pelos engenheiros Page e Gomez Roldan, do lado espanhol e Sousa Brandão e José Diogo Mousinho do lado português:

- projeto que arranca em Abrantes segue pela Beira Baixa, por Castelo Branco, passa a fronteira na povoação de Monfortinho até ligar ao caminho de ferro espanhol da Malpartida (previa um ramal a ligar à Covilhã); tem um percurso total, em território português a partir de Abrantes na Linha do Leste de 138 km; de Lisboa a Madrid apresenta 604 km e até Bayona 1118 km; prevê uma velocidade de 60 km/h, muito superior às opções da Beira Alta, devido nomeadamente às magníficas condições do traçado, sem curvas acentuadas e sem declives salientes; calcula um custo de 24:000\$000 réis por km (menos 12:000\$000 réis por km que as opções da Linha da

²³⁸ O engenheiro Sousa Brandão teve por base o primeiro estudo sobre a Linha do Vale do Tejo de 1854. Incumbido de redigir nova proposta a 31 de julho de 1877 apresentou um novo projeto, que mais tarde iria sofrer alterações, nomeadamente no final do traçado, ALEGRIA (1990: 264-274). Francisco Maria de Sousa Brandão (1818-1892) nasceu na povoação de Mosteiró (Santa Maria da Feira), seguiu a carreira militar, mas foi como engenheiro ferroviário que se viria a destacar, nomeadamente na elaboração de vários projetos de linhas férreas, incluído as do Douro, Minho, Beira Baixa e Beira Alta, (...) *Na sua profissão científica e tecnica é esta a qualidade mais notável de Sousa Brandão; possui-a porém em tão subido grau que se há tornado um dos mais conhecidos e superiores engenheiros de caminhos de ferro da península, sendo o seu nome muito estimado e respeitado na Hespanha.(...), Galeria Republicana*, Número 9, 1.º Ano, maio de 1882.

Beira Alta) e um custo total de 3:332:000\$00 réis; por último antecipa, por um lado grandes proveitos para a província da Beira Baixa, devido aos seus imensos e valiosos produtos agrícolas e produtos industriais do polo têxtil da Covilhã, e por outro lado antecipa grandes vantagens para o porto de Lisboa, devido à abertura comercial deste com as províncias de Madrid, Toledo e Cáceres e com o centro da Europa.²³⁹

Passemos ao projeto da Beira Alta, que como já referimos apresenta várias opções até à aprovação do plano definitivo em 1876:

- projeto do engenheiro Sousa Brandão de 1859,²⁴⁰ que arranca na então ainda futura Linha do Norte em Miranda do Corvo, prossegue pela margem esquerda do Rio Mondego até Celorico da Beira e transpõe a fronteira entre Almeida e Figueira de Castelo Rodrigo até entroncar no caminho de ferro espanhol de Salamanca; tem um percurso total, em território português, a partir da Linha do Norte, de 162 km; apresenta uma previsão de custo de 37:100\$000 reis por km e um custo total de 6:010:200\$00 réis; a nível técnico antecipa um maior grau de dificuldade de 17 km entre Miranda do Corvo e Celorico da Beira e de 25 km entre Celorico da Beira e a fronteira; por último com a elaboração deste projeto, prevê, cortar com o isolamento das regiões que irá atravessar, servir as riquezas agrícolas e têxteis (dos polos de Seia e Gouveia) e facilitar a ligação do país com o resto da Europa;²⁴¹

- projeto do engenheiro Sousa Brandão,²⁴² que arranca na Linha do Norte, na Estação da Pampilhosa segue pela margem direita do Rio Mondego, passa por Almeida e transpõe a fronteira na povoação de Vale da Mula até entroncar no caminho de ferro espanhol de Salamanca;²⁴³ tem um percurso total (em território português, a partir da Pampilhosa na Linha do Norte) de 177 km; apresenta uma previsão de custo de

²³⁹ *Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*, Sessão de 31 de março de 1874, pp. 187-189.

²⁴⁰ O engenheiro Sousa Brandão elaborou um primeiro projeto para a Linha da Beira Alta em 1859, este apresentava duas opções, uma pela margem direita e outra pela margem esquerda do Rio Mondego. Na década de 1870, retomou apenas o projeto, pela margem direita do Rio Mondego. ALEGRIA (1990: 264-267).

²⁴¹ Relatório sobre o reconhecimento do caminho de ferro da Beira de Sousa Brandão de 14 de julho de 1859 citado em, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 2 de abril de 1875, pp. 1123-1131.

²⁴² Relatório sobre o reconhecimento do caminho de ferro da Beira de Sousa Brandão feito a 14 de julho de 1859, o qual foi retomado já na década de 1870 e citado no, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 2 de abril de 1875, pp. 1127 ss.

²⁴³ Sousa Brandão viria a fazer uma alteração ao seu projeto inicial de 1859, na parte final do percurso, entre Vila Franca e a fronteira, para tomar proveito do terreno e aproximar a linha da cidade da Guarda, passa o Rio Coa, perto da Freineda e transpõe a fronteira na povoação do Poço Velho, aumentando o traçado, fixando-o em 197,567 km, EÇA (1876 a: 383).

56:815\$840 réis por km e um custo total de 11:224:935\$00 réis; é dispendioso na construção (10 túneis e 10 viadutos), mas de facilitada edificação através do vale do Mondego, nomeadamente de Santa Comba-Dão até Celorico da Beira; prevê servir as populações da duas margens do Rio Mondego, mas especialmente as do lado Norte com os grandes entrepostos comerciais de Mangualde e Celorico da Beira, pretende ser a ligação mais rápida de Lisboa ao centro da Europa;²⁴⁴

- projeto do engenheiro Félix Combelles,²⁴⁵ que arranca na Linha do Norte em Mogofores, segue até Santa Comba-Dão por trás da Serra do Bussaco, acompanha a margem direita do Rio Mondego até Celorico da Beira e transpõe a fronteira na povoação de Vale da Mula até entroncar no caminho de ferro espanhol de Salamanca; tem um percurso total (em território português, a partir de Mogofores na Linha do Norte) de 231,600 km; apresenta uma previsão de custo de 31:368\$330 réis por km e um custo total de 7:246:084\$200 réis; é de extrema facilidade a construção inicial (que evita o contraforte do Bussaco) e o restante trajeto que vai do vale do mondego entre Santa Comba Dão e Celorico da Beira; prevê servir as populações da margem direita e esquerda do Rio Mondego, especialmente o grande entreposto comercial de Mangualde, de Viseu e Celorico da Beira e pretende ser o caminho de ferro mais rápido entre Lisboa e o centro da Europa;²⁴⁶

- projeto do engenheiro Boaventura José Vieira²⁴⁷ que arranca na Linha do Norte em Coimbra, segue pela margem esquerda do Rio Mondego até Santa Comba Dão e pela margem direita até Celorico da Beira, transpõe a fronteira nas proximidades de Almeida até entroncar no caminho de ferro espanhol de Salamanca; tem um percurso total (em território português, a partir de Coimbra na Linha do Norte) de

²⁴⁴ Relatório sobre o reconhecimento do caminho de ferro da Beira de Sousa Brandão de 14 de julho de 1859 citado em, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 2 de abril de 1875, pp. 1123-1131.

²⁴⁵ Félix Combelles, engenheiro francês da Companhia Real. No ano de 1873 foi incumbido por esta de estudar uma linha de caminho de ferro pela Beira, PINHEIRO (2008: 172).

²⁴⁶ Projeto de Félix Combelles e Projeto de Boaventura José Vieira, VIEIRA (1875) e em “*Caminho de Ferro da Beira Alta, Anteprojecto, Memória descriptiva do traçado entre Coimbra e Sancta Comba Dão e da variante entre Celorico da Beira e Villa Franca das Naves, Comparação de todos os traçados*” in, “*Diário da Câmara dos Senhores Deputados*”, Sessão de 2 de abril de 1875, pp. 1136-1141.

²⁴⁷ Boaventura José Vieira (1825-1887) nasceu em Ponte de Lima estudou engenharia civil na Escola do Exército, foi deputado por Ponte de Lima e Governador Civil de Viana do castelo. Dirigiu a construção dos caminhos de ferro do Minho, Douro e Algarve e elaborou um projeto para a Linha Da Beira Alta, *Pedra & Cal* (dezembro de 2002), Lisboa, Grémio das Empresas de Conservação e Restauro, Lisboa, n.º 16, p. 23.

232,000 km; apresenta uma previsão de custo de 33:400\$000 réis por km e um custo total de 7:748:800\$00 réis; é de difícil construção na parte inicial até Santa Comba Dão, mas de simples implantação entre Santa Comba Dão e Celorico da Beira; prevê servir as populações da margem direita e esquerda do Rio Mondego, mas especialmente o grande entreposto comercial de Mangualde e Celorico da Beira e pretende ser a ligação mais rápida entre Lisboa e o centro da Europa;²⁴⁸

- projeto do engenheiro Bento Moura²⁴⁹ que arranca na Linha do Norte na Pampilhosa, segue pela margem esquerda do Rio Mondego, transpõe a fronteira na povoação de Vilar Formoso até entroncar no caminho de ferro espanhol de Salamanca; tem um percurso total (em território português, a partir da Pampilhosa na Linha do Norte) de 201,000 km; apresenta uma previsão de custo de 32:750\$000 réis por km e um custo total de 6:582:750\$00 réis; concilia os três projetos anteriores, de Sousa Brandão, Félix Combelles e Boaventura José Vieira; prevê servir as populações das duas margens do Rio Mondego, especialmente o grande entreposto comercial de Mangualde e Celorico da Beira, pretende ser a ligação mais rápida entre o porto de Lisboa e o centro da Europa, pressupõe o desenvolvimento do porto da Figueira da Foz e pretende centrar o início da linha a meia distância entre Lisboa e Porto.²⁵⁰

Em jeito de conclusão podemos referir o seguinte sobre as expectativas a nível do poder central acerca da implantação de uma linha férrea em território da Beira:

- em primeiro lugar parece haver uma certa unanimidade, entre monarcas, poder político e representantes técnicos, quanto ao grande objetivo da passagem do comboio por terras da Beira, ou seja o de estabelecer a ligação mais curta possível de Lisboa com a Europa isto para tentar centralizar nos portos portugueses, nomeadamente no porto de Lisboa o grande volume de comércio proveniente das Américas, esta é sem dúvida a grande expectativa em torno do caminho de ferro da Beira;

²⁴⁸ Projeto de Boaventura José Vieira, VIEIRA (1875) e em “*Caminho de Ferro da Beira Alta, Anteprojecto, Memória descritiva do traçado entre Coimbra e Sancta Comba Dão e da variante entre Celorico da Beira e Villa Franca das Naves, Comparação de todos os traçados*” in, “Diário da Câmara dos Senhores Deputados”, Sessão de 2 de abril de 1875, pp. 1136-1141.

²⁴⁹ Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d’Eça (1827-1906) estudou na Escola de Engenharia do Exército e participou em numerosos estudos sobre os caminhos de ferro, nomeadamente na elaboração do projeto definitivo da Linha da Beira Alta, *Pedra & Cal* (dezembro de 2002), Lisboa, Grémio das Empresas de Conservação e Restauro, n.º 16, Lisboa.

²⁵⁰ Eça (1876 d).

- em segundo lugar a questão económico-social parece ser também um dos objetivos associados ao caminho de ferro da Beira, ou seja, o desenvolvimento ou impacto económico que a linha férrea poderá ter na região que atravessa, para além de fator ponderador nas decisões finais sobre o melhor traçado é gerador de grandes expectativas locais e de perspectivas de grande número de passageiros e de volumes de mercadorias transportadas, neste âmbito apesar de por um lado haver unanimidade quanto ao objetivo no abstrato, por outro lado não há qualquer tipo de concordância quanto ao traçado propriamente dito, que como vimos gira em torno de vários percursos, um pela linha do Tejo, até à fronteira em Monfortinho, e os restantes pela linha do Mondego, ou pela margem Norte ou pela margem Sul;

- em terceiro lugar temos as questões técnicas dos traçados sempre associadas, às expectativas de custos na edificação, ao volume de tráfego de passageiros e mercadorias e às perspectivas de rendimento dos mesmos, neste âmbito parece haver uma certa valorização da componente técnica da edificação (dificuldade da construção e custo por quilómetro) face o impacto económico-social que o percurso poderá trazer à região que irá atravessar.

1.1.2 – As expectativas na perspectiva do poder local

Como é óbvio o poder local acaba por ser o que está mais interessado na passagem do comboio pela sua região, uma vez que este é o que dele beneficia diretamente. As expectativas deste são as mesmas que são referidas a nível parlamentar, em Lisboa, embora a nível regional estas se centrem nas potencialidades que este meio de comunicação trará para o desenvolvimento económico da região em causa. Neste âmbito os deputados eleitos pelos círculos eleitorais desempenham um papel importantíssimo, como aliás já vimos atrás, na defesa dos interesses dos concelhos por quem foram eleitos. São neste caso os mediadores por excelência inclusivamente das próprias representações camarárias que chegam à câmara dos deputados. A nível distrital as câmaras e as restantes instituições da administração de âmbito regional, apresentam também a sua posição sobre a implantação da viação acelerada no distrito da Guarda.

A questão da viação no distrito da Guarda é um assunto recorrente em quase todo o século XIX, quer no que diz respeito à viação ordinária, quer no respeitante à viação acelerada.

*(...) A falta de vias de comunicação, que neste distrito se sente mais, que em nenhum outro, para que mui pequeno tem sido o impulso, que neste se tem dado à abertura e concerto das principais estradas, é ainda outra couza que poderosamente influe no atrazo da agricultura. Os produtores não podem tirar de seus productos todas as vantagens, que estes lhe poderiam offerecer pela deficuldade, que encontram em sua exportação, devida à falta de vias de comunicação (...)*²⁵¹ O governador civil da Guarda Francisco de Almeida Freire Corte Real, no relatório do distrito de finais de 1856 é claro quanto aos problemas do distrito a nível das vias de comunicação e no prejuízo que o seu mau estado trazia à agricultura. Neste âmbito considera fundamental a abertura e reparação das estradas que conduzem da Guarda para Viseu e para Castelo Branco, bem como a ligação com Coimbra que facilitaria *(...) a comunicação com a cidade de Coimbra e o porto da Figueira da Foz.(...)*²⁵² Destas vias, que decalcam os principais fluxos comerciais da Beira atrás referidos o governador civil considera serem *(...) uma das maiores necessidades e maior beneficio que o Governo de Nossa Magestade pode trazer aos Povos deste Distrito (...)*.²⁵³

Em 1860 o mesmo governador civil volta a insistir na ideia de que um dos grandes problemas do distrito reside precisamente na falta de vias de comunicação, para escoar os seus produtos, *(...) como primeira necessidade deste distrito o melhoramento das vias de comunicação (...)*.²⁵⁴ Para ele a Guarda, como capital de distrito, sede de bispado e com quartel do corpo do exército, não podia ficar sem as necessárias ligações terrestres com a capital e províncias do Norte.

De facto nos pareceres dos governadores civis o estado das vias de comunicação do distrito são um facto incontestável do atraso económico do distrito. Destas vias é curioso o destaque dado às estradas a ligar, a Coimbra e à Figueira da Foz, a Viseu e a Castelo Branco, cujos percursos (como vimos atrás), não só decalcam os fluxos

²⁵¹ *Relatório do Distrito da Guarda de 19 de dezembro de 1856, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados,” Relatório do Distrito 1855/10/01-1866/11/21, PT/DGRD/Governo Civil/Sc G/Sr 01, Cx. 224.*

²⁵² *Op.cit.*

²⁵³ *Op.cit.*

²⁵⁴ *Relatório do Distrito da Guarda de 27 de setembro de 1860, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados,” Relatório do Distrito 1855/10/01-1866/11/21, PT/DGRD/Governo Civil/Sc G/Sr 01, Cx. 224.*

comerciais, como também se assumem como as alternativas em discussão face ao futuro traçado da linha de caminho de ferro.

No início de 1864 o deputado Thomás Ribeiro interpela (...) *o illustre ministro das obras publicas sobre a necessidade de se construir de preferencia a qualquer outro no reino o caminho de ferro da Beira, a communicar por Almeida com o reino vizinho.*(...)²⁵⁵ A 9 de abril de 1864 é emitido um decreto lei que autoriza (...) *a construcção do caminho de ferro da Beira, entroncando no caminho de ferro do norte nas immediações de Coimbra e terminando na raia o mais proximo possivel da praça de Almeida* (...).²⁵⁶

Na sequência do referido decreto as câmaras de Pinhel e Guarda enviam oportunamente uma representação à câmara dos deputados pelas mãos do deputado Fernandes Vaz, com o intuito de pressionar a aprovação e construção da linha férrea a atravessar a Beira.²⁵⁷ Dias depois são apresentadas mais três representações camarárias, da Guarda, Pinhel e Almeida, dirigidas à comissão de obras públicas, (...) *pedindo a aprovação do projeto de lei para a construcção do caminho de ferro da Beira* (...)²⁵⁸ Na mesma sessão o deputado Thomás Ribeiro acrescenta mais uma representação, com o mesmo pedido, agora da Câmara de Seia.²⁵⁹ Entre 1864 e 1865, as câmaras de Almeida, Guarda, Pinhel, Sabugal, Seia e Figueira Castelo Rodrigo, contam-se entre as que se fizeram representar face ao projeto lei de 9 de abril de 1864, cuja aprovação as poderiam beneficiar diretamente.²⁶⁰

A partir de 1873 intensificam-se as discussões na câmara dos deputados em torno da construção do caminho de ferro da Beira. As opções relativamente ao traçado continuavam (à data) em aberto o que motiva o envio de novas representações camarárias para servirem de pressão junto da câmara dos deputados. Em fevereiro e março de 1874,²⁶¹ são as câmaras do Fundão e da Covilhã que pedem (...) *a esta camara que discuta e vote o projeto do caminho de ferro da Beira Baixa.* (...);²⁶² a 6 de março é

²⁵⁵ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 23 de março de 1864, p. 888.

²⁵⁶ O projeto lei de 9 de abril de 1864 encontra-se referido em, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 12 de março de 1864, p. 1118.

²⁵⁷ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 7 de maio de 1864, p. 1449.

²⁵⁸ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 9 de maio de 1864, p. 1468.

²⁵⁹ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 9 de maio de 1864, p. 1469.

²⁶⁰ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessões de 18 de maio de 1864 a 2 de maio de 1865.

²⁶¹ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 14 de fevereiro de 1874, p. 424 e Sessão de 2 de março de 1874, p. 566.

²⁶² Solicitação do deputado Pinheiro Chagas, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 14 de fevereiro de 1874, p. 424.

a vez da Câmara de Seia (...) *apresentar a esta camara as conveniencias que aconselham e determinam que a diretriz do caminho de ferro da Beira Alta siga pela margem esquerda e não pela direita do rio Mondego, enumerando os muitos motivos que para isso concorrem.* (...) ²⁶³ e o no dia 31 de março é a vez da câmara municipal da Guarda, pelas mãos do deputado pela Guarda, Telles de Vasconcelos mostrar a (...) *sua opinião sobre a necessidade da construcção da linha ferrea da Beira Alta, unica internacional.* (...) ²⁶⁴ Curiosamente esta representação vem acompanhada de uma outra do corpo comercial da cidade da Guarda, mostrando também o seu anseio pela construção da linha da Beira, como forma de melhorar a atividade comercial. ²⁶⁵ A Junta Geral do Distrito também se solidariza remetendo no mesmo mês de março (...) *uma representação da junta geral do districto da Guarda, em que se congratula com o governo pela apresentação do projeto para a construcção do caminho de ferro da Beira Alta, e pede á camara a approvação d'esse projeto* (...). ²⁶⁶

Em 1878 já com o projeto definitivo do caminho de ferro da Beira aprovado é a vez do Conselho de Agricultura do distrito da Guarda definir a localização da Quinta Distrital tendo por base a expectativa de que a proximidade (...) *à estação do projetado caminho de ferro da Beira* (...) ²⁶⁷ e da capital do distrito seriam benéficas para o seu sucesso. ²⁶⁸

Em 1881, no Inquérito Industrial é também clara a expectativa dos industriais do distrito da Guarda face à implantação do caminho de ferro em território beirão, (...) *os péssimos caminhos tornem os transportes muitíssimo caros, aumentando por maneira excessiva o custo dos machinismos e o preço das matérias primas, e, em suma,*

²⁶³ Solicitação do deputado de Seia Costa e Silva, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 6 de março de 1874, p. 643.

²⁶⁴ Solicitação do deputado Teles de Vasconcelos, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 31 de março de 1874, p. 968.

²⁶⁵ Solicitação do deputado Teles de Vasconcelos, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 31 de março de 1874, p. 968.

²⁶⁶, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 13 de março de 1874, p. 744.

²⁶⁷ *Conselho de Agricultura do distrito da Guarda, Sessão de 11 d março de 1878*, in “Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados”, Conselho de Agricultura do distrito, PT/ADGRD/Conselho de Agricultura do Distrito/Sr 01, Cx. 1, 12/11/1877 a 10/12/1886, Atas das SESSÕES DO Conselho de Agricultura, 1878. Sobre a Implantação da Quinta Distrital e seu funcionamento é de consulta obrigatória o citado fundo de pesquisa.

²⁶⁸ *Conselho de Agricultura do distrito da Guarda, Sessão de 11 d março de 1878*, in “Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados”, Conselho de Agricultura do distrito, PT/ADGRD/Conselho de Agricultura do Distrito/Sr 01, Cx. 1, 12/11/1877 a 10/12/1886, Atas das SESSÕES DO Conselho de Agricultura, 1878. Sobre a Implantação da Quinta Distrital e seu funcionamento é de consulta obrigatória o citado fundo de pesquisa.

onerando espantosamente o custo de produção. (...) ²⁶⁹ Das conclusões relativas ao estado das indústrias (...) o registo que fizemos das reclamações dos industriais mostra por certo a indispensabilidade de se tomar em consideração o assunto [das vias de comunicação]. (...) ²⁷⁰

No dia 4 de agosto de 1882, na Gare da cidade da Guarda e discursando na presença do Rei D. Luís I, as entidades camarárias sintetizam considerando a inauguração do caminho de ferro da Beira Alta como (...) *um dos melhoramentos mais importantes do paiz (...) ²⁷¹*

A nível local a implantação do caminho de ferro em território beirão é perspectivado como um meio de progresso, para agricultura e indústria, bem como para atividade comercial de e para a Beira. É uma oportunidade de melhoria dos negócios daí a pressão do poder local à medida que este assunto vai sendo aflorado nas esferas do poder.

1.1.3 – As expectativas na perspetiva jornalística

O meio jornalístico da segunda metade do século XIX ²⁷² é fortemente marcado pela cor política que cada jornal representava. Há assim a destacar duas grandes linhas editoriais de então: por um lado a seguidora do Partido Regenerador, que considerava (...) *que se não fosse o partido regenerador andaríamos atrasados meio século ao lado das outras nações da Europa (...) ²⁷³* daí o apoio incondicional que se deveria dar às medidas tomadas por essa facção, nomeadamente a defesa da grande bandeira do partido, o caminho de ferro; e por outro lado a facção partidária do Partido Progressista, que seguia uma linha editorial adicta (...) *aos princípios do partido progressista, seguimos e defendemos a sua bandeira. Nada temos com as pessoas dos ministros da coroa (...) a nossa missão consiste em analisar os seus atos como membros do poder executivo. (...) ²⁷⁴*

²⁶⁹ Comissão Central Diretora do Inquérito Industrial, *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, Volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881, p. 136

²⁷⁰ Comissão Central Diretora do Inquérito Industrial, *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, Volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881, p. 172

²⁷¹ *Livro de Atas da Câmara Municipal da Guarda*, Guarda, Arquivo da Câmara Municipal da Guarda, Sessão do dia 3 de agosto de 1882.

²⁷² Sobre a atividade jornalística do concelho e cidade da Guarda, consultar, GOMES (1983: 64-89) e AFONSO (1982: 83-91).

²⁷³ *Jornal da Guarda*, N.º 41, Quarta-feira, 6 de março de 1878. Jornal de índole regenerador publicado na Guarda de 30 de maio de 1877 a 29 de maio de 1878.

²⁷⁴ *O Districto da Guarda*, N.º 1, Domingo, 30 de abril de 1865. Jornal de índole progressista publicado na Guarda de 30 de maio de 1865 a 21 de novembro de 1867. No ano de 1867 chegou a denunciar o

No que diz respeito às expectativas face à viação acelerada, se uns enaltecem os benefícios desta os outros simplesmente omitem as suas vantagens, colocando a tónica não só nos aspetos negativos, mas também naquilo que ainda não foi feito para rentabilizar o caminho de ferro.

Com efeito se dermos uma olhadela ao jornal *Distrito da Guarda*, apesar de não se insurgir diretamente contra o comboio considera necessário, mais do que a sua implementação o desenvolvimento da viação ordinária: (...) *É preciso pois, prosseguir no melhoramento da viação pública, com ânimo ousado e firme. (...) O país sabe que as contribuições têm aumentado progressivamente; mas também não ignora que as estradas são uma condição necessária para o desenvolvimento comercial, e, por consequência, da riqueza da nação. Se a prosperidade da nação depende do seu ativo e florescente comércio, o desenvolvimento deste depende da facilidade de comunicação dos meios de transporte. (...) Não se cuide só de caminhos de ferro, quando nos faltam as estradas que devem pôr em comunicação os concelhos. (...) Nem todos estão tão próximos da via férrea, que possam ouvir o silvo da locomotiva; para lá chegar, precisa a maior parte de fazer uma longa jornada por caminhos escabrosos e quase intransitáveis. (...)*²⁷⁵

Na mesma linha editorial o *Jornal do Povo* vai no mesmo sentido considerando (...) *indispensável ainda, que haja facilidade de transportes para se poder realizar a troca de mercadorias com vantagem para o produtor, e por isso nunca insistiremos demasiadamente em pedir o maior desenvolvimento da viação, para que depois não venha surpreender-nos a via férrea sem a indispensável rede de estradas, que facilitem a condução. (...)*²⁷⁶

Na publicação referente ao dia da inauguração da Linha da Beira Alta o *Distrito da Guarda* prossegue a mesma atitude crítica chegando a considerar que o interior nada iria ganhar com o caminho de ferro, mas sim o porto da Figueira da Foz.²⁷⁷

Em suma apesar destes não se assumirem diretamente contra o comboio, perspetivam que este não só, não irá trazer a abertura comercial que se espera, em virtude da escassa rede viária existente no interior, para poder conectar com o caminho

Governador Civil por ter recebido abusivamente o dinheiro de 10 dos 26 dias que deveria ter usado na visita ao distrito da Guarda, o que prova bem a índole deste jornal. Curiosamente o Jornal terminou praticamente a seguir a este acontecimento, tendo sido retomado a partir de 1878 com o mesmo nome, *O Distrito da Guarda*, N.º 120, Quinta-feira, 7 de novembro de 1867.

²⁷⁵ *O Distrito da Guarda*, N.º 20, Domingo, 20 de agosto de 1865.

²⁷⁶ *Jornal do Povo*, N.º 1, Quarta-feira, 5 de junho de 1878. Jornal publicado na Guarda no ano de 1878.

²⁷⁷ *O Distrito da Guarda*, Domingo, 6 de agosto de 1882.

de ferro, bem como perspetivam que o interior não terá o desenvolvimento económico aguardado.

Por seu turno ao lermos o *Jornal de Notícias* a expectativa sobre a abertura da Linha da Beira Alta é mais positiva, (...) *todas as vantagens que d`ahi resultavam para os povos que receberam esse melhoramento, de grande consequência para o desenvolvimento das relações commerciaes e industriaes entre os povos, e em geral para o incremento da riqueza do país. (...)* ²⁷⁸ *A própria agricultura há de reformar (...) para tirar da terra mais algum proveito, e poder lutar com a produção estrangeira que enfrenta pela barateza, possança e rapidez dos meios de que se serve (...) O caminho de ferro irá tirar das aldeias, isoladas até aqui, os fructos que as vezes apodrecem nas árvores ou depósitos, para os levar aos mercados remuneradores, em troca de muitos outros produtos que não chegavam ao interior. (...) virá também abastecer os mercados das cidades e iniciará, pelo ganho, a novas plantações. (...)* ²⁷⁹

Na mesma linha, o *Diário Ilustrado*, ao mesmo tempo que saúda o governo regenerador pelo desenvolvimento assombroso que tem dado ao país, considera o caminho de ferro da Beira como (...) *um caminho de ferro internacional, que é fonte de grandes riquezas e é garantia de proficuidade do trabalho em luta com a natureza. (...)* ²⁸⁰

A Revista *Occidente* apesar de não ter uma posição tão tendencial como os anteriores é também apologista das vantagens que este meio poderá trazer para a Beira: (...) *O paiz acaba de ser dotado com mais um d`esses grandes benefícios civilisadores. Depois de tantos tempos de quietação e marasmo, os vales, as quebradas, os rios da nossa riquissima província da Beira, que nenhuma inveja teem aos da Suissa, viram em fim atravessal-os esse poder de Deus, que lhe chama o povo singelo, e o silvo da locomotiva, acordando do seu somno secular os echos dormentes das serranias, parece dizer áquelles povos: Sus! erguei-vos, vinde partilhar da vida do Universo. (...)* ²⁸¹ Para esta revista o caminho de ferro da Beira traria também (...) *a animação e o desenvolvimento industrial à região que atravessa (...)* ²⁸²

²⁷⁸ *Jornal de Notícias*, N.º 5:930, Ano 18º, Quinta-feira, 3 de agosto de 1882.

²⁷⁹ *Jornal de Notícias*, N.º 5:934, Ano 18º, Segunda-feira, 7 de agosto de 1882.

²⁸⁰ *Diário Ilustrado*, Quinta-feira, 3 de agosto de 1882.

²⁸¹ *Occidente, Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro*, 5.º Ano, Volume V, n.º 132, 21 de agosto de 1882, p. 187.

²⁸² *Occidente, Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro*, 5.º Ano, Volume V, n.º 133, 1 de setembro de 1882, p. 195.

Concluindo, nesta linha editorial, há uma expectativa de contornos mais otimistas relativamente à chegada do comboio à Beira. Segundo esta a Linha da Beira Alta, sendo um caminho de ferro internacional, traria a abertura comercial de e para a região, com a conseqüente melhoria na concorrência com os produtos estrangeiros, arrastaria também o desenvolvimento agrícola e industrial e quebraria o isolamento das populações da Beira.

Uma vez analisadas as expectativas face à passagem do comboio pela Beira podemos referir que há um otimismo generalizado relativamente à sua implantação em território beirão, quer por parte de monarcas, poder político em Lisboa e a nível regional, quer por parte dos técnicos ou até mesmo do meio jornalístico. Como foi referido atrás apenas no que diz respeito ao traçado propriamente dito é que existe alguma divergência, embora as expectativas para cada um sejam genericamente da mesma índole, variando consoante a região por este atravessada.

Desta forma podemos sintetizar as expectativas inerentes à construção do caminho de ferro da Beira nos seguintes pontos:

- para os monarcas e nomeadamente poder político, que decide da construção, o caminho de ferro da Beira representa, no futuro próximo, a principal e mais rápida ligação com Espanha e centro da Europa; a elevação do porto de Lisboa face aos restantes portos ibéricos, passando este a ser o centro recetor do comércio para o interior de Espanha e resto da Europa e vice-versa; o desenvolvimento do porto da Figueira da Foz; e o incremento agrícola, industrial e comercial da região por este atravessada;

- para os técnicos, que projetam a linha no terreno, esperam do caminho de ferro da Beira, que o traçado definitivo, apresente a menor distância possível entre Lisboa e o centro da Europa; que concilie as vantagens e desvantagens dos diferentes traçados existentes; que seja o mais curto possível e com o menor custo na sua construção, quer a nível da dificuldade técnica quer a nível de custo por quilómetro; e que tenha impacto socioeconómico sobre a região que irá atravessar;

- para o poder local, que beneficia diretamente pela passagem do comboio, o caminho de ferro da Beira representa, o progresso para agricultura e indústria; a abertura comercial do interior para o litoral e vice-versa, devido à facilidade de deslocação dos produtos de e para o interior, que por sua vez pressionaria uma melhoria na produção agrícola e industrial;

- para os meios jornalísticos locais e nacionais o caminho de ferro da Beira representaria não só a abertura da principal artéria de ligação com a Europa, mas nomeadamente a quebra do isolamento da população da Beira e a abertura comercial do interior para o litoral e vice-versa, que pressionaria o desenvolvimento agrícola e industrial; no meio jornalístico questiona-se o possível fracasso nestes objetivos, ou seja o não desenvolvimento da região interior da beira, principalmente em virtude da ausência de viação ordinária a ligar os principais centros beirões com o caminho de ferro da Beira.

1.2 – Construção da Linha da Beira Alta

1.2.1 – As várias propostas de construção da Linha (1859-1878)

Abordadas as expectativas inerentes à construção de um caminho de ferro pelo território beirão passemos agora à construção da linha propriamente dita. Embora esta tenha já sido focada, a espaços, no ponto anterior referente às *expectativas* é de todo importante arrumar cronologicamente e, de forma sucinta, todo o processo que levou até ao projeto definitivo apresentado pela primeira vez a concurso no ano de 1876.

Apesar de se considerar a ideia de construir um caminho de ferro a atravessar a Beira contemporânea das primeiras medidas tendentes à implantação do comboio em Portugal, o certo é que a primeira referência a este âmbito data de 1854, altura em que se ponderou, como primeira ligação internacional, a ligação através do vale do Tejo, por Abrantes, Castelo Branco e Monfortinho, ligando depois com a linha férrea espanhola da Malpartida. Esta linha, que não foi objeto de qualquer tipo de estudo prévio, serviria apenas as populações a Sul da Beira, ou seja da Beira Baixa, mas em compensação possuía um percurso mais direto relativamente a Madrid e a Paris. No entanto este projeto iria ser preterido em função da ligação por Badajoz, ou seja pela futura Linha do Leste.²⁸³

Em 1857, com a Linha do Leste em plena fase de execução, o rei D. Pedro V teria confidenciado de forma anónima por carta a (...) *conveniência da ligação das nossas vias férreas com as espanholas, pelo vale do Mondego (...)*²⁸⁴ segundo o monarca a ligação por Badajoz fazia um grande desvio antes de atingir a fronteira de França, facto que não sucedia com uma ligação pela Beira, pelo que temia que Lisboa e o país perdessem importância comercial relativamente aos portos espanhóis nomeadamente ao porto de Vigo.²⁸⁵

No mesmo registo que o rei D. Pedro V aparece também o Coronel de Engenharia Pereira de Sousa e Albino Figueiredo a defender a ideia de um comboio a ligar a costa até à fronteira de Espanha pela Beira Alta, a qual ficaria conhecida por (...) *linha de Coimbra a Almeida...*²⁸⁶ Com efeito no final da década de 1850 o país

²⁸³ ALEGRIA (1990: 264 *ss.*) e PEREIRA (2008: 64).

²⁸⁴ Excerto de uma carta de D. Pedro V citada por, ABRAGÃO (1956: 219-220).

²⁸⁵ Excerto de uma carta de D. Pedro V citada por, ABRAGÃO (1956: 219-220).

²⁸⁶ *O Caminho de Fero da Beira*, in “Revista das Obras Públicas e Minas”, Tomo IV, Lisboa, Imprensa Nacional, 1873, p. 50.

começava a ter consciência de que necessitava uma alternativa à Linha do Leste para ligar Portugal o mais rápido possível com o centro da Europa, facto que poderia ser propiciado por uma ligação pela Beira.²⁸⁷ Desta forma em 1858 realiza-se o primeiro reconhecimento no território beirão para a implantação de um caminho de ferro. Este foi levado a cabo pelos, Major Chelmiki, o Tenente José Anselmo Gromicho Couceiro e Fournier, que viriam a servir de base ao relatório assinado por Sousa Brandão no ano de 1859.²⁸⁸

Sousa Brandão no seu relatório propunha dois traçados, um pela margem Norte do Rio Mondego, da Pampilhosa até Almeida e um outro pela margem Sul do Rio Mondego, de Tomar por Miranda do Corvo até Almeida.

Com uma base de apoio mais concreta a ideia da ligação ferroviária pela Beira começa, nos anos seguintes, a ser debatida de forma mais intensa na câmara dos deputados. Em 1864 o deputado Thomaz Ribeiro terá afirmado que o caminho de ferro da Beira seria a alternativa mais acertada face ao fracasso das linhas do leste e Sul.²⁸⁹ A 9 de abril do mesmo ano é emitido um decreto lei que autoriza (...) *a construção do caminho de ferro da Beira, entroncando no caminho de ferro do norte nas imediações de Coimbra e terminando na raia o mais proximo possivel da praça de Almeida. Este caminho, todos o reconhecem, devêra ter sido o primeiro construido em Portugal, porque teria percorrido o coração do paiz, e fóra, como ha de ser um dia, o nosso unico rasoavel caminho europeu. Escusado parece lembrar agora quantas riquezas encerram em si os extensos valles das Beiras. (...).*²⁹⁰ Neste decreto lei fica clara a ideia de uma ligação ferroviária por território beirão. Embora aludindo às riquezas da Beira, parece evidente que a mais-valia desta ligação residia no encurtamento de distâncias entre Lisboa e o centro da Europa.

A partir desta altura intensificam-se as discussões em torno das duas opções de ligação pelo Mondego, embora nestas nunca fique de lado a ligação pelo vale do Tejo sempre oportunamente relembrada pelos deputados de Castelo Branco. No entanto as dificuldades dos bancos franceses, o pouco interesse dos investidores ingleses e o

²⁸⁷ PEREIRA (2008: 64).

²⁸⁸ ALEGRIA (1990: 264) e ABREU (2008). O relatório de Sousa Brandão encontra-se documentado em, *Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*, Sessão de 2 de abril de 1875, pp. 1123-1131.

²⁸⁹ Discurso do deputado Thomaz Ribeiro, *Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 29 de março de 1864, p. 939.

²⁹⁰ O projeto lei de 9 de abril de 1864 encontra-se referido em, Sessão de 9 de abril de 1864, in “Câmara dos Senhores Deputados”, Sessão de 19 de abril de 1864, p. 1118.

envolvimento do governo português nas compras das linhas a Sul do Tejo adiou a concretização prática do projeto lei de 1864.²⁹¹

Na década de 1870 a questão da ligação ferroviária pela Beira é novamente colocada na agenda política, nomeadamente a partir de 1874, altura em que são encomendados novos estudos elaborados por técnicos sobre possíveis percursos ferroviários a atravessar o território da Beira.²⁹²

São deste período os projetos do francês Félix Combelles e do português Boaventura José Vieira.²⁹³ Félix Combelles apresenta um percurso pela margem Norte do Mondego, de Mogofores até Almeida. É uma proposta que evita o contraforte do Bussaco, mas em contrapartida parte dum ponto da Linha do Norte mais afastado de Coimbra. Por sua vez Boaventura José Vieira exhibe um percurso inicial pela margem Sul do Rio Mondego, de Coimbra até Santa Comba Dão, considerada de elevada execução técnica e dispendiosa. No resto do percurso segue a margem Norte do Mondego e vai ligar à fronteira perto de Almeida.

É deste período as grandes discussões parlamentares entre os partidários da margem Norte do Mondego, ligados eleitoralmente a Viseu e Mangualde²⁹⁴ e os que preferem a margem Sul do Mondego, associados, aos concelhos da Guarda, mais nomeadamente de Gouveia e Seia, que eram os importantes centros fabris do distrito da Guarda.²⁹⁵

Por esta altura Sousa Brandão é também incumbido de elaborar um projeto para a linha da Beira Baixa.²⁹⁶ Este herda o primeiro estudo de 1854, seguindo desta forma por Abrantes, Castelo Branco até à fronteira em Monfortinho, onde deveria ligar com o caminho de ferro espanhol da Malpartida. Este projeto apresenta um ramal de ligação ao

²⁹¹ PEREIRA (2008: 64).

²⁹² ALEGRIA (1990: 276 ss.).

²⁹³ VIEIRA (1875) e em “*Caminho de Ferro da Beira Alta, Anteprojecto, Memória descritiva do traçado entre Coimbra e Sancta Comba Dão e da variante entre Celorico da Beira e Villa Franca das Naves, Comparação de todos os traçados*” in, “Diário da Câmara dos Senhores Deputados”, Sessão de 2 de abril de 1875, pp. 1136-1141.

²⁹⁴ Exposição de Luiz de Campos, deputado por Viseu, na defesa da margem Norte do Mondego, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 8 de janeiro de 1873, pp. 47-49 e Exposição de Francisco de Albuquerque, deputado por Mangualde, na defesa da margem Norte do Mondego, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 9 de janeiro de 1873, pp. 42 ss.

²⁹⁵ Exposição de Teles de Vasconcelos na defesa da margem Sul do Mondego, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 19 de março de 1875, pp. 898-900.

²⁹⁶ O engenheiro Sousa Brandão teve por base o primeiro estudo sobre a Linha do Vale do Tejo de 1854. Incumbido de redigir nova proposta a 31 de julho de 1877 apresentou um novo projeto, que mais tarde iria sofrer alterações, nomeadamente no final do traçado, ALEGRIA (1990: 264-267). Projeto citado no, *Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*, Sessão de 31 de março de 1874, pp. 187-189. Sobre a linha da Beira Baixa consultar, GOMES, Gilberto, *A Linha da Beira Baixa*, IMTT/AHTT, disponível em: http://web.lettras.up.pt/aphes29/data/9th/GilbertoGomes_Texto.pdf (consultado em outubro de 2011).

Fundão e à Covilhã, importantes centros de indústria têxtil do país. Apoiado neste projeto e no parecer da comissão mista portuguesa e espanhola, bem como no parecer do engenheiro Lourenço de Carvalho, a ideia da ligação pela Beira Baixa ganha novo fôlego nos debates parlamentares, quer na câmara dos deputados, quer na câmara dos pares, como é lógico defendida pelos deputados de Castelo Branco, Vaz Preto, Sousa Lobo ou A. J. Teixeira.²⁹⁷

Paralelamente o engenheiro Sousa Brandão faz também alterações no seu projeto pela margem Norte do Rio Mondego. A ideia era a de aproveitar as vantagens de uma travessia do Rio Coa mais a Sul daquilo que tinha proposto em 1859. Desta forma na última secção do traçado, de Vila Franca das Naves à fronteira, passa a fazer um desvio inicial, passando desta forma nas proximidades da cidade da Guarda isto para ultrapassar o Coa perto da Freineda, seguindo depois até à fronteira, em Poço Velho.²⁹⁸

Em virtude da ampla discussão acerca dos possíveis traçados, a 9 e abril de 1875 é nomeado o engenheiro Bento Moura para proceder à elaboração de um traçado definitivo, com base nos existentes, que este remete ao governo a 26 de janeiro de 1876. Meses depois, a 20 de maio de 1876²⁹⁹ abre o concurso para a construção da Linha da Beira Alta. Na sequência de não terem aparecido concorrentes, abriu um novo a 11 de setembro de 1876,³⁰⁰ ao qual também não apareceram concorrentes, o que levou a nova reformulação dos termos do referido concurso.³⁰¹

No início de 1877 o rei D. Luís I devido aos atrasos na concessão da Linha da Beira Alta relembra na sessão de abertura da câmara dos deputados a necessidade de abreviar as propostas de lei pendentes da última sessão legislativa, sendo uma delas (...) *a que tem por objeto habilitar o ministério das obras publicas a proceder á construcção do caminho de ferro da Beira Alta (...)*.³⁰² No entanto só um ano depois é que viria a

²⁹⁷ Ver exposições de Vaz Preto na Câmara dos Pares de março de 1874, *Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*, Sessão de 31 de março de 1874, pp. 187-189 e da Câmara dos deputados as discussões das sessões de abril de 1875, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 9 de abril de 1875, pp. 1141-1152.

²⁹⁸ Projeto de Sousa Brandão citado em, EÇA (1876 d) e *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 2 de abril de 1875, pp. 1127 ss.

²⁹⁹ O concurso para o caminho de ferro da Beira Alta encontra-se em, *Decreto de 20 de maio de 1876 / Ministério das Obras Públicas*, in “Diário do Governo”, n.º 113, 20 de maio de 1876, pp. 157 ss.

³⁰⁰ O segundo concurso para a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Alta encontra-se em, *Decreto de 11 de setembro de 1876 / Ministério das Obras Públicas*, in “Diário do Governo”, n.º 204, 12 de setembro de 1876, pp. 267 ss.

³⁰¹ SILVA (2007:13-15).

³⁰² *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 19 de janeiro de 1877, p. 97.

abrir um terceiro concurso a 23 de março de 1878.³⁰³ Neste o governo autoriza, precedendo concurso de sessenta dias, a adjudicar em hasta pública (...) a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Alta, o qual, partindo da Pampilhosa na linha do norte, siga por Santa Comba Dão ou suas proximidades e termine na fronteira de Espanha, ligando-se ao caminho de Salamanca; (...)³⁰⁴

Este concurso viria a ser ganho pelo único concorrente a *Société Financière de Paris*, representada por francês Edmund Bartissol. O contrato definitivo com o governo



português foi assinado a 3 de agosto de 1878.³⁰⁵

Faltava agora a edificação no terreno da Linha da Beira Alta.

Em jeito de conclusão podemos dizer que a primeira linha a atravessar a Beira nasce da necessidade de uma ligação ferroviária que encurte o mais possível a distância entre Lisboa e Paris. Com efeito ao observarmos atentamente

o Mapa XV³⁰⁶ verificamos que opção da ligação pela Beira preenche esse requisito. Das três opções, ora pela Beira Alta seguindo, ou margem Norte ou a margem Sul do Rio Mondego, ora pela Beira Baixa, seguindo o Vale do Rio Tejo, o governo de então optou pela Beira Alta.

³⁰³ A autorização do governo para mandar construir por adjudicação ou administração o caminho de ferro da Beira Alta encontra-se em, *Decreto de 23 de março de 1878 / Ministério das Obras Públicas*, in “Diário do Governo”, n.º 73, 23 de março de 1878, pp. 37 ss. Este documento segue em anexo.

³⁰⁴ *Decreto de 23 de março de 1878 / Ministério das Obras Públicas*, in “Diário do Governo”, n.º 73, 23 de março de 1878, pp. 37 ss.

³⁰⁵ SILVA (2007:13-15).

³⁰⁶ O Mapa XV foi adaptado de, *Mapa Físico da Europa*, in, Site: “Guia Geográfico OLX, Mapa Interativo da Europa”, Disponível em: <http://www.guiageo-europa.com/mapas/mapa-interativo.htm> (consultado em 12 de agosto de 2010) e *Mappa dos caminhos de ferro portugueses em 1 de janeiro de 1895 no Continente e no Ultramar*, Lisboa, des. Goullard e Nogueira, in “Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal”, Lisboa, janeiro de 1895.

Em 1878, em resposta às insistências do deputado Vaz Preto na defesa da Linha da Beira Baixa, Fontes Pereira de Melo é claro quanto aos argumentos a favor da opção face à Beira Alta. Se por um lado há a questão financeira, decorrente da crise de 1876, que invalidava por si só a construção de vários caminhos de ferro ao mesmo tempo, por outro lado a concessão do Ramal de Cáceres (ligação a Espanha pelo Marvão)³⁰⁷ e as vantagens técnicas de verdadeira linha internacional da Beira Alta face à Beira Baixa, penderam a balança a favor da construção da Linha da Beira Alta: (...) *Eu não discuto agora, como não discuti nunca, a prioridade d'esses caminhos de ferro. Todos os caminhos de ferro são necessarios e uteis, se bem que haja uns que possam ter vantagens superiores ás dos outros, concorrem todos elles efficazmente para a prosperidade do paiz. (...) mas o que posso assegurar é que o da Beira Alta é o que me parece ser o verdadeiro caminho de ferro internacional. O caminho de ferro da Beira Baixa põe-nos mais perto de Madrid, enquanto o caminho de ferro da Beira Alta nos põe mais perto do centro da Europa. Isto é mais uma questão technica, uma questão de engenharia, que propriamente parlamentar e de legislação. Em todo o caso, ambos os caminhos são uteis.*(...)³⁰⁸

1.2.2 – O projeto definitivo do engenheiro Bento Moura

O projeto definitivo apresentado em 1876 encontra-se documentado na *Revista de Obras Públicas e Minas*,³⁰⁹ ao longo de três números e no *Projeto definitivo do Caminho de Ferro da Beira Alta, Memória Justificativa*,³¹⁰ ambos publicados ao longo do ano de 1876. Apesar de definitivo este ainda foi alvo de discussão na especialidade no âmbito parlamentar e teve também um acréscimo no percurso de 50 km com a adjudicação (em 1879) do trajeto da Pampilhosa à Figueira da Foz.³¹¹

³⁰⁷ Sobre o Ramal de Cáceres Fontes Pereira de Melo terá dito “(...) *Pois foi esse mesmo, ministerio que auctorisou o ramal a Caceres, o qual, não digo que prejudique consideravelmente o caminho de ferro da Beira Baixa, mas modifica a sua importancia relativa e imediata* (...)”, *Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*, Sessão de 28 de março de 1878, pp. 208 ss.

³⁰⁸ *Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*, Sessão de 28 de março de 1878, pp. 209 ss.

³⁰⁹ EÇA (1876 a, b e c).

³¹⁰ EÇA (1876 d).

³¹¹ Esta adjudicação foi celebrada a 3 de setembro de 1879 entre o Ministério das Obras Públicas e a CCFPBA Companhia dos caminhos de ferro Portugueses da Beira Alta. Este percurso foi anexado à Linha da Beira Alta, passando esta a ter uma extensão total de 251,980 km, entre a Figueira da Foz e Vilar Formoso. Atualmente este pequeno percurso da Pampilhosa à Figueira da Foz é conhecido por Ramal de Cantanhede, SILVA (2007: 17).

Em termos genéricos, o objetivo de Bento Moura foi o de elaborar uma proposta tendo por base o que de melhor tinha cada um dos projetos até então elaborados de caminho de ferro pelo Mondego. As bases foi buscá-las aos percursos de Sousa Brandão, Felix Combelles e Boaventura José Vieira.

Tal como pode ser observado no Mapa XVI³¹² a linha passou a ter início ao quilómetro 231,680 km da Linha do Norte na povoação da Pampilhosa, que era o ponto mais elevado dessa linha, situado a uma cota de 619,67 m. A ideia era a de, partir de uma cota elevada, para melhor vencer a altitude da Serra do Buçaco. O final passou a



ser na povoação de Vilar Formoso, junto da fronteira espanhola.³¹³ A ligação a Espanha por Vilar Formoso, em detrimento da ligação por Almeida foi definida em harmonia com o acordo de 18 de novembro de 1875 estabelecido entre Portugal e Espanha.³¹⁴ Ainda relativamente ao abandono da localidade de Almeida, como ponto de ligação fronteiriço, Bento Moura (que fala desta questão como sendo uma questão estratégica de grande interesse para o país), alude ao acordo com Espanha mas também considera que em (...) *caso de uma invasão pela fronteira nas proximidades de Almeida, não haveria vantagem estratégica em fazer passar o caminho de ferro sob as muralhas da praça, (...)*.³¹⁵ Para ele o conveniente era que todas as fortalezas estivessem localizadas na margem direita do Coa, rio este que funciona como uma verdadeira muralha natural a uma invasão espanhola.³¹⁶

³¹² O Mapa XVI foi adaptado de, *Mappa dos caminhos de ferro portuguezes em 1 de janeiro de 1895 no Continente e no Ultramar*, Lisboa, des. Goullard e Nogueira, in “Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal”, Lisboa, janeiro de 1895 e EÇA (1876 a: 385 ss.).

³¹³ EÇA (1876 a: 385 ss.).

³¹⁴ EÇA (1876 d).

³¹⁵ EÇA (1876 d: 51).

³¹⁶ EÇA (1876 d: 51).

Por outro lado, Bento Moura considera a passagem do Coa por alturas de Almeida tecnicamente menos vantajosa do que uma passagem do Coa, mais a Sul, pela zona da Freineda, o que favorecia mais uma vez o abandono da opção de Almeida.³¹⁷

No projeto inicial de Bento Moura na totalidade a linha passou a ter cerca de 200,987 km de extensão, menos 30 km que o projeto de Combelles e menos 6 km que o projeto de Sousa Brandão. Para a sua edificação foi dividida em cinco secções, tal como se pode verificar no Mapa XVI.

As secções, dois e três praticamente decalcam os projetos anteriores. A parte inicial e final como acabámos de verificar é a que foi objeto de mais alterações.

Da Pampilhosa a Vilar Formoso iria ter 15 estações (de 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª classes) e 4 apeadeiros. Em termos de distâncias quilométricas totais este percurso previa entre Lisboa e a povoação francesa de Bayona na fronteira franco-espanhola (via Salamanca e Medina del Campo) uma distância de 1094 km. Entre Lisboa e Madrid, via Medina del Campo, previa uma distância de 830 km e via Ávila um itinerário de 775 km.

Quadro XXIV – Distâncias quilométricas entre Lisboa-Madrid-Paris

Percurso Lisboa a Bayona na fronteira francesa	Distância em quilómetros
Linha do Leste *	
Lisboa-Badajoz-Ciudad Real-Alcazar de San Juan-Madrid-Medina del Campo-Irún-Bayona	1558 km
Linha da Beira Alta **	
Lisboa-Pampilhosa-Guarda-Vilar Formoso-Medina del Campo-Irún-Bayona	1:094 km
Linha da Beira Baixa ***	
Lisboa-Entroncamento-Abrantes-Mofortinho-Malpartida-Madrid-Medina del Campo-Irún-Bayona	1:282 km
Lisboa-Entroncamento-Abrantes-Mofortinho-Malpartida-Madrid-Baides-Castejon-Irun-Bayona	1:151 km
Lisboa-Entroncamento-Abrantes-Mofortinho-Malpartida-Madrid-Soria-Pamplona-Alduides-Bayona	1:124 km
Percurso Lisboa a Madrid	
Linha do Leste *	
Lisboa-Badajoz-Ciudad Real-Alcazar de San Juan-Madrid	880 km
Linha da Beira Alta **	
Lisboa-Pampilhosa-Guarda-Vilar Formoso-Medina del Campo-Madrid	830 km
Lisboa-Pampilhosa-Guarda-Vilar Formoso-Salamanca-Ávila-Madrid	775 km
Linha da Beira Baixa ***	
Lisboa-Entroncamento-Abrantes-Monfortinho-Malpartida-Madrid	604 km
* Linha do Leste – concluída até à fronteira de Badajoz em 1863	
** Linha da Beira Alta – concluída até à fronteira de Vilar Formoso em 1882	
*** Linha da Beira Baixa – concluída até à ligação na Guarda à Linha da Beira Alta em 1893 (faz ligação a Vilar Formoso)	

Desta forma com base no Quadro XXIV³¹⁸ e segundo o engenheiro Bento Moura o percurso Lisboa-Bayona ficava mais curto pela Linha da Beira Alta, 464 km relativamente à Linha do Leste e 30 km relativamente à Linha da Beira Baixa (esta pela ligação mais curta). No percurso Lisboa-Madrid a Linha da Beira Alta ganha 50 km

³¹⁷ EÇA (1876 d: 51).

³¹⁸ O Quadro XXIV foi adaptado dos levantamentos feitos pelo engenheiro Bento Moura com base nas linhas existentes e em projeto à data de 1876. EÇA (1876 d: 80-82).

face à Linha do Leste, mas perde 171 km face à Linha da Beira Baixa, obviamente a linha mais curta entre Lisboa e Madrid. Mas para além da distância quilométrica Bento Moura considera a ligação pela Beira Baixa, mais complicada, devido a esta passar por terrenos mais acidentados, facto que dificultava a sua construção e principalmente a obtenção de um traçado com velocidades superiores às da Beira Alta.³¹⁹

Desta forma, embora, reconhecendo vantagens na Linha da Beira baixa (para a ligação a Madrid), no cômputo geral, considera que a Linha da Beira Alta, circulando por um terreno mais favorável, apresentaria melhores condições face ao objetivo principal da construção da linha pelo território beirão, ou seja a ligação à fronteira francesa e à capital da Espanha.³²⁰ Para Bento Moura (...) *o caminho de ferro da Beira Alta deve ser considerado, a nosso ver, a principal linha internacional, destinada a ligar Lisboa com o centro da Europa (...) enquanto que o caráter da linha da Beira Baixa é mais peninsular, visto que liga do melhor modo dois dos reinos da península que habitamos(...)*³²¹

Em termos técnicos, para o percurso de Bento Moura, estavam previstas a edificação de apenas três túneis (Salgueiral, Trezói e Monte de Lobos) e 11 viadutos³²² e um gasto total na construção da linha de 8.093:484\$000 réis.³²³ Com o andamento das obras houve alterações, quer a nível de obras de arte, quer a nível orçamental.

No que diz respeito ao impacto inerente à construção da linha Bento Moura previa grandes benefícios para o país e para a região percorrida pela Linha da Beira Alta.

Por um lado, previa servir toda uma região de elevada densidade populacional, riquíssima em termos industriais e em termos agrícolas (nomeadamente em excelentes

³¹⁹ EÇA (1876 d: 80-84). No entanto relativamente à questão das velocidades esta parece não ser tão linear. Neste âmbito as discussões são imensas a nível parlamentar. Veja-se a esse propósito o parecer do engenheiro Lourenço António de Carvalho citado pelo deputado A. J. Teixeira “(...) *Ora podendo a linha da Beira Baixa ser percorrida com a velocidade de 50 quilómetros por hora, em consequência das suas excelentes condições de traçado, temos que o tempo gasto nos 702 quilómetros será de 14,04 horas. Na linha da Beira Alta, que só poderá ser percorrida com a velocidade de 30 quilómetros por hora, sem resultado das grandes inclinações e curvas apertada, o tempo empregado nos 534 quilómetros será de 17,80 horas.(...)*”, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 19 de abril de 1875, pp. 1147.

³²⁰ EÇA (1876 d: 80).

³²¹ EÇA (1876 d: 83-84).

³²² ver quadro Grandes Obras de Arte e Edifícios, EÇA (1876 d: 57).

³²³ *Estudo sobre o Caminho de Ferro da Beira Alta*, Lisboa, Tipografia editora Matos Moreira & C.^a, 1 de julho de 1878. Este livro de divulgação fala do projeto da Beira Alta e das expectativas inerentes a este projeto. É um livro de conteúdo algo exagerado, mas que servia bem o objetivo para que tinha sido redigido, ou seja a sua edição em língua portuguesa, francesa, espanhola, inglesa e alemã para a distribuição e divulgação da Linha da Beira Alta no Porto, Lisboa, Madrid, Paris, Bruxelas, Londres, Frankfurt e Amsterdão.

vinhos); previa a abertura comercial da Beira aos centros consumidores, em virtude do encurtamento de distâncias e conseqüente economia de tempo e dinheiro. Por outro lado previa um grande desenvolvimento do porto de Lisboa, devido à captação que esta linha iria fazer do comércio de cereais do interior de Espanha (nomeadamente de Castela Velha) e do comércio transatlântico, que a Espanha sustentava com a América e as suas possessões de Cuba. Uma vez aberta a Linha da Beira Alta, o porto de Lisboa seria o preferido relativamente aos portos de Cádiz e Vigo na colocação rápida dos seus produtos no centro da Europa.³²⁴

Em termos genéricos previa-se um rendimento anual médio em passageiros e transporte de mercadorias na ordem dos 400.000\$000 réis.³²⁵

1.2.3 – A construção da Linha da Beira Alta (1878-1882)

*(...) Quando se entra numa carruagem para percorrer distâncias em tão poucas horas, raramente se pensa nos trabalhos inauditos que custaram a milhares de operários estes aterros e esta desobstrução de todos os obstáculos que o génio moderno soube aplanar. (...)*³²⁶

A construção da Linha da Beira Alta para a época representou uma importante conquista do país em termos técnicos. A linha teria de atravessar o país de Oeste a Este, através de uma vasta região montanhosa, com grandes elevações e declives acentuados.

Logo após a assinatura do contrato com o governo português a 3 de agosto de 1878 a *Société Financière* de Paris instalou-se no Luso para poder, a partir daí elaborar os primeiros estudos no terreno. Em outubro de 1878 iniciavam-se as obras, nas primeira, segunda e terceira secções. No final de abril de 1879, todas as cinco secções estavam ocupadas com um número considerável de trabalhadores.³²⁷

Entretanto a 13 de novembro de 1878 nascia a CCFPBA *Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, SA*,³²⁸ fundada pela *Société Financière* de Paris,

³²⁴ EÇA (1876 d: 84 ss.).

³²⁵ *Estudo sobre o Caminho de Ferro da Beira Alta*, Lisboa, tipografia editora de Matos Moreira & C.ª, 1 de julho de 1878, p. 5 ss.

³²⁶ Wolowski, B. (tradução de Manuel Busquetes), *As Festas em Portugal, Inauguração do caminho de ferro da Beira Alta, viagem da Família Real, notas e recordações de viagem*, in, “Gazeta dos Caminhos de Ferro”, Ano LXXI, n.º 1699, Lisboa, 1 de outubro de 1958, p. 452.

³²⁷ Wolowski, B. (tradução de Manuel Busquetes), *As Festas em Portugal, Inauguração do caminho de ferro da Beira Alta, viagem da Família Real, notas e recordações de viagem*, in, “Gazeta dos Caminhos de Ferro”, Ano LXXI, n.º 1699, Lisboa, 1 de outubro de 1958, p. 451.

³²⁸ Sobre a forma como estas companhias funcionavam, consultar, PINHEIRO (2008: 143-160).

que passaria a ter a seu cargo a construção e exploração da Linha da Beira Alta. Os estatutos desta sociedade anónima foram aprovados em janeiro de 1879.³²⁹

Em termos práticos a execução no terreno da obra ficou a cargo de dois empreiteiros gerais, Duparchy, que ficaria a cargo da secção da Pampilhosa até ao túnel do Mourilho (perto de Mangualde) e Dauderny, que ficaria entregue à secção do referido túnel até ao término do percurso em Vilar Formoso. Por sua vez estes dois empreiteiros subempreitaram o percurso em pequenos troços que correspondem às cinco já referidas secções em que estava dividida a Linha da Beira Alta. Temos assim por ordem das secções, Moniot, Inácio Pereira de Lacerda, A. Brabosa, Feret e Manuel Emídio da Silva.³³⁰

Com as obras já em decurso a 3 de setembro de 1879, assinou-se uma nova concessão, entre o governo português e a CCFPBA, na qual a referida companhia se encarregaria de construir a ligação da Pampilhosa ao Porto da Figueira da Foz, alargando o percurso cerca de 50 quilómetros. Esta secção ficou a cargo do francês Moniot.³³¹

Quanto à secção da Figueira da Foz à Pampilhosa em virtude das condições pouco acidentadas do terreno não teve grande dificuldade de execução. Os trabalhos iniciaram-se a 10 de agosto de 1880 e terminaram a 31 de dezembro de 1881. As três grandes obras desta secção foram a trincheira das Alhadas, o túnel das Alhadas e a Estação da Figueira da Foz.³³²

A trincheira das Alhadas, que devido à sua dimensão demorou o seu tempo a consolidar, o túnel das Alhadas, de 518 m., que sofreu várias inundações o que atrasou e dificultou a sua conclusão, que só se verificou em janeiro de 1881, e por último a Estação da Figueira da Foz, de 1.ª classe e que ocuparia uma área de sensivelmente 500 m², toda ela de difícil implantação por se encontrar alagada e cheia de poços de água. Esta estação por ser de 1.ª classe e se encontrar na zona do porto da Figueira da Foz, para além de edifícios para passageiros, tinha um cais de mercadorias, rampas especiais para descarga direta dos navios, cocheiras para carruagens e para locomotivas e oficinas de reparação do material circulante.³³³

³²⁹ SILVA (2007: 16).

³³⁰ Wolowski, B. (tradução de Manuel Busquetes), *As Festas em Portugal, Inauguração do caminho de ferro da Beira Alta, viagem da Família Real, notas e recordações de viagem*, in, “Gazeta dos Caminhos de Ferro”, Ano LXXI, n.º 1699, Lisboa, 1 de outubro de 1958, p. 451.

³³¹ SILVA (2007: 16 ss.).

³³² *Occidente*, 5.º Ano, Volume V, N.º 133, 1 de setembro de 1882, p. 195.

³³³ *Occidente*, 5.º Ano, Volume V, N.º 133, 1 de setembro de 1882, p. 195.

A secção da Pampilhosa a Santa Comba Dão foi a mais dificultosa da linha, por se tratar de um território, por um lado composto de xistos, o que tronou difícil a sua implantação e consolidação, e por outro lado por se tratar de um território muito acidentado o que levou à construção de variadíssimas (...) *obras de toda a espécie: túneis, pontes de alvenaria, sucedem-se quase sem interrupção e fazendo desta parte da linha uma das mais acidentadas da Península. (...)*³³⁴ Destas obras de arte destacam-se, pela sua dificuldade de execução, o pequeno túnel de Carpinteiros de 57 m., construído em curva, mas de difícil consolidação, devido aos constantes desmoronamentos de terra que se verificaram; o viaduto metálico das Várzeas, da casa Eiffel,³³⁵ o maior de todo o percurso, com 328 m. de extensão e 48 m. de altura; o túnel do Grande Salgueiral, (...) *a obra mais considerável da linha (...)*³³⁶ com 1095 m. de comprimento, que demorou dois anos a construir e que teve imensos atrasos devido às chuvas torrenciais que invadiam constantemente a zona dos trabalhos; a ponte metálica de Trezói, com 510 m. de comprimento; o túnel de Monte de Lobos de 332 m. construído sobre um terreno xistoso, que levou à necessidade de proceder a muitos escoramentos para evitar o desabamento das terras; e a trincheira de Valongo, que foi das escavações feitas a que levou mais tempo, pois desta foram retirados 130,224 m³ de terra e por último o viaduto do Dão, com um extensão de 189 m.³³⁷

A partir de Santa Comba Dão entra-se em terreno menos acidentado, diminuindo por isso o tempo de demora na sua edificação, bem como o seu custo. No entanto as obras de arte continuaram a ser uma presença até quase à fronteira espanhola.

Das obras de arte mais importantes destacam-se, na secção entre Santa Comba Dão e Mangualde o túnel de Moril (Murilo), com 219 m. e o viaduto de Breda, com 143 m; entre Mangualde e Vila Franca das Naves, o aterro da Abrunhosa e o túnel da Abrunhosa de 305 m. e o viaduto da Canharda, com 88 m. de comprimento; entre Vila Franca das Naves e Vila Fernando, destaca-se a acentuada subida no terreno até atingir a cota 814 m. na cidade da Guarda; e finalmente de Vila Fernando a Vilar Formoso

³³⁴ Wolowski, B. (tradução de Manuel Busquetes), *As Festas em Portugal, Inauguração do caminho de ferro da Beira Alta, viagem da Família Real, notas e recordações de viagem*, in, "Gazeta dos Caminhos de Ferro", Ano 71, n.º 1697, Lisboa, 1 de setembro de 1958, p. 381.

³³⁵ À exceção do viaduto sobre o Coa, todos os restantes viadutos metálicos são da Casa Eiffel, por isso seguem a mesma tipologia, *Occidente*, 5.º Ano, Volume V, N.º 134, 11 de setembro de 1882, p. 203.

³³⁶ *Occidente*, 5.º Ano, Volume V, N.º 134, 11 de setembro de 1882, p. 203.

³³⁷ *Occidente*, 5.º Ano, Volume V, N.º 134, 11 de setembro de 1882, p. 203 e *Occidente*, 5.º Ano, Volume V, N.º 139, 1 de novembro de 1882, p. 246-247.

destacam-se os viadutos do Noémi, com 52 m. e o viaduto sobre o Coa, com 235 m. de comprimento.³³⁸

Com o final dos trabalhos em julho de 1882, tinham sido construídos ao logo dos 251,980 km da Linha da Beira Alta, treze túneis, com uma extensão total de 3,822 km, nove viadutos, com um comprimento total de 1,677 km, 34 pequenas pontes e pontões, 30 passagens superiores, 56 casas da guarda, 36 guaritas e o por último uma estação de 1.^a classe, uma de 2.^a classe, 6 de 3.^a classe, 12 de 4.^a classe e 6 apeadeiros.³³⁹ Quanto aos carris estes foram feitos de aço, de peso não inferior a 30 quilogramas por metro linear, e foram fixados em travessas de pinho e/ou carvalho, que eram empregues de forma diferenciada consoante o traçado fosse em linha reta ou numa curva. Para prolongar a durabilidade das referidas travessas, no final estas passaram a ser de pinho, mas injetadas com sulfato de cobre.

Quanto ao material circulante, durante o período de construção usou-se uma máquina pequena *Saddle-Tank* comprada à *Hunslet Engine Company*. Com o início da exploração a Linha da Beira Alta foi dotada com 16 locomotivas, oito clássicas *Bourbonnais*, compradas à casa *Schneider & C.^a Le Creuzot*, que serviam nomeadamente para os comboios de mercadorias e outras oito para o serviço de passageiros da casa austríaca *Sainte Autriche chrenne à Wiemer Vontes*.³⁴⁰ Para além das máquinas também foi dotada de carruagens diversas, cerca de 80 para passageiros e cerca de 324 para mercadorias, a saber: carruagens de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, fourgons de bagagens, wagons de cavaliças, wagons fechados, wagons para gado ovelhum, wagons platá-forma, wagons para condução de madeira, wagons para condução de carvão e wagons socorro.³⁴¹

³³⁸ *Occidente*, 5.º Ano, Volume V, N.º 140, 11 de novembro de 1882, p. 255 e *Revista Occidente*, 5.º Ano, Volume V, N.º 142, 1 de dezembro de 1882, p. 270.

³³⁹ *Relatório compilando os dados mais importantes quanto à construção deste caminho de ferro, e as circunstancias mais dignas de menção, com respeito à sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de julho de 1882, até ao fim do ano de 1885*, Lisboa, Direção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 1887, pp. 5 ss.

³⁴⁰ *Relatório compilando os dados mais importantes quanto à construção deste caminho de ferro, e as circunstancias mais dignas de menção, com respeito à sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de julho de 1882, até ao fim do ano de 1885*, Lisboa, Direção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 1887, pp. 8 e 34 e Site: *Ferropedia*, disponível em, <http://ferrocarriles.wikia.com/wiki/Beira-Alta> (consultado em agosto de 2011).

³⁴¹ *Relatório compilando os dados mais importantes quanto à construção deste caminho de ferro, e as circunstancias mais dignas de menção, com respeito à sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de julho de 1882, até ao fim do ano de 1885*, Lisboa, Direção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 1887, pp. 8 e 34.

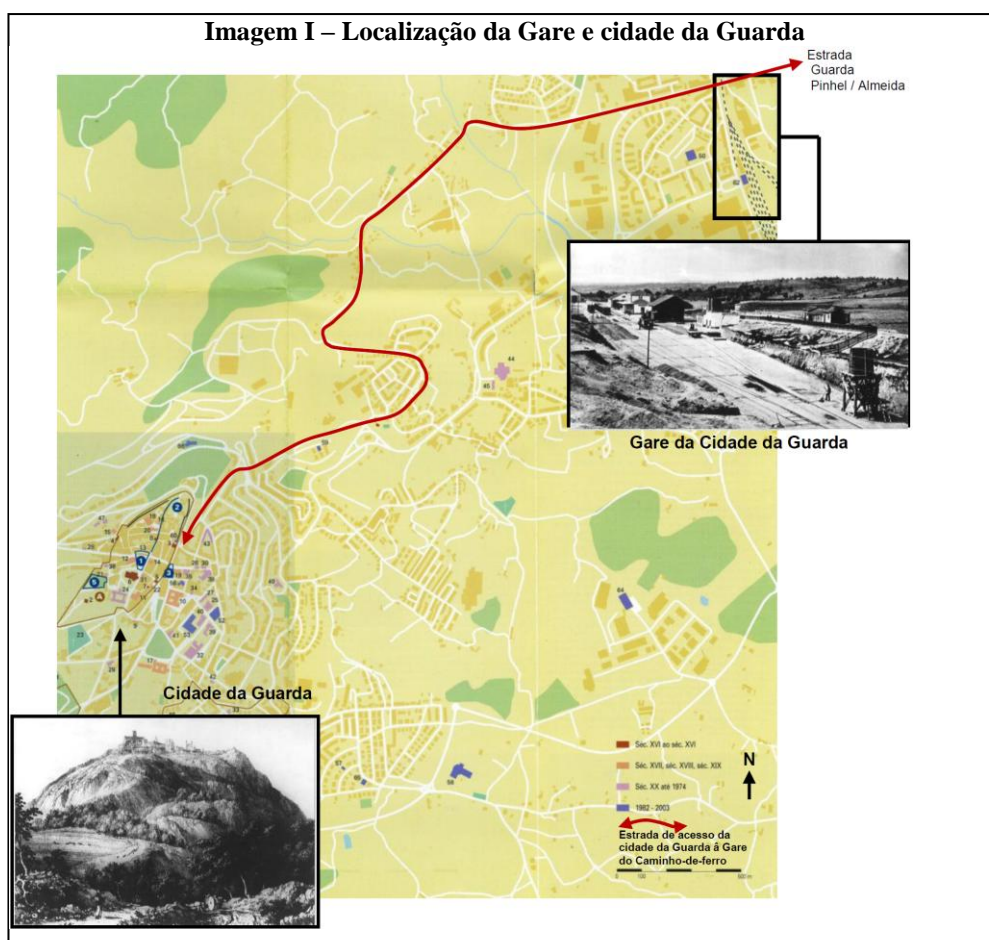
Relativamente ao custo da Linha da Beira Alta, da Figueira da Foz a Vilar Formoso foi de 11.576.815\$639 réis, ou seja 45.748\$164 réis por quilómetro. Para o estado a subvenção à CCFPBA foi de 23.000\$000 réis por quilómetro, que foi paga à medida que os quilómetros de linha férrea iam sendo concluídos. No total o governo pagou cerca de 4.650.764\$220 réis, quer isto dizer que a CCFPBA teria feito um investimento na Linha da Beira Alta de 6.926.051\$419 réis, capital que como é óbvio pretenderia recuperar em poucos anos.³⁴²

³⁴² *Relatório compilando os dados mais importantes quanto à construção deste caminho de ferro, e as circunstâncias mais dignas de menção, com respeito à sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de julho de 1882, até ao fim do ano de 1885*, Lisboa, Direção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 1887, pp. 8 e 34.

1.3 – A chegada do comboio a 4 de agosto de 1882

1.3.1 – A Estação da Guarda

(...) em volta de mim via um terreno desolado onde as searas de centeio, frias e raras, pareciam cãs em crânio de velhos; via pastores, e rebanhos de ovelhas nos seus redis, sobre a terra lavrada, para a estrumarem; via aqui, além, pinheiros magros, granitos nus, extensões tristes mosqueadas por moitas breves de piornos que o vento dobrava (...) ³⁴³ Oliveira Martins descrevia assim o que a vista alcançava aquando da sua chegada à Estação da Guarda, corria então o início da década de 90 de oitocentos.



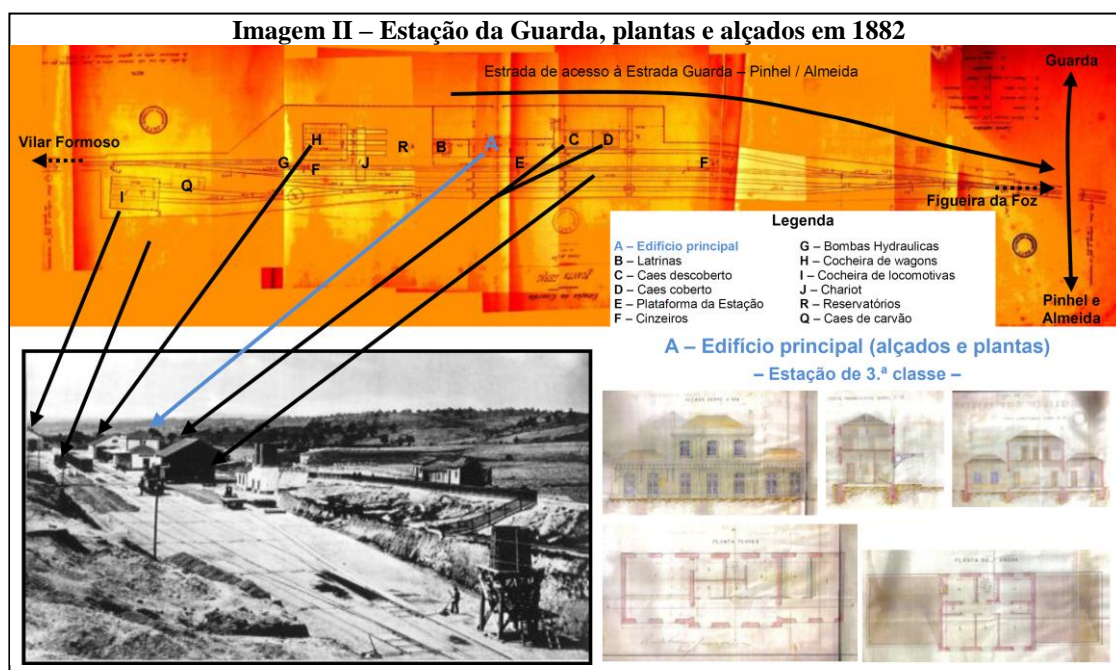
Por alturas da abertura da Linha da Beira Alta ao tráfego em 1882, a visão que teríamos não diferiria muito da descrição de Oliveira Martins. Com efeito a Gare da Guarda foi implantada a cerca de 5 quilómetros de distância da cidade, tal como pode ser inferido pela Imagem I, ³⁴⁴ daí que no lugar da Gare apenas existisse isso mesmo,

³⁴³ MARTINS (1952: 131-132). Oliveira Martins terá passado na Guarda no mês de junho (talvez do ano de 1893 ou 1894) em direção a Castela à Velha, onde pretendia deslocar-se para se documentar sobre a Batalha de Toro.

³⁴⁴ A Imagem I foi adaptada de: AAVV (2003), *Mapa de Arquitetura da Guarda*, Argumentum – Edições Estudos e Realizações; Fotografia da Gare da cidade da Guarda, possivelmente por alturas da sua

uma estação de comboios, rodeada de campos, ora de cultivos, ora de rigorosamente nada. Se atentarmos melhor a Imagem I, na fotografia da Gare da Guarda (tirada por alturas da inauguração da Linha da Beira Alta em 1882) é bem visível a existência apenas de construções associadas à estação de caminhos de ferro.

Relativamente à Linha da Beira Alta a Estação da Guarda está localizada na 4.^a secção, entre os perfis 614 e 622, sobre o quilómetro 154,900 km³⁴⁵ a uma cota de 814 metros de altitude.



Esta foi implantada em terrenos pertencentes à freguesia da Sé da cidade. Segundo o decerto de 14 de abril de 1880, na freguesia da Sé teriam sido expropriados para o caminho de ferro da Beira Alta, os terrenos de João Marques, Balthazar Gonçalves, Maria Correia, Joaquim Pires e Manuel Moreira.³⁴⁶

Quanto à estação propriamente dita esta segue a tipologia das estações de 3.^a classe, tal como se pode verificar nas plantas e alçados da Imagem II.³⁴⁷ Ao olharmos

inauguração em 1882, editada em, AAVV, *Exposição, Linha da Beira Alta*, Guarda, Paços da Cultura, de 19 de novembro de 1999 a 28 de dezembro de 1999; e Reprodução da cidade da Guarda, por Westal, possivelmente de 1823, editada pela primeira vez em, RODRIGUES (1984: 42).

³⁴⁵ Quilómetro 154,900 km, quando contabilizado os quilómetros a partir da Pampilhosa e 206,338 km quando contabilizados a partir da Figueira da Foz.

³⁴⁶ Decreto do governo, 14 de abril de 1880.

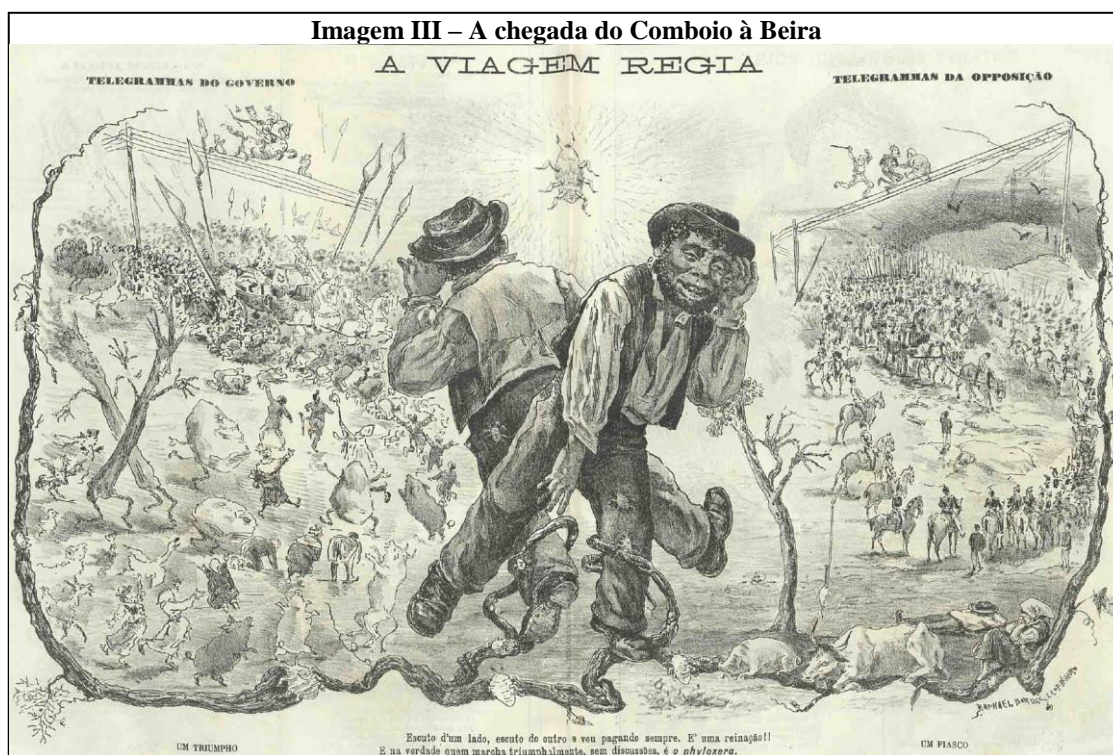
³⁴⁷ A Imagem II foi adaptada de: *Planta das vias para estabelecimento da Estação da Guarda*, in “Centro Nacional de Documentação Ferroviária, Fundo da Direção Fiscal de Exploração dos Caminhos de Ferro, Linha da Beira Alta”, 1879, Cx. F41; *Tipo de Estação de 3.^a Classe, Alçado sobre a via, Corte longitudinal sobre A-B, Corte Transversal sobre C-D, Planta térrea e Planta do 1.^o andar*, in “Centro Nacional de Documentação Ferroviária, Fundo da Direção Fiscal de Exploração dos Caminhos de Ferro, Linha da Beira Alta”, 1879, Cx. F39; e Fotografia da Gare da cidade da Guarda, possivelmente por alturas

para a Imagem II é também possível constatar a existência de três linhas, uma principal, uma de resguardado e outra para mercadorias.

Sobre a extensão de 320,00 m. que ocupa a Gare, esta possui em termos genéricos um edificio principal para usufruto dos passageiros e do pessoal da estação, latrinas de Estação de 2.^a e 3.^a Classe, um cais coberto e outro descoberto e cocheiras de wagons e carruagens.

1.3.2 – A chegada do comboio na perspetiva jornalística

O comboio em termos oficiais chegou pela primeira vez à cidade da Guarda no dia 4 de agosto de 1882. A viagem inaugural da Linha da Beira Alta iniciou-se a 3 na Figueira da Foz, sendo que ao longo do percurso de pouco mais de 200 km até à Guarda este acontecimento foi acompanhado, por multidões de pessoas e por grandes festividades e banquetes. O evento foi também seguido de um sem número de jornalística do governo e da oposição que se deslocaram com a comitiva real para cobrir o acontecimento. A situação foi tão caricata que alguns jornalistas chegaram a telegrafar para as respetivas redações a chegada à Guarda e as festividades nela levadas a cabo, antes mesmo do comboio lá ter chegado o que levou a que o facto tivesse sido



da sua inauguração em 1882, editada em, AAVV, *Exposição, Linha da Beira Alta*, Guarda, Paços da Cultura, de 19 de novembro de 1999 a 28 de dezembro de 1999.

caricaturado pelas revistas da especialidade, como a que se encontra expressa na Imagem III³⁴⁸ da revista António Maria.

Nesta é possível ver expostas as duas formas como foram perspectivadas a chegada do comboio às estações e apeadeiros da Linha da Beira Alta, por um lado de total apatia e frieza e por outro lado de grande entusiasmo e euforia. Citando a revista *Occidente (...)* Ainda d`esta vez como sempre a verdade está no meio termo: tirando a media aos telegramas dos jornais do governo e da opposição teem-se a descrição exata dos festejos que se fizeram à família real portuguesa. (...) ³⁴⁹

Seguindo o exemplo da revista *Occidente* a descrição que se segue procurou também o meio-termo entre as várias fontes jornalísticas, locais e nacionais.

Segundo o Diário de Notícias os festejos da inauguração oficial da Linha da Beira Alta iniciar-se-iam na Figueira da Foz, no dia 3 de agosto de 1882, pelas 9:30 da manhã, aquando da chegada da Família Real e respetiva comitiva provenientes de Coimbra. À 1:30 hora estaria prevista a partida do comboio que chagaria a Mangualde por volta das 8:29 horas, onde a Família e comitiva Real pernoitariam. No dia 4 de agosto sairia de Mangualde às 6:20 horas e chegaria à cidade da Guarda às 9:47 horas, onde teria uma paragem de 23 minutos. De seguida arrancaria para Vilar Formoso, onde seria oferecido o almoço. O comboio partiria de regresso às 14:00 horas e chegaria à Guarda por volta das 15:40 horas, onde permaneceria até às 20:00 horas, donde sairia de novo até Mangualde onde pernoitaria novamente. Estavam previstas demoras de 10 minutos em cada Estação ou Apeadeiro, excetuando as paragens em Mangualde, Guarda e Vilar Formoso. No dia 5 de agosto a comitiva real partiria de Mangualde para a cidade de Viseu terminando desta forma a viagem inaugural da Linha da Beira Alta. ³⁵⁰

Na generalidade o programa oficial foi seguido sem grandes imprevistos ou atrasos. A viagem inaugural foi precedida, na Estação da Figueira da Foz, por uma bênção das locomotivas, pela celebração de um *Te-Deum*, de um almoço oferecido pela Câmara Municipal e de uma visita à Assembleia Figueirense. Na Figueira e em todo o percurso houve sempre uma excelente receção à comitiva real, com imensas pessoas e enorme regozijo nas estações e Apeadeiros, ³⁵¹ embora nos jornais da oposição referenciassem (...) *em todas as estações da linha a concorrência era diminuta e sem*

³⁴⁸ A Imagem III foi copiada de, *António Maria*, Ano IV, 10 de agosto de 1882, pp. 256-257.

³⁴⁹ *Occidente, Revista Ilustrada de Portugal e do Estrangeiro*, 5.º Ano, Volume V, n.º 132, 21 de agosto de 1882, p. 185.

³⁵⁰ *Jornal de Notícias*, N.º 5:928, Ano 18º, Lisboa, Terça-feira, 1 de agosto de 1882.

³⁵¹ *Jornal de Notícias*, N.º 5:951, Ano 18º, Lisboa, Sexta-feira, 4 de agosto de 1882.

*entusiasmo à receção.(...)*³⁵² As receções com maior entusiasmo foram no Carregal, Mortágua, Santa Comba Dão, Oliveirinha e Canas de Senhorim. Em Mangualde os festejos também foram enormes. Deste primeiro dia de viagem ficou célebre o discurso do presidente da câmara do Carregal, cujo texto se encontra reproduzido na grande maioria dos jornais da época.³⁵³

No dia 4 de agosto o comboio seguiu para Vilar Formoso, com paragem na Guarda. Esta primeira paragem na cidade da Guarda deu-se por volta das 7:40 horas, por essa ocasião (...) *na Guarda o povo mostrou o mais que é possível, o seu entusiasmo e sua alegria pela visita de suas majestades. (...)*³⁵⁴ Por seu turno no jornal *O Districto da Guarda (...)* era desolador ver a indiferença com que os trabalhadores dos campos, a classe artística, e todos aqueles que não comem à mesa do orçamento presenciar o desfilar do cortejo real! Em vez do entusiasmo tão próprio em homens que não tinham visto a família reinante, notavam-se os epigramas mais pungentes e desrespeitosos. (...) *Triste! Uma tristeza que causava calafrios (...)*³⁵⁵

Na estação da Guarda (...) *além da banda do Regimento havia uma outra colocada a curta distancia das Gare. Toda a margem da linha, em uma grande distancia, estava coalhada de povo, e no cões estavam a Câmara Municipal, uma Comissão do cabido, Comissão Executiva da Junta Geral, Magistrados Judiciais, Conservador, Coronel do 12 e a sua officialidade, Direção e Obras Públicas, Agronomo, Intendente de Pecuária, Delegado do Thesouro, E. da Silva, representante da Companhia da Beira, professores do Lyceu, Thessoureiro Pagador, Comissão dos Festejos, representantes da classe comercial e empregados subalternos das divisões das repartições que para isso tinham recebido ordem dos seus chefes.(...)*³⁵⁶ Para além das figuras ilustres da cidade havia milhares de pessoas, muitas das aldeias vizinhas, famílias espanholas e vários camponeses que há duas dias permaneciam acampados no monte. A paragem demorou 20 minutos.³⁵⁷ Por decisão camarária o Presidente da Câmara apresentou (...) *por essa ocasião suas respeitosas homenagens a Suas Magestades (...)*³⁵⁸

³⁵² *O Districto da Guarda*, Guarda, Domingo, 6 de agosto de 1882.

³⁵³ *Viriato, Jornal Politico, Noticioso e Commercial*, N.º 2:780, Ano(...), Viseu, Quinta-feira, 10 de agosto de 1882.

³⁵⁴ *Jornal de Notícias*, N.º 5:935, Ano 18º, Lisboa, Terça-feira, 8 de agosto de 1882.

³⁵⁵ *O Districto da Guarda*, Guarda, Domingo, 6 de agosto de 1882.

³⁵⁶ *O Districto da Guarda*, Guarda, Domingo, 6 de agosto de 1882.

³⁵⁷ *Jornal de Notícias*, N.º 5:933, Ano 18º, Lisboa, Terça-feira, 6 de agosto de 1882.

³⁵⁸ *Livro de Atas da Câmara Municipal da Guarda*, Guarda, Arquivo da Câmara Municipal da Guarda, Sessão do dia 3 de agosto de 1882.

Às 8:00 horas o comboio retomou a sua viagem até Vilar Formoso, onde a comitiva almoçou. A viagem de regresso iniciou-se já de tarde chegando à cidade da Guarda por volta das 13:40 horas. A chegada do comboio foi assinalada na cidade pelo toque dos sinos e com grande entusiasmo das gentes da cidade.

(...) *A entrada na Guarda foi porem o mais notável acontecimento d'esse bello passeio. Ladeavam a estação mais de 30:000 pessoas, que à chegada do comboio desataram na mais calorosa expansão de regozijo que é possível registrar e que é impossível de descrever.* (...) ³⁵⁹ Da estação seguiu para a cidade a comitiva em quatro carruagens da casa real seguidas de vinte carruagens omnibus e diligências com pessoas de diferentes categorias. A íngreme estrada (de 5 km) que dá acesso à cidade estava enfeitada com mastros azuis e brancos embandeirados. À entrada da cidade (no entroncamento entre a estrada de Pinhel e Celorico) foi entregue ao Rei D. Luís I as chaves da cidade. Neste ponto havia um belo arco acastelado encimado com as armas da cidade da Guarda. No interior da cidade havia mais cinco arcos triunfais, dois mandados levantar pelo comércio da cidade, ³⁶⁰ outros dois pelo Regimento de Infantaria 12 e um pelos industriais. As ruas da cidade encontravam-se enfeitadas, com flores, bandeiras nacionais e com colchas nas janelas. Na sé catedral a comitiva foi recebida pelo clero e autoridades da cidade ao qual se seguiu um *Te Deum* na catedral acompanhado pela banda do Regimento de Infantaria 12. ³⁶¹

De seguida visitou-se o Asylo de Maria Pia e a Casa do Monte Pio Philarmonico. Pelas ruas de todos os lados partiam vivas à família real. Por último a comitiva dirigiu-se para o pequeno edifício do Governo civil onde se encontrava preparada a receção ao monarca e o jantar de gala, para 80 talheres, fornecido pela Casa Pucci, de Lisboa. ³⁶² No referido jantar só 50 lugares teriam sido ocupados. (...) *Parece que houve certa irregularidade nos convites o que deu lugar a despeitos que são sempre naturais n'estas festas. Poucas pessoas que na Guarda ocupam posição*

³⁵⁹ *Jornal de Notícias*, N.º 5:935, Ano 18º, Lisboa, Terça-feira, 8 de agosto de 1882.

³⁶⁰ A propósito da colaboração dos comerciantes da cidade da Guarda relativamente a estas festividades, a Câmara Municipal da Guarda propôs "(...) *também um voto de louvor à Comissão que representou o Comércio, pois que muito abrilhantaram os festejos com a decoração surpreendente da rua da estrada [rua nova da estrada], em consequência do que e para perpetuar a memoria de tal acontecimento propunha, finalmente que esta seja denominada = Rua do Comercio = (...)*", *Livro de Atas da Câmara Municipal da Guarda*, Guarda, Arquivo da Câmara Municipal da Guarda, Sessão do dia 10 de agosto de 1882.

³⁶¹ *Jornal de Notícias*, N.º 5:935 e N.º 5:936, Lisboa, agosto de 1882.

³⁶² *Jornal de Notícias*, N.º 5:935 e N.º 5:936, Lisboa, agosto de 1882.

importante estavam representadas. (...) ³⁶³ A própria imprensa só dispôs de um lugar no jantar.

O jantar terminou antes da sobremesa, devido ao horário da partida do comboio, mas antes o Rei D. Luís I propôs um brinde à cidade da Guarda e (...) *felicitou os Municipais da Guarda pelos melhoramentos materiais que devião abrir uma nova era n`esta Cidade com a inauguração da linha férrea da Beira, melhoramento assaz importante para o comercio e industria (...)* ³⁶⁴ A este brinde e discurso respondeu o presidente da câmara da Guarda e o ministro das obras públicas (...) *n`um eloquentíssimo improviso comemorou a inauguração da linha férrea da Beira que era devida ao trabalho do qual fez a apologia em phrase levantada e entusiastica, brindando o paiz dotado por esta grande artéria que ligava o oceano com a fronteira e terminou levantando vivas ao rei, rainha e príncipes que foram ardentemente secundados. (...)* ³⁶⁵

De seguida a comitiva real dirigiu-se para a Gare da cidade da Guarda, sendo saudada calorosamente pela população. Uma vez na estação às 19:30 horas da tarde seguiu o comboio para Mangualde, terminando as celebrações da inauguração da Linha da Beira Alta.

(...) O cortejo passou na Guarda, tanto na ida como na volta, no meio de aclamações incessantes da multidão colocada em todo o percurso. (...) ³⁶⁶

³⁶³ *Jornal de Notícias*, N.º 5:935 e N.º 5:936, Lisboa, agosto de 1882. Sobre a ementa e a lista dos ilustres convidados consultar, *Jornal de Notícias*, N.º 5:936, Lisboa, Quarta-feira, 9 de agosto de 1882.

³⁶⁴ *Livro de Atas da Câmara Municipal da Guarda*, Guarda, Arquivo da Câmara Municipal da Guarda, Sessão do dia 10 de agosto de 1882.

³⁶⁵ *Jornal de Notícias*, N.º 5:936, Lisboa, Quarta-feira, 9 de agosto de 1882.

³⁶⁶ Wolowski, B. (tradução de Manuel Busquetes), *As Festas em Portugal, Inauguração do caminho de ferro da Beira Alta, viagem da Família Real, notas e recordações de viagem*, in, “Gazeta dos Caminhos de Ferro”, Ano 72, n.º 1711, Lisboa, 1 de abril de 1959, p. 158. B. Wolowski teria sido convidado a participar na viagem inaugural da Linha da Beira Alta. Durante as incidências dessa viagem ele teve a curiosidade de relatar por escrito tudo o que foi presenciando. Da descrição que faz da viagem inaugural, fala de grande entusiasmo em todas as estações do percurso e durante a sua estadia na cidade da Guarda, para além de fazer uma breve descrição da cidade e da forma como está ornamentada, faz também a descrição da chegada da família real na perspectiva do residente na cidade, uma vez que este teria permanecido na cidade entre a chegada à Guarda do comboio real e o seu regresso depois de Vilar Formoso. Wolowski, B. (tradução de Manuel Busquetes), *As Festas em Portugal, Inauguração do caminho de ferro da Beira Alta, viagem da Família Real, notas e recordações de viagem*, in, “Gazeta dos Caminhos de Ferro”, Ano 72, n.º 1710, Lisboa, pp. 139-142.

III – A cidade da Guarda depois da chegada do comboio

*(...) O dia amanhecera chuvoso, e essa névoa do céu dizia bem com as novas terras que atravessava. Encerradas no fundo de vales breves que a serra forma, ou penduradas (...) nas vertentes dos montes (...) Subimos sempre, até a Guarda, onde a extravagância dos itinerários me impôs uma demora forçada de quatro horas. Farta, fria e feia, diz o adágio da Guarda (...) Via de longe a mole negra da Sé, via uma torre do castelo, e mais nada, quase. Em volta de mim via um terreno desolado (...)*³⁶⁷

Oliveira Martins descrevia desta maneira a sua chegada à Gare da cidade da Guarda, por volta do ano de 1893. Curiosamente esta parece não diferir muito da visão que Alexandre Herculano tivera aquando da sua visita à cidade no ano de 1856, e que transcrevemos no Capítulo I.³⁶⁸ Nestas podemos encontrar bem expressivas a imensa subida até alcançar a cidade, a insignificância da moldura da urbe e no meio desta o destaque face à catedral que sobressai ao olhar dos dois autores.

No entanto apesar de tudo parecer igual, passados 37 anos, algo mudou completamente, Herculano para percorrer a distância de Celorico da Beira (a umas 3 léguas da Guarda) teria demorado um dia, Oliveira Martins, precisaria apenas meio-dia para percorrer a distância de cerca de 50 léguas, entre Lisboa e a Guarda.³⁶⁹

Neste último capítulo, procuraremos dar resposta àquilo que mudou na cidade da Guarda e região a ela adstrita, após a chegada do comboio. Analisaremos primeiro a evolução da Linha da Beira Alta nos seus primeiros dez anos de vida, de 1882 a 1892, para de seguida passar à caracterização do distrito, concelho e cidade da Guarda, nas componentes demográfica e económica. Sempre que possível procuraremos fazer a ponte entre estes três elementos em análise a fim de inferir melhor o impacto que a linha teve junto das populações e gentes do distrito da Guarda, isto apesar de em termos práticos e científicos ser (...) *extremamente difícil destrinçar no conjunto das alterações que se verificam num espaço, na segunda metade do século XIX, quais as que podem ser imputadas aos caminhos de ferro. (...)*³⁷⁰

³⁶⁷ MARTINS (1952: 131).

³⁶⁸ HERCULANO (1987: 138-139).

³⁶⁹ Oliveira Martins fez a viagem pela Linha da Beira Baixa, partiu de Lisboa ao amanhecer, quando chegou a Abrantes, fez uma paragem prolongada, saindo para a Guarda à noite, facto que o levou a demorar cerca de um dia a fazer essa viagem, que a ser feita de forma direta demoraria apenas cerca de 12 horas. MARTINS (1952: 123-132).

³⁷⁰ ALEGRIA (1990: 341). Maria Fernanda Alegria faz esta asserção com base em estudos realizados um pouco por toda a Europa e que apresentam esse mesmo problema.

1.1 – A Linha da Beira Alta (1882-1892)

Antes de iniciar esta análise convém referir as dificuldades inerentes a uma investigação que tem por base a estatística ferroviária do século XIX português e que condicionam à partida intenções e objetivos de trabalho a meras suposições e hipóteses. Esta problemática encontra-se bem patente na generalidade dos trabalhos que recorrem ao uso da estatística dos caminhos de ferro. O prolema torna-se ainda mais complicado quando se procura tratar os dados da Linha da Beira Alta. Neste caso específico Maria Fernanda Alegria no seu excelente trabalho sobre o tráfego ferroviário português é perentória a excluir a Linha da Beira Alta devido à falta de estatísticas,³⁷¹ mas mesmo quando as há é também moderada quanto aos resultados alcançados, isto devido às limitações impostas pelas fontes existentes.³⁷²

Segundo Alegria as limitações das fontes dizem respeito aos seguintes pontos: referências aos totais de mercadorias insuficientes; o indicador estatístico (em toneladas) muito vago devido às densidades diferentes dos produtos transportados, muito diferente de linha para linha; os indicadores, transportado e expedido, são também vagos, pois não discriminam o percurso seguido pela mercadoria; e a existência de várias Companhias com diferentes tipologias estatísticas, o que dificulta o estudo comparado.³⁷³

Posto em evidência as dificuldades inerentes à investigação passemos à análise possível dos primeiros dez anos de vida da Linha da Beira Alta.

Os primeiros dez anos de vida da Linha da Beira Alta irão ser marcados, por um lado pelo processo jurídico que a CCFPBA entrepôs ao governo português e por outro lado pelos problemas económicos da CCFPBA em virtude dos fracos rendimentos da mesma, tal como em 1889 afirmava na câmara dos deputados Augusto Maria Fuschini (...) *o rendimento da linha da Beira Alta hoje é ainda insignificante* (...).³⁷⁴

³⁷¹ “(...) Existem registos sumários, sem continuidade, para a linha da Beira Alta. Os diferentes critérios de classificação das mercadorias e de apresentação dos dados e, ainda o pequeno número de naos a que eles dizem respeito, levaram-nos a excluir esta linha (...)”, ALEGRIA (1990: 363).

³⁷² A problemática inerente às estatísticas ferroviárias encontra-se bem patente em, ALEGRIA (1990: 339-348).

³⁷³ ALEGRIA (1990: 339-348).

³⁷⁴ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 17 de junho de 1889, p. 1262.

Quanto ao processo jurídico da CCFPBA, este remonta ao período da construção da Linha da Beira Alta o qual se prolongará no tempo até à resolução definitiva do processo a favor do governo português no ano de 1904.³⁷⁵ Basicamente o processo gira em torno do que ficou conhecido por *trabalhos suplementares* (para além do estipulado no contrato de 3 de agosto de 1878) levados a cabo pela CCFPBA durante a edificação da linha no terreno. Segundo esta os *trabalhos suplementares* (aquedutos, pontes, aumento no cumprimento de túneis, etc.) teriam sido uma (...) *consequencia forçada dos erros materiais e da impossibilidade da execução dos projetos do governo, com os quaes a Companhia auctora devia conformar-se* (...).³⁷⁶ Devido a estes *trabalhos suplementares* a Companhia pedia uma indemnização ao governo na ordem dos 1.632.415\$257 de réis, mais os juros a contar da data da reclamação, ou seja 15 de junho de 1882.

Segundo o Acórdão do Tribunal Arbitral, de 22 de fevereiro de 1904, este considerava que (...) *segundo todas as auctoridades technicas e scientificas, as omissões, defeitos e imprevisões, taes quaes foram revelados no projeto do Governo, são inseparáveis de trabalhos e elaboração de projetos d' esta natureza* (...) ³⁷⁷ pelo que os referidos trabalhos suplementares estariam incluídos nos termos do contrato efetuado entre a CCFPBA e o governo português. Desta forma (...) *o tribunal julga improcedente e não provado o pedido da Companhia auctora a título de erros materiais e imprevisões do projeto do Governo, a que se refere o § 2.º do artigo I.º do contrato de 3 de agosto de 1878* (...) ³⁷⁸

No que diz respeito aos problemas económicos da CCFPBA a questão recai fundamentalmente na fraca rentabilidade que teve a exploração da Linha da Beira Alta nos primeiros dez anos de vida e que ficaria muito aquém das expectativas inerentes à sua edificação de um rendimento anual médio previsto na ordem dos 400.000\$000 réis.³⁷⁹

³⁷⁵ VIEIRA (1905: 565-579), Neste livro do Conde de Paço Vieira encontra-se a cópia da *Sentença proferida na arbitragem da Beira Alta*.

³⁷⁶ VIEIRA (1905: 565-566).

³⁷⁷ VIEIRA (1905: 573-574).

³⁷⁸ VIEIRA (1905: 579).

³⁷⁹ *Estudo sobre o Caminho de Ferro da Beira Alta*, Lisboa, tipografia editora de Matos Moreira & C.ª, 1 de julho de 1878, pp. 5 ss.

Na prática este valor ficou longe do esperado tal como pode ser observado no Quadro XXV.³⁸⁰

Ano	Receita (em réis)		Receitas (total em réis)	Despesa (total em réis)	Produto líquido (total em réis)
	Passageiros	Mercadorias e diversos			
1882	55.918\$896	48.648\$569	104.567\$465	99.452\$363	3.168\$197
2.º Semestre					
1883	97.894\$171	123.520\$822	221.414\$993	173.886\$498	42.005\$422
1884	98.356\$645	147.785\$152	246.141\$797	147.122\$442	93.085\$617
1885	93.534\$809	180.558\$706	274.093\$515	165.205\$545	103.319\$367
1886	112.375\$623	204.445\$420	316.828\$043	167.180\$129	140.895\$445
1887	118.336\$224	197.032\$558	315.368\$782	165.348\$840	142.459\$886
1888	121.486\$129	208.625\$913	330.112\$042	159.075\$342	159.204\$454
1889	122.396\$018	265.357\$383	387.753\$401	172.725\$784	200.766\$512
1890	125.519\$702	238.639\$082	364.158\$784	172.708\$694	180.815\$440
1891	110.437\$596	192.528\$418	302.966\$014	164.620\$057	128.492\$453
1892	95.723\$219	195.582\$621	291.305\$840	160.814\$741	120.354\$925

No entanto, apesar do produto líquido ser reduzido a Companhia nunca registou saldo negativo. Entre 1882 e 1889 o rendimento líquido regista uma subida constante atingindo o pico precisamente em 1889, altura que este ultrapassa os 200 mil réis. A partir de 1890 a tendência ascendente é quebrada de tal forma que em dois anos os valores líquidos desceram cerca de 41%. Esta diminuição, verificada também nas restantes linhas de caminho de ferro nacionais, justificam-se pela quebra geral na economia portuguesa e o facto de a crise de 1890-91 não favorecer o incremento comercial com o exterior,³⁸¹ para onde estava direcionada originariamente a grande fatia do rendimento da Linha da Beira Alta. A receita das mercadorias e passageiros também parece ter sido bastante afetada a partir de 1890, pois os seus quantitativos registam uma quebra contínua, embora no âmbito das mercadorias registre uma ligeira recuperação a partir do ano de 1892.

Mas o problema da Companhia residiu precisamente no fraco lucro obtido anualmente, uma vez que este estava muito longe de ser suficiente para conseguir assumir os encargos financeiros que esta teve com a construção da linha, isto apesar da subvenção quilométrica que esta recebeu por parte do governo português. Tal como foi documentado no Capítulo II, pela construção total da linha a Companhia da Beira Alta teria pago cerca de 11.576.815\$639 réis, sendo que pelas subvenções teria recebido do governo português cerca de 4.650.764\$220 réis, logo teria de recuperar o investimento

³⁸⁰ O Quadro XXV foi adaptado de, *Elementos Estatísticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal 1877-1890, Estatística Geral do Caminho de Ferro da Beira Alta 1882-1900*, in Revista “Gazeta dos Caminhos de Ferro”, N.º 9, 15.º Anno, 1 de maio de 1902, pp. 14-15.

³⁸¹ ALEGRIA (1988: 771).

inicial na ordem dos 6.926.051\$419 réis.³⁸² Pelo Quadro 25 fica patente que, mesmo com o rendimento líquido acumulado dos primeiros dez anos de exploração, a Companhia conseguiria cobrir apenas 1.314.567\$718 réis relativamente ao capital inicialmente investido. Nem mesmo ganhando o processo jurídico referente aos *trabalhos suplementares* esta não conseguiria alcançar a estabilidade financeira.

Em virtude das dificuldades financeiras da CCFPBA, logo em 1883, esta pediu empréstimo à *Société Financière* para pagar os seus encargos. A partir dessa altura a Companhia da Beira Alta nunca mais pode assumir os seus compromissos, nem mesmo com o início de funcionamento do *Sud Express* a partir de 1895.³⁸³

No entanto apesar do reduzido rendimento da linha os valores do Quadro 25 mostram que, de certa forma, a linha era utilizada efetivamente para o transporte de mercadorias e para a deslocação de pessoas. Há de facto uma procura real deste meio de transporte.

Mas antes de analisarmos melhor a questão das mercadorias e dos passageiros, importa referir alguns aspetos, que estariam na base do fraco rendimento da Linha da Beira Alta, tendo em conta as expectativas que para esta se esperavam.

Em termos genéricos o fraco rendimento derivaria de vários aspetos: das tarifas elevadas praticadas pela CCFPBA; do facto das estações estarem muito longe dos centros urbanos que pretendiam servir e de não servir outros de grande dimensão; do facto da rede da viação ordinária, que deveria conectar com a Linha da Beira Alta estar pouco desenvolvida; e por último da necessidade de uma malha de vias férreas mais densa para poder rentabilizar a Linha da Beira Alta.

Na ordem das primeiras o jornal *O Districto da Guarda*, logo no ano de abertura ao público do caminho de ferro critica a CCFPBA considerando que (...) *a Companhia [CCFPBA] deve ter todo o empenho em adquirir sólidos créditos de bem servir o público (...)*³⁸⁴ isto em virtude das tarifas que esta estaria a praticar (...) *quasi o dobro da tarifa da linha do leste e do norte (...)*.³⁸⁵ Em setembro do mesmo ano *O Distrito da*

³⁸² *Relatório compilando os dados mais importantes quanto à construção deste caminho de ferro, e as circunstâncias mais dignas de menção, com respeito à sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de julho de 1882, até ao fim do ano de 1885*, Lisboa, Direção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 1887, pp. 8 e 34.

³⁸³ PINHEIRO (2008: 155 ss.).

³⁸⁴ *O Districto da Guarda*, Guarda, 13 de agosto de 1882.

³⁸⁵ *O Districto da Guarda*, Guarda, 13 de agosto de 1882. Neste número do referido jornal a CCFPBA é também criticada pela demora no transporte do peixe, que deveria chegar no próprio dia às estações da Linha da Beira Alta, facto que acontece só no dia seguinte, “(...) fiada nas condições de contrato que a

*Guarda é ainda mais direto e abrangente no que diz respeito à questão das tarifas, (...) São gerais as queixas contra as tarifas do caminho de ferro da Beira Alta, o transporte de cereais, legumes, batata e fructos para a praça de Lisboa e Porto, onde teriam mercado franco, em vista da sua boa qualidade, é dispendiosíssimo, chegando, em relação aos cereais a exceder a 30 p.c. do seu custo ordinário, só até à Pampilhosa. O comercio e a indústria agrícola n`esta província estão sofrendo muito com este estado de cousas, (...)*³⁸⁶

Em resposta ao jornal guardense a CCFPBA, devido às reclamações do público notifica que vai rever as pautas dos preços (...) *vae em breve modificar as suas tarifas e remediar outros inconvenientes.* (...) ³⁸⁷ Com o intuito de dar resposta a estas reclamações a Companhia a partir de 1883 lançou diferentes tarifas especiais de grande e pequena velocidade, tanto para o transporte de mercadorias, como para o transporte de passageiros,³⁸⁸ que a Companhia vai publicitando nos jornais locais. A título de exemplo é comum a publicidade aos preços especiais para a feira de Salamanca,³⁸⁹ para as festas da Figueira da Foz,³⁹⁰ para viagens de ida e volta a Paris,³⁹¹ bem como as tarifas especiais para o transporte geral de mercadorias³⁹² ou com especificação do tipo de mercadoria.³⁹³

No entanto apesar das vantagens aparentes concedida pela CCFPBA, em 1892 a questão das elevadas tarifas praticadas pelas companhias de caminho de ferro públicas e privadas continuam a estar na agenda do dia, o que leva o próprio ministro das obras públicas, Visconde de Chancelleiros, a tentar negociar diretamente com a Companhia da Beira Alta e as linhas do Norte e Leste a celebração de um acordo (...) *que tende a procurar com tempo o estabelecimento de tarifas communs, com vantagem do publico e*

companhia firmou com o governo, muita gente ainda mesmo antes da abertura da linha à circulação, começou de lançar as bases a muitos industrias que deveriam ser alimentadas por aquella grande artéria de circulação. Uma d`ellas e das mais importantes por dizer respeito à alimentação pública, foi a do comercio de peixe fresco (...),” O Districto da Guarda, Guarda, 13 de agosto de 1882.

³⁸⁶ *O Districto da Guarda, Guarda, 17 de setembro de 1882. Neste número Critica-se também os horários “(...) no horário não falemos.(...)” O Districto da Guarda, Guarda, 17 de setembro de 1882.*

³⁸⁷ *O Districto da Guarda, Guarda, 24 de setembro de 1882.*

³⁸⁸ *Direção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, Relatório compilando os dados mais importantes quanto à construção deste caminho de ferro, e as circunstancias mais dignas de menção, com respeito à sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de julho de 1882, até ao fim do ano de 1885, Lisboa, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 1887, pp. 18-21. Neste relatório encontram-se as varias variantes de tarifas especiais.*

³⁸⁹ *A Civilização, Guarda, 1 de setembro de 1888 e 7 de setembro de 1889.*

³⁹⁰ *A Civilização, Guarda, 5 de setembro de 1888.*

³⁹¹ *A Civilização, Guarda, 22 de junho de 1889.*

³⁹² *A Civilização, Guarda, 22 de junho de 1889.*

³⁹³ *A Civilização, Guarda, 5 de janeiro de 1889. Noticia baixa de preço para o transporte de gado vácuo.*

com vantagem dos interesses d'aquellas empresas exploradoras.(...) ³⁹⁴ Para o referido ministro (...) a questão das tarifas é uma questão importantissima, porque a verdade é que as tarifas exageradas são um imposto enorme que pesa sobre a circulação e permutação dos productos.(...) ³⁹⁵

Um segundo aspeto que contribuiria para o fraco rendimento da Linha da Beira Alta seria o facto das estações estarem muito longe dos centros urbanos que à partida pretendiam servir, (...) na linha da Beira Alta parece que systematicamente todas as estações ficam distantes de todos os centros mais povoados, o que fez que logo no principio não rendesse o que se esperava.(...) ³⁹⁶

No distrito da Guarda, Gouveia, Seia, Sabugal, Pinhel, Almeida e Trancoso contavam-se entre os centros urbanos cuja distância face à sua respetiva estação se aproximava ou superava as 3 léguas, tal como pode ser comprovado pelo Mapa XVII. ³⁹⁷



Importa referir neste ponto que, se Gouveia e Seia constituíam os grandes polos industriais do distrito, Pinhel ³⁹⁸ contava-se entre os grandes produtores de vinho e o

³⁹⁴ Câmara dos Ilustres Pares do Reino, Sessão de 29 de janeiro de 1892, p. 5.

³⁹⁵ Câmara dos Ilustres Pares do Reino, Sessão de 29 de janeiro de 1892, p. 5.

³⁹⁶ Afirmção do deputado Franco Castello Branco, Câmara dos Senhores Deputados, Sessão de 2 de maio de 1888, p. 1366. Este mesmo aspeto das principais cidades estarem afastadas da Linha da Beira Alta é salientado por Magda Pinheiro como fator que teria contribuído para fraca rendabilidade da mesma, PINHEIRO (1990).

³⁹⁷ O Mapa XVII foi adaptado de, *Mappa dos caminhos de ferro portuguezes em 1 de janeiro de 1895 no Continente e no Ultramar*, Lisboa, des. Goullard e Nogueira, in “Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal”, Lisboa, janeiro de 1895 e SILVA (2007, 2008 e 2009).

³⁹⁸ “(...) No caminho de ferro da Beira Alta ha grande necessidade de ligar a cidade de Pinhel com a estação d'este nome, e a estrada da estação de Pinhel por Alverca, a entroncar nas Freixedas com a

Sabugal entre os que mais contribuía com gado cavalari e com a produção de centeio. A própria cidade da Guarda também se queixava da circunstância de se encontrar a quase uma légua de distância da sua gare, facto que colocava imensos problemas à pequena estrada de acesso à cidade, sem condições para o movimento que esta tinha.³⁹⁹

No âmbito desta questão é curiosa a observação de Emygdio Navarro aquando da sua deslocação à Serra da Estrela, pela Linha da Beira Alta, no ano de 1884 (...) *Ora Gouveia, segundo os guias ferroviarios, é uma estação do caminho de ferro da Beira Alta; e nós fomos dar fundo a Mangualde, que fica muito para cá. (...) Ha, efetivamente, uma estação chamada de Gouveia; mas, quem fôr atraz d'esse engodo, e nella se apeiar, não tem meio de se fazer transportar para a villa daquelle nome, a não ser que se resolva a andar de mala ás costas, e a pé, três léguas de terreno bravio, sem caminho nem carreira! Por essas e por outras, não é muito de admirar, que a linha férrea da Beira Alta esteja dando apenas um rendimento, que mal chega, se chega, para as despezas de exploração.*(...)⁴⁰⁰

Em terceiro lugar fala-se da questão da viação ordinária não estar o suficientemente desenvolvida para servir de apoio à Linha da Beira Alta. Já falámos das dificuldades e distância que se tinha de percorrer entre o caminho de ferro e algumas povoações de grande importância do distrito. Esta ideia era também defendida pelo deputado Eugenio de Azevedo, já em 1883, que considerava, a não obtenção pela Linha da Beira Alta do rendimento previsto dever-se ao facto de (...) *na Beira Alta, (...) o caminho de ferro não aproveita devidamente a zona atravessada por falta de estradas perpendiculares á sua diretriz, a conclusão a tirar é que deve quanto antes proceder-se á construcção d'essas estradas; não póde porém concluir-se que a zona não seja productiva, ou que seja mau o methodo empregado. Haja uma boa rede de estradas que sangrem o paiz, e que levem ao caminho do ferro os productos do solo e da industria, e ver-se-ha então que não houve exagero de calculo.* (...) ⁴⁰¹

Por último fala-se da importância de dar andamento aos restantes projetos ferroviários da Beira, como forma da Linha da Beira Alta adquirir o rendimento previsto, (...) *Há casos em que é preciso fazer um grande esforço, para construir as*

estrada que da Guarda segue para a cidade de Pinhel, satisfaz completamente a esta necessidade (...),” Câmara dos Senhores Deputados, Sessão de 6 de junho de 1890, p. 532.

³⁹⁹ *O Districto da Guarda*, Guarda, 13 de agosto de 1882.

⁴⁰⁰ NAVARRO (1884: 53).

⁴⁰¹ *Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 17 de fevereiro de 1883, p. 371.

*linhas férreas, a fim de melhorarem as finanças; e ha outros, como o atual, em que as circunstancias não são felizmente precárias, mas em que é conveniente completar a rede dos caminhos de ferro. A viação acelerada tem isto de bom. Serve para colonisar os paizes menos povoados, e dá excellentes resultados nos de população mais densa. Cria por si a riqueza publica, e serve para desenvolver a já creada. (...) Se é indispensável completar a rede dos nossos caminhos de ferro, não é menos alimenta-la, concluindo o mais depressa possível as construcções do plano, já votado para a nossa viação ordinária.(...)*⁴⁰²

A este respeito a década de 1880 é profícua na concessão, construção e abertura de linhas férreas com passagem pelo território beirão.

Como já vimos em 1882 abria ao público a Linha da Beira Alta. Em 1880 na Linha do Douro já se circulava até ao Pinhão. Um ano depois aprovava-se o projeto de ligação do Pinhão a Barca d`Alva e em 1882 era também autorizada a construção do caminho de ferro de Barca d`Alva a Salamanca, a um Sindicato da cidade do Porto a construir num prazo de três anos. No entanto a linha só viria a abrir em finais de 1887.⁴⁰³ Esta linha, também internacional, ligaria em La Fuente de San Esteban / Boadilla ao caminho de ferro de Salamanca.⁴⁰⁴

Em 1883 finalmente iniciavam-se as obras na Linha da Beira Baixa que, em 1891 já se encontrava aberta até à cidade da Covilhã. A conclusão do traçado deu-se só em 1893, com a extensão da via até entroncar na Linha da Beira Alta na cidade da Guarda.⁴⁰⁵ A inauguração foi a 11 de maio de 1893 e tal como há onze anos atrás (...) *a estação de caminhos de ferro se achava literalmente cheia de pessoas de todas as classes (...) que saudaram a chegada do comboio (...) com vivas entusiasticas e com varias girandolas de foguete (...).*⁴⁰⁶

A 30 de junho de 1885 é emitida a lei definitiva para a construção e exploração do ramal de caminho de ferro se Santa Comba Dão a Viseu,⁴⁰⁷ cuja linha seria inaugurada em novembro de 1890. Viseu um dos mais importantes núcleos urbanos da Beira Alta estava finalmente ligada à viação acelerada (...) *Está hoje em festa a capital*

⁴⁰² Intervenção do deputado A. J. Teixeira acerca da construção simultânea dos caminhos de ferro da Beira Alta e Beira Baixa, *Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 9 de abril de 1875, p. 1149.

⁴⁰³ ALEGRIA (1990: 293).

⁴⁰⁴ Linha do Douro, SILVA (2008: 43-77) e linha Internacional de Barca de Alva a Salamanca por La Fregeneda, SILVA (2008: 151-157).

⁴⁰⁵ GOMES, Gilberto, *A Linha da Beira Baixa*, IMTT/AHTT, disponível em: http://web.letras.up.pt/aphes29/data/9th/GilbertoGomes_Texto.pdf (consultado em outubro de 2011).

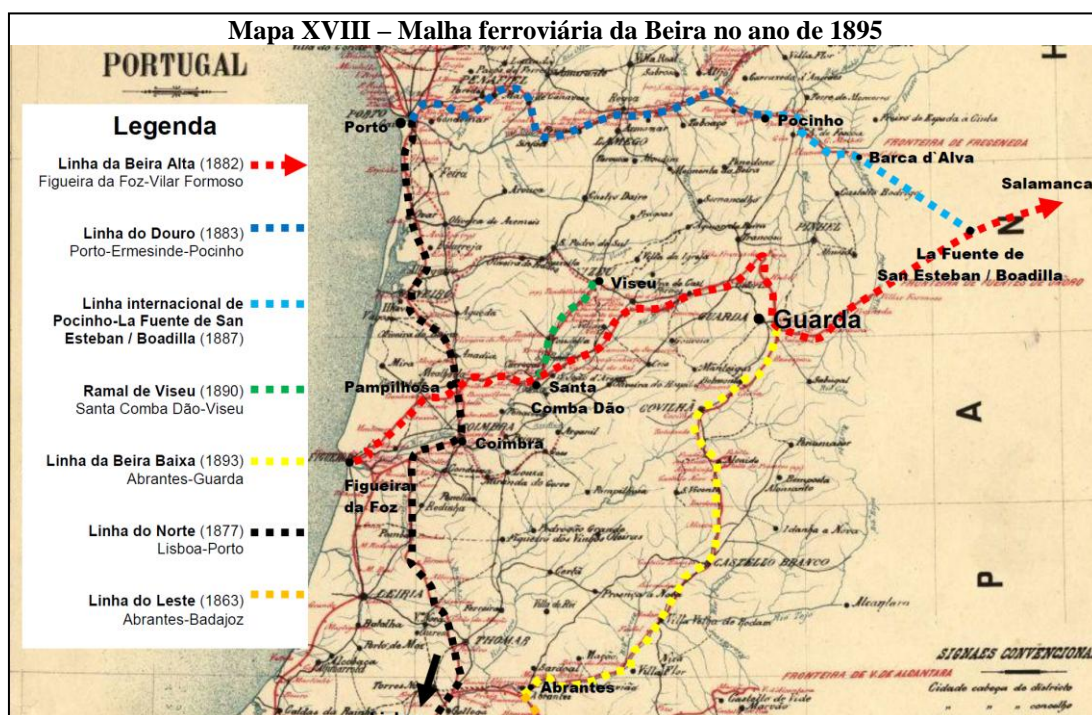
⁴⁰⁶ *A Civilização*, Guarda, 16 de maio de 1893.

⁴⁰⁷ *Diário do Governo*, 1885 e SILVA (2007: 89-97).

da Beira Alta. É convertida em realidade a sua justa aspiração desde muitos anos: uma linha de caminho de ferro ligal-a-há de hoje em diante ás redes da viação acelerada do continente europeu, facultando assim fácil exportação á riqueza extrativa do ubérrimo districto, (...) ⁴⁰⁸

Entretanto a 23 de maio de 1886 era por fim inaugurado o troço de Salamanca a Vilar Formoso, completando a ligação espanhola à Linha da Beira Alta. ⁴⁰⁹ No entanto a ligação Lisboa a Paris, pelo famoso *Sud Express* só viria a efetuar-se pelo traçado da Linha da Beira Alta a partir de 1 de julho de 1895. ⁴¹⁰

Em pouco mais de 10 anos o distrito da Guarda, tal como pode ser concluído pelo exposto e pelo Mapa XVIII, ⁴¹¹ passa a ser servido por várias linhas férreas: a



Norte, pela Linha do Douro, com ligação ao Porto e ao interior de Espanha; a Oeste pela Linha da Beira Alta, com ligação ao porto da Figueira da Foz e a Lisboa (via Linha do Norte); a Este, pela continuação da Linha da Beira Alta até ao interior de Espanha; e a Sul pela Linha da Beira Baixa, com a ligação à região Sul da Beira e à cidade de Abrantes, que liga em termos ferroviários com o Alentejo e o porto e cidade de Lisboa.

⁴⁰⁸ Viriato, *Jornal Político, Noticioso e Commercial*, N.º 3:646, Ano XXXVI, Viseu, Sexta-feira, 28 de novembro de 1890.

⁴⁰⁹ CALVO (novembro de 2004: 53). Sobre a construção da ligação ferroviária do lado espanhol até Vilar Formoso, consultar, CALVO (novembro de 2004).

⁴¹⁰ SILVA (2007: 155-197). Sobre a construção da ligação ferroviária do lado espanhol até Vilar Formoso, consultar, CALVO (novembro de 2004).

⁴¹¹ O Mapa XVIII foi adaptado de, *Mappa dos caminhos de ferro portugueses em 1 de janeiro de 1895 no Continente e no Ultramar*, Lisboa, des. Goullard e Nogueira, in “Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal”, Lisboa, janeiro de 1895 e SILVA (2007, 2008 e 2009).

A esta malha faltava apenas um caminho de ferro que atravessasse o distrito da Guarda no sentido Norte-Sul, cuja ideia chegou a ser projetada, mas nunca se chegou a construir. A chamada linha de fronteira destinar-se-ia a ligar Bragança ao Algarve, pelo interior do país, atravessando o Douro no Tua, passando por Vila Franca das Naves, Guarda, Castelo Branco, Portalegre, Estremoz até entroncar na Linha do Sul. No entanto esta nunca viria a ser feita.⁴¹²

Se tivermos em linha de conta os Mapas XII e XIII (Capítulo I), sobre os principais fluxos comerciais do e para o distrito da Guarda concluímos que, independentemente do rendimento previsto das linhas estas serviam genericamente os principais fluxos comerciais então existentes.⁴¹³ No entanto se isto é verdade o certo é que essa fórmula de implantação da rede ferroviária portuguesa, nada mais fez do que reforçar a posição dominante de Lisboa e Porto sobre o resto do país e neste caso sobre o interior beirão, que pelos motivos já referidos (acerca da Linha da Beira Alta) não serviram os principais núcleos urbanos da melhor forma, acentuando desta maneira os desequilíbrios regionais.⁴¹⁴ A abertura da Linha Beira Alta no início da década de 1880 teria exposto este problema, que só no início da década seguinte começou a ser (em parte debelado) pela criação de ramais que conectariam com a Linha da Beira Alta.

Feito o levantamento dos motivos que teriam contribuído para o baixo rendimento da Linha da Beira Alta, passemos à análise das estatísticas relativas à linha entre o período de 1882 e 1892 a fim de inferir melhor o impacto que esta teve a nível local.

⁴¹²A linha de fronteira, com o traçado referido foi alvo de várias propostas a partir de 1876. No entanto nunca se chegou a executar, veja-se os vários projetos em, PEREIRA, Hugo Silveira, *caminhos de ferro e Instituições: Ministério das Obras Públicas, Parlamento e Associação dos Engenheiros Civis (1852-1892)*, disponível em: http://www4.fe.uc.pt/aphes31/papers/sessao_1c/hugo_pereira_paper.pdf (consultado em outubro de 2011).

⁴¹³“(…) os caminhos de ferro foram construídos em Portugal para darem resposta a correntes de circulação existentes e conhecidas (ou tidas como tal), o que quer dizer comércio externo. O erro que persistiu até à década de 1880 foi o de se supor que seriam os próprios caminhos de ferro a veicularem esse tráfego. (...) Entretanto persistia a insuficiência das ligações ferroviárias do interior do país, uma vez que as vias que atravessavam as províncias do interior (para ligarem às vias espanholas) não as podiam servir sem ramais de ligação a esses troncos principais. Só ao aproximar-se o fim do século XIX serão construídas linhas férreas com orientação longitudinal e ramais de conexão aos grandes eixos internacionais.(...)” ALEGRIA (1988: 770-771).

⁴¹⁴PINHEIRO (1990: 100) e ALEGRIA (1999: 85-86). Em ambas as autoras a ideia base da construção da rede ferroviária portuguesa foi a de facilitar as relações comerciais internacionais, a partir dos portos portugueses, objetivo este que não veio a ser atingido, pelo que a litoralização do país se acentuou bem como os desequilíbrios regionais. “(...) o ligeiro aumento das trocas, entre espaços situados no interior do País, iniciado no fim do século XIX, não bastou para corrigir a acentuada litoralização e a dependência externa que os caminhos de ferro facilitaram.(...)” ALEGRIA (1999: 86).

Começamos pelo tráfego de passageiros. No Quadro XVI⁴¹⁵ é possível verificar a evolução do número de passageiros durante os primeiros dez anos de vida da Linha da Beira Alta.

Ano	Passageiros					Lugares oferecidos e ocupados				
	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	Total	% de crescimento	Percurso médio de um passageiro	Lugares oferecidos (1.ª, 2.ª e 3.ª Classes)	Lugares ocupados (1.ª, 2.ª e 3.ª Classes)	% Média de lugares oferecidos por comboio	% Média de lugares ocupados por comboio
1882 2.º Semestre	7.913	22.243	68.442	98.598		52,0 km	343.956	204.085	58,20	89,30
1883	11.930	35.353	124.889	172.171		48,6 km	1.278.072	177.434	54,00	75,00
1884	12.585	35.839	128.174	176.598	2,5	49,7 km	1.278.072	176.597	52,30	72,00
1885	12.825	35.090	129.519	177.434	0,4	46,0 km	1.274.580	177.086	497,50	69,00
1886	16.310	37.881	149.914	204.105	15,0	46,0 km	642.528	98.598	119,14	70,69
1887	17.456	39.639	153.279	210.374	3,0	45,7 km	-	-	-	-
1888	17.654	40.266	167.600	225.520	7,1	48,1 km	-	-	-	-
1889	15.596	37.071	170.869	223.536	- 0,9	51,7 km	-	-	-	-
1890	16.487	37.357	173.372	227.216	1,6	49,9 km	-	-	-	-
1891	15.732	35.612	157.721	209.065	-7,9	48,7 km	-	-	-	-
1892	14.299	32.049	148.876	195.224	- 6,7	50,1 km	-	-	-	-

Em termos genéricos o número de passageiros aumentou durante o período em causa, registando uma média de passageiros na ordem dos 192.000 por ano. A terceira classe regista uma maior ocupação, seguida de segunda e primeira classes. Tendo em conta os concelhos atravessados pela linha, da Figueira da Foz a Vilar Formoso, segundo os dados dos censos de 1890, a linha estaria ao serviço de cerca de 316477 habitantes, distribuídos pelos distritos de Coimbra, Aveiro, Viseu e Guarda.⁴¹⁶ O percurso médio de um passageiro seria de 48 km. Nos primeiros cinco anos os comboios teriam uma ocupação média de 75% relativamente aos lugares oferecidos.

Os anos de 1889 e 1890 são mais uma vez os anos do início do retrocesso no tráfego de passageiros. A crise económica afetou também a deslocação de pessoas, que entre os anos de 1890 e 1892 regista uma descida de 14 pontos percentuais.

⁴¹⁵ O Quadro XVI foi adaptado de, *Elementos Estatísticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal 1877-1890, Estatística Geral do Caminho de Ferro da Beira Alta 1882-1900*, in Revista “Gazeta dos Caminhos de Ferro”, N.º 9, 15.º Anno, 1 de maio de 1902, pp. 14-15; *Anuário Estatístico de Portugal, 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, pp. 608-614 e *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, pp. 461-465.

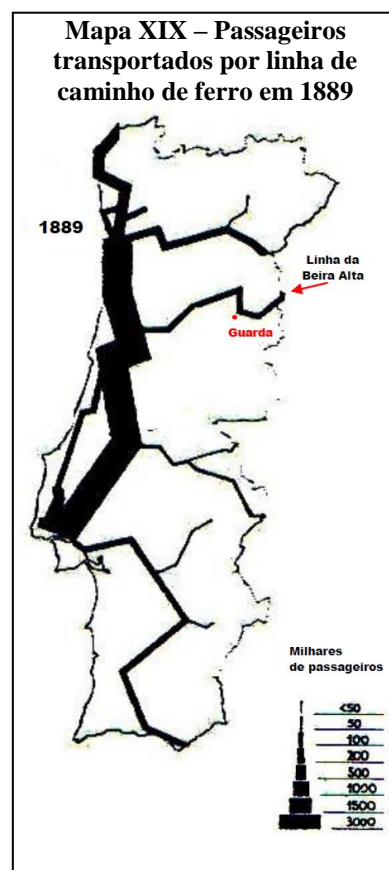
⁴¹⁶ A Linha da Beira Alta atravessa o distrito de Coimbra (concelhos de Figueira da Foz, Montemor e Cantanhede), o distrito de Aveiro (concelho da Mealhada), o distrito de Viseu (concelhos de Mangualde, Santa Comba Dão, Nelas e Mangualde) e o distrito de Guarda (concelhos de Gouveia, Fornos, Celorico da Beira, Vila Franca das Naves, Trancoso, Pinhel, Guarda, Sabugal e Almeida). *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960,)* prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

Comparativamente com as restantes linhas, e tal como pode ser observado no Mapa XIX,⁴¹⁷ a Linha da Beira Alta no ano de 1889 estava longe de ser das que registava um maior número de passageiros. Neste âmbito a Linha do Norte, em primeiro lugar, seguido das linhas do Minho e Douro, superavam os quantitativos da Beira Alta, que se aproximava em movimento de passageiros à Linha do Sul.

Em conclusão os dados apresentados pela Companhia da Beira Alta, podem não só ser reduzidos face às necessidades da mesma, como também inferiores aos quantitativos esperados, mas o certo é que esta regista uma ocupação efetiva de passageiros que usariam a linha para se deslocarem. Por mais que não seja o comboio teria servido no dizer de Magda Pinheiro para (...) *atenuar fronteiras culturais* (...).⁴¹⁸

Viajar de comboio tornava-se mais cómodo e rápido, daí que facilmente este meio tivesse ganho adeptos, que aos poucos começariam a ver neste transporte a possibilidade de se deslocarem, num curto espaço de tempo, às feiras das povoações vizinhas e até das mais afastadas, aos banhos na Figueira da Foz, à cidade do Porto ou até à capital ou até mesmo para o país vizinho.

Quanto ao transporte de mercadorias e socorrendo-nos do Quadro XXVII⁴¹⁹ conseguimos perceber que na Linha da Beira Alta o transporte de mercadorias, entre 1883 e 1892, teria crescido 56%. O aumento progressivo é quebrado ligeiramente no ano de 1887, embora a quebra mais acentuada se verifique como é óbvio a partir de



⁴¹⁷ O Mapa XIX foi adaptado de, ALEGRIA (2008: 358).

⁴¹⁸ PINHEIRO (2008: 38).

⁴¹⁹ O Quadro XVII foi adaptado de, *Elementos Estatísticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal 1877-1890, Estatística Geral do Caminho de Ferro da Beira Alta 1882-1900*, in Revista “Gazeta dos Caminhos de Ferro”, N.º 9, 15.º Anno, 1 de maio de 1902, pp. 14-15; *Anuário Estatístico de Portugal, 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, pp. 608-614 e *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, pp. 461-465.

1890. De 1890 a 1892, há um abaixamento no transporte de mercadorias a rondar os 25 pontos percentuais, ou seja teve um abaixamento de 20 toneladas.

Quadro XXVII – Movimento de mercadorias na Linha da Beira Alta entre 1882 e 1892

Ano	Cabeças de gado Grande e pequena velocidade	Mercadorias Mercadorias em toneladas			% de crescimento	Percurso médio de uma tonelada por km
		Grande velocidade	Pequena velocidade	Total		
1882						
2.ª Semestre	5.645	838	13.027	13.865		47,31 km
1883	4.187	1.900	50.033	51.933		47,95 km
1884	1.993	2.317	65.454	67.771	30,4	98,27 km
1885	1.791	2.154	88.132	90.286	33,2	91,37 km
1886	8.918	2.428	96.796	99.224	9,8	90,73 km
1887	10.932	3.170	90.259	93.429	- 5,9	95,20 km
1888	12.876	3.240	93.138	96.378	3,1	83,40 km
1889	10.775	3.078	121.301	124.379	29,0	87,90 km
1890	16.939	3.565	109.281	112.846	- 9,2	88,90 km
1891	15.016	3.615	89.282	92.897	- 17,7	84,60 km
1892	14.945	3.192	89.485	92.677	- 0,2	84,70 km

Quanto ao tipo de mercadoria em circulação, embora esta informação não apareça contabilizada na estatística da Beira Alta,⁴²⁰ é de crer que a grande maioria dos produtos sejam oriundos do setor primário.⁴²¹

Com efeito já no ano de 1882 se falava que, apesar dos preços elevados praticados pela Companhia, os agricultores usavam a Linha da Beira Alta para (...) o transporte de cereais, legumes, batata e fructos para a praça de Lisboa e Porto (...)⁴²², também é referido o transporte de peixe da Figueira da Foz para o interior⁴²³ e o transporte de lã, que do Alentejo abastecia as indústrias têxteis de Seia pela Linha da Beira Alta.⁴²⁴ No entanto no conjunto das mercadorias aquela que parece sobressair e que consta de forma separada na estatística da Linha da Beira Alta é a referente ao transporte de gado. (...) Segundo informam os jornaes da provincia, é de preferencia na

⁴²⁰ Para a presente pesquisa foram usadas várias fontes estatísticas, em nenhuma foi possível encontrar a especificação das mercadorias transportadas: *Elementos Estatísticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal 1877-1890*, *Estatística Geral do Caminho de Ferro da Beira Alta 1882-1900*, in Revista “Gazeta dos Caminhos de Ferro”, N.º 9, 15.º Anno, 1 de maio de 1902, pp. 14-15; *Anuário Estatístico de Portugal, 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, pp. 608-614 e *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, pp. 461-465; Direção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, *Relatório compilando os dados mais importantes quanto à construção deste caminho de ferro, e as circunstancias mais dignas de menção, com respeito à sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de julho de 1882, até ao fim do ano de 1885*, Lisboa, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 1887 e ANTUNES e GOMES (2006).

⁴²¹ Alegria (1990: 434-436) e JUSTINO (1989: 181).

⁴²² *O Districto da Guarda*, Guarda, 17 de setembro de 1882.

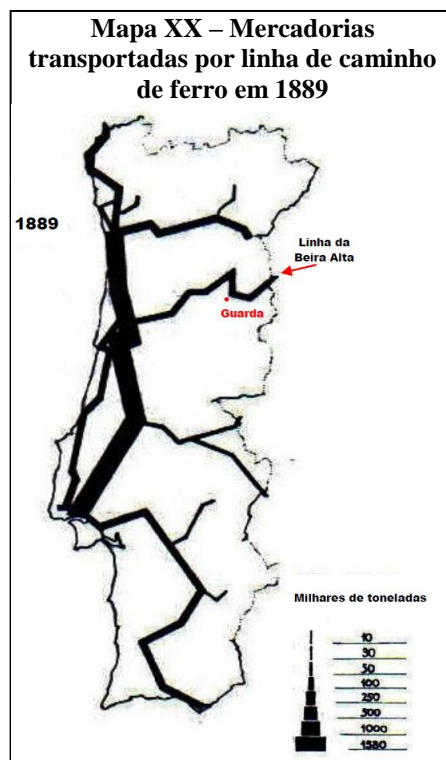
⁴²³ *O Districto da Guarda*, Guarda, 13 de agosto de 1882.

⁴²⁴ A lã que as indústrias têxteis de Seia consomem é “(...) quasi toda procedente do Alentejo, e da qual uma parte vem por Lisboa, pelo caminho de ferro da Beira Alta, passando em Nellas, (...)”, *Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 21 de maio de 1887, p. 739.

*estação de Mangualde, em a linha da Beira Alta, que embarcam para o estrangeiro muitos centos d'essas rezes [gado bovino].(...)*⁴²⁵

Com efeito, no espaço de aproximadamente de dez anos o transporte de gado teria aumentado de 4187 para 14945 cabeças de gado, em termos percentuais aumentou mais de 300%. A partir de 1890 apresenta também uma quebra, que comparativamente com as restantes mercadorias não é tão significativa.

Em termos comparativos com as restantes linhas férreas nacionais, e tal como pode ser observado no Mapa XX,⁴²⁶ a Linha Beira Alta no ano de 1889 encontrava-se ligeiramente abaixo das linhas do Douro e Sul, mas em contrapartida apresentava valores mais elevados que as linhas internacionais do Leste e de Cáceres. A linha internacional do Minho ultrapassa o volume das restantes linha internacionais. No cômputo geral a Linha do Norte é a que apresenta um tráfego maior de mercadorias.



1.1.1 – A Estação da Guarda (1882-1892)

A Estação da cidade da Guarda tal como vimos no capítulo II foi construída a cinco quilómetros da cidade, como sendo de terceira classe, à semelhança das de Celorico da Beira e Vila Franca das Naves, no distrito da Guarda. No entanto parece que, pouco tempo depois da sua abertura (...) *A estação da Guarda, que era de terceira classe, foi já considerada de segunda em consequência do grande movimento de passageiros e mercadorias. (...)*⁴²⁷ A confirmar esta ideia o jornal *O Districto da Guarda*, no número de 13 de agosto de 1882 dá conta da necessidade de construção de uma estrada direta da Guarda à estação para evitar os acidentes graves que têm havido em virtude do seu elevado tráfego. (...) *A câmara vá pensando muito a sério na*

⁴²⁵ *Câmara dos Ilustres Pares do Reino*, Sessão de 8 de agosto de 1887, p. 869.

⁴²⁶ O Mapa XX foi adaptado de, ALEGRIA (2008: 359).

⁴²⁷ *O Districto da Guarda*, Guarda, 20 de agosto de 1882.

construção de uma estrada direta para a estação, pois é um melhoramento de que a cidade não pode prescindir atendendo as condições da atual e do grande movimento que há entre a Guarda e o caminho de ferro (...)⁴²⁸ Indiretamente desta informação pode inferir-se que o movimento de passageiros e de mercadorias na estação estaria acima do esperado.

Para confirmarmos ou não esta ideia passemos à análise do Quadro XXVIII⁴²⁹ referente ao movimento de passageiros e de mercadorias no ano de 1892 em cada uma das estações e apeadeiros da Linha da Beira Alta.

Quadro XXVIII – Dados principais da exploração relativos às 27 estações e apeadeiros da Linha da Beira Alta no ano de 1892

Distrito	Estações	Número absoluto de passageiros	Posição	Número absoluto de toneladas	Posição	Receita em Réis					
						Grande velocidade	Pequena velocidade	Total			
Coimbra	Figueira da Foz	11.492	3	15.289	2	9.926\$063	3	28.527\$869	2	38.453\$932	1
	Maiorca	3.841	17	-	27	326\$690	25	-	24	326\$690	26
	Alhadas	1.254	25	782	21	274\$710	27	470\$550	22	745\$260	24
	Montemor	5.030	12	1.152	19	874\$310	19	654\$930	21	1.529\$240	22
	Arazede	2.965	20	1.516	17	757\$940	21	1.467\$820	19	2.225\$760	19
	Limede	1.374	23	5	25	325\$130	26	-	25	325\$130	27
	Cantanhede	6.406	9	6.447	4	2.304\$210	15	4.178\$920	13	6.483\$130	15
	Murtede	1.785	22	1.398	18	407\$260	23	1.787\$130	18	2.194\$390	20
Aveiro	Pampilhosa	48.737	1	20.985	1	41.785\$037	1	42.137\$208	1	33.922\$305	2
	Luso	8.632	6	511	23	2.324\$270	14	315\$620	23	2.839\$890	17
Viseu	Mortágua	5.378	11	2.741	10	1.632\$620	16	3.439\$820	16	5.072\$440	16
	Santa Comba Dão	24.923	2	7.320	3	11.271\$395	2	9.187\$935	5	20.459\$330	3
	Carregal do Sal	7.102	8	2.852	9	3.625\$080	10	4.512\$980	12	8.138\$060	12
	Oliveirinha	3.653	19	26	24	1.405\$130	17	-	26	1.405\$130	23
	Canas de Senhorim	4.893	13	2.154	15	2.503\$510	13	4.136\$470	14	6.639\$980	14
	Nelas	8.223	7	4.245	6	5.414\$910	6	8.231\$730	6	13.646\$640	7
	Mangualde	10.786	4	3.650	7	7.892\$008	5	10.383\$240	4	18.275\$248	4
Guarda	Gouveia	5.422	10	3.248	8	4.557\$105	8	6.323\$080	9	10.880\$185	8
	Fornos	3.711	18	2.193	14	3.302\$200	11	4.644\$625	11	7.946\$825	13
	Celorico da Beira	4.685	15	5.941	5	4.228\$400	9	14.008\$560	3	18.236\$960	5
	Vila Franca das Naves	3.862	16	2.316	13	3.266\$320	12	5.839\$950	10	9.106\$270	9
	Pinhel	1.353	24	914	20	841\$610	20	1.868\$410	17	2.710\$020	18
	Guarda	10.575	5	2.351	12	9.745\$269	4	6.461\$917	8	16.207\$186	6
	Vila Fernando	882	27	2	26	377,270	24	-	27	377\$270	25
	Cerdeira	2.304	21	2.504	11	997,990	18	7.185\$830	7	8.183\$820	11
	Freineda	1.090	26	574	22	593,410	22	1.182\$180	20	1.775\$590	21
	Vilar Formoso	4.806	14	1.528	16	4.913,256	7	3.477\$806	15	8.421\$062	10

Começando pelo tráfego de passageiros conseguimos observar que a Gare da cidade da Guarda aparece em quinto lugar das que apresenta um maior número absoluto de passageiros. Só no ano de 1892 a estação teria apurado um movimento de 10575 passageiros. Das restantes estações da linha a Gare da Guarda só é superada pela da Pampilhosa, a gare de ligação com a Linha do Norte e consequentemente com as cidades de Lisboa e Porto; por Santa Comba Dão, que receberia o tráfego de Viseu; pela Figueira da Foz, com o seu porto de mar e por Mangualde, núcleo central de uma das

⁴²⁸ *O Districto da Guarda*, Guarda, 13 de agosto de 1882.

⁴²⁹ O Quadro XXVIII foi adaptado de, *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, p. 463.

feiras mais concorridas da região Beirã e que servia também os habitantes de Viseu e dos concelhos de Gouveia e Seia.⁴³⁰

No que diz respeito ao tráfego de mercadorias a estação da Guarda parece não acompanhar a mesma tendência observada para os passageiros. No cômputo geral da linha surge ao nível das que movimenta até 2500 toneladas. Neste âmbito a liderança continua a ser das Estações da Pampilhosa, Figueira da Foz e Santa Comba Dão. Facto justificado por estas serem recetoras e emissoras das mercadorias respetivamente, da Linha do Norte, do porto da Figueira e do comércio proveniente de Viseu e seu distrito, grande parte dele não abrangido diretamente pela Linha da Beira Alta.

No âmbito do distrito da Guarda destaca-se a Estação de Celorico da Beira, que no cômputo geral da linha chega a ocupar o quinto lugar no movimento de mercadorias. No ano de 1892 esta movimentou 5941 toneladas, fazendo jus ao facto de Celorico da Beira funcionar como um polo atrativo do comércio regional, pois é onde se faz um dos melhores mercados da Beira. Para além disso, Celorico apresenta uma forte centralidade geográfica face a quase todos os concelhos do distrito, facto que lhe daria a primazia de ser recetora e emissora dos concelhos não servidos pela linha.⁴³¹

A nível das receitas da pequena e grande velocidade, a Estação da Guarda soma um proveito de 16.207\$186 réis. Neste caso aparece já no núcleo das seis estações que apresenta um maior volume de receitas. Mais uma vez as estações da Figueira da Foz, Pampilhosa, Santa Comba Dão, Mangualde e Celorico da Beira superam a Gare da cidade da Guarda.

Apesar de limitados na nossa análise, podemos concluir que, passados dez anos a Estação da Guarda seria das estações que apresentaria um movimento significativo de passageiros. Da totalidade dos passageiros que usaram a linha no ano de 1892 a Gare da Guarda contribuiria com 5,4%. A nível do tráfego de mercadorias, este estaria um pouco aquém até pelo facto do concelho da Guarda ser dos mais representativos em termos agrícolas. No entanto é possível que este tráfego, a nível concelhio fosse repartido por outras estações, nomeadamente pela de Vila Fernando e da Cerdeira e em menor volume pela de Celorico da Beira.

⁴³⁰ Neste âmbito consultar os Mapas XII e XIII do capítulo I do presente trabalho, onde se referem os principais fluxos comerciais de e para a Beira antes da chegada do comboio.

⁴³¹ ANDRADE (1878: 53).

1.2 – A cidade e distrito da Guarda depois da chegada do comboio (1882-1890)

A 4 de agosto de 1882 estava inaugurado o primeiro caminho de ferro da Beira. Se antes para se chegar da Guarda a Lisboa podia-se demorar cerca de uma semana⁴³² a partir desta data passa-se a fazer a viagem em cerca de 12 horas e para o Porto em cerca de 10 horas. Com abertura da ligação com o caminho de ferro de Salamanca, a cidade da Guarda passa a estar a escassas horas de distância de Madrid e de Paris⁴³³ (...) *de facto as viagens a longa distância deixaram de ser medidas em dias, para passarem a ser medidas em horas.*(...)⁴³⁴ Este é sem dúvida o grande impacto que a abertura da Linha da Beira Alta teve nas populações da Beira, que ainda nessa altura mal conseguiam acreditar ou perceber bem esse grande progresso.⁴³⁵

Tendo em linha de conta as condicionantes atrás referidas sobre a imensa dificuldade em imputar ao caminho de ferro a responsabilidade direta na mudança de uma ou outra componente da vida das gentes de uma dada região, na parte final deste trabalho vamos analisar se houve ou não alterações significativas, depois da chegada do comboio na estrutura demográfica e económica do distrito, concelho e cidade da Guarda. Sempre que for possível avançar hipóteses de relacionamento com o caminho de-ferro da Beira Alta estas serão lançadas, mas sempre no campo das meras hipóteses, que um estudo mais pormenorizado poderá trabalhar ou até abandonar devido a avanços nos métodos de investigação ou até pela apresentação de novas e mais completas fontes de investigação.

1.2.1 – População

Em termos genéricos, ao longo da década de 1880, o distrito e a freguesia permanecem como sendo as principais divisões administrativas do território português. Durante este período de tempo o distrito da Guarda mantém os seus 14 concelhos, sendo que estes na sua generalidade conservaram os mesmos limites administrativos relativamente aos censos de 1878.

Em virtude da ausência de documentação local sobre a evolução anual da população do distrito da Guarda, a seguinte abordagem terá como base os dados

⁴³² RODRIGUES (2000: 366).

⁴³³ *Guia oficial dos caminhos de ferro de Portugal* (1913), Lisboa, Mendonça e Costa & Amaral.

⁴³⁴ PEREIRA (2011: 31).

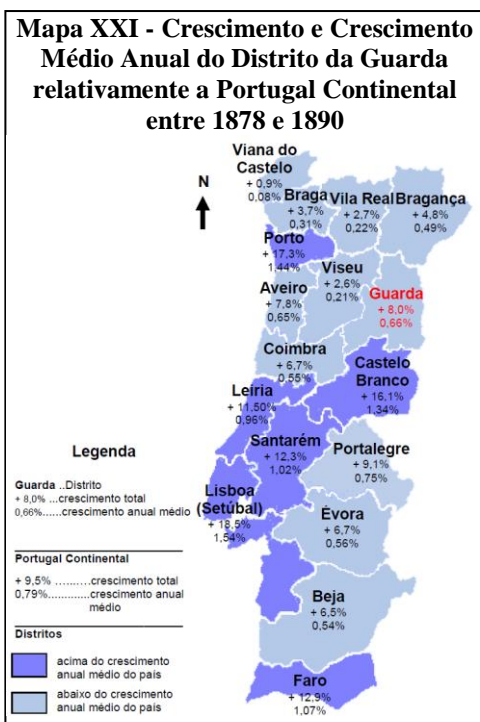
⁴³⁵ Na Revista *Occidente* refere o Comboio como “(...) esse poder de Deus, como lhe chama o povo singelo (...) cuja importância ainda mal sabiam conceber e apreciar (...)”, *Occidente, Revista Ilustrada de Portugal e do Estrangeiro*, 5.º Ano, Volume V, n.º 132, 21 de agosto de 1882, p. 187.

estatísticos dos censos de 1864, 1878 e 1890, que estão compilados no censo da população de 1960, bem como os anuários estatísticos de 1884, 1885, 1886 e 1892.⁴³⁶ Temos assim os dados referentes aos anos de 1864 e 1878, que compreendem o período antes da chegada do comboio e os dados referentes ao ano de 1890, que compreende o período após a chegada do comboio. O objetivo será o de tentar concluir o que mudou, ou não, em termos demográficos.

Começamos pela análise comparada da evolução da população do distrito da Guarda com a dos restantes distritos de Portugal continental. À semelhança do que se verificou entre 1864 e 1878, entre 1878 e 1890, em termos absolutos, a população no país em geral e nos distritos em particular, continuou a crescer moderadamente no decorrer desses 12 anos, tal como pode ser verificado no Quadro XXIX⁴³⁷ e Mapa XXI⁴³⁸.

Quadro XXIX – Evolução Comparada da população absoluta do Distrito da Guarda entre os anos de 1878 e 1890

Distritos	1864		1878		1890
	População Absoluta	Crescimento anual médio	População Absoluta	Crescimento anual médio	População Absoluta
Aveiro	251946	0,52%	270383	0,65%	291535
Beja	135116	0,75%	149405	0,54%	159196
Braga	317499	0,23%	328134	0,31%	340379
Bragança	161459	0,45%	171802	0,40%	180130
Castelo Branco	159901	0,78%	177440	1,34%	206155
Coimbra	282081	0,64%	307502	0,55%	328139
Évora	102148	0,82%	113948	0,56%	121625
Faro	177310	1,07%	203959	1,07%	230279
Guarda	214507	0,62%	233203	0,66%	251940
Leiria	177466	0,79%	197252	0,96%	220067
Lisboa (Setúbal)	440774	1,23%	517068	1,54%	613032
Portalegre	97910	0,56%	105702	0,75%	115322
Porto	419691	0,82%	468291	1,44%	549332
Santarém	201762	0,89%	226928	1,02%	254905
Viana do Castelo	203721	0,27%	211519	0,08%	213600
Vila Real	218320	0,45%	232362	0,22%	238717
Viseu	365781	0,44%	388766	0,21%	398966
Portugal Continental	3927392	0,68%	4303654	0,79%	4713319



⁴³⁶ X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964. Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881; Relatório sobre o Censo da População de 1890, Lisboa, Ministério das Obras Públicas, Comércio, Indústria e Pescas, 1896, Anuário Estatístico do Reino de Portugal, 1.º Anno, 1875, Lisboa, Imprensa Nacional, 1877, Anuário Estatístico de Portugal - 1884, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, Anuário Estatístico de Portugal, 1885, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, Anuário Estatístico de Portugal, 1886, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, Anuário Estatístico de Portugal, 1892, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899.

⁴³⁷ O Quadro XXIX foi adaptado de, X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

⁴³⁸ O Mapa XXI foi adaptado de, X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

Mais uma vez os distritos que registaram um maior crescimento encontram-se maioritariamente no litoral, onde se destacam os distritos do Porto, Leiria, Santarém, Lisboa, Castelo Branco e Faro. Em contrapartida os que registaram um crescimento inferior são a grosso modo os distritos do interior, que inclusivamente tiveram crescimentos inferiores aos registados entre 1864 e 1878, ou sejam acentuaram a tendência de perda da sua população, são eles os distritos de Vila Real, Bragança, Beja, Viseu e Évora. A estes distritos do interior juntam-se os de Viana do Castelo e Coimbra na mesma circunstância. Apesar desta tendência geral há dois distritos do interior que mostram alguma vitalidade demográfica são os casos de Portalegre e nomeadamente Castelo Branco, que cresceu 16,1% a um ritmo anual de 1,34%. O distrito da Guarda também mostra alguma vitalidade, pois, para além de ter registado um aumento populacional contínuo desde 1864, aumentou o seu ritmo de crescimento de 0,62% para 0,66% ao ano. No entanto ainda se encontra abaixo do crescimento anual médio nacional, que nestes últimos 12 anos, andou nos 0,79% ao ano.

Estes dados, devido à grande disparidade de valores nomeadamente de Lisboa, Porto e Faro, reforçam a ideia de crescimento assimétrico ou desigual do país, que aliás já tinha sido inferido, na análise feita entre 1864 e 1878.

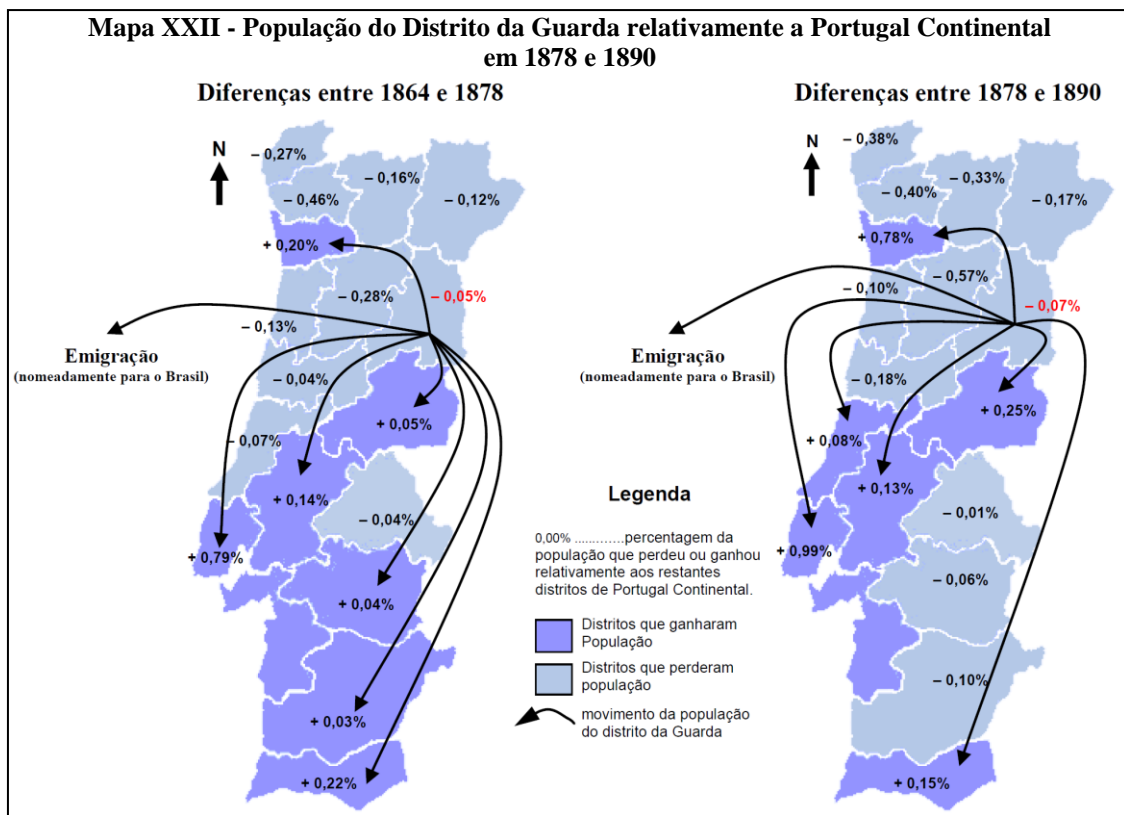
Quanto às taxas de natalidade e mortalidade, tal como pode ser deduzido do Quadro XXX⁴³⁹ estas mantêm-se elevadas no distrito da Guarda (ao nível do verificado antes de 1882), inserindo desta forma o distrito no grupo dos de fraco crescimento em oposição às regiões de transição e do litoral, com taxas de natalidade e mortalidade, respetivamente mais moderadas nuns e mais baixas nos outros.⁴⁴⁰

Quadro XXX – Evolução da mortalidade e natalidade no Distrito da Guarda (1882 a 1892)												
Ano		1872	1873	1876	1877		1887	1888	1889	1890	1891	1892
População Absoluta		215534	219542	219571	219198							
Mortalidade	Valor Absoluto	5512	6477	6556	6451		7357	5865	5572	8666	7923	5984
	Taxa	25,5%	29,5%	29,8%	29,4%		29,4%	23,4%	22,27%	34,64%	31,67%	28,92%
Natalidade	Valor Absoluto	7748	8138	7651	8199		9774	8693	9223	8926	9411	9298
	Taxa	35%	37%	34%	37%		39,0%	34,7%	36,8%	35,68%	37,6%	37,1%

⁴³⁹ O Quadro XXX foi adaptado de, *Mapa da população deste distrito e seu movimento no anno de 1864, 1867, 1868, 1873 e 1877*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Mapas de Estatística Demográfica do Distrito 1856 -1927”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J-SSc J/C Cx. 616 Mapas de Estatística Demográfica do Distrito 1856-1927 Mç e de *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, pp. 9 e 13.

⁴⁴⁰ PEREIRA (1969: 95-97). A este respeito ver também, CASCÃO (julho de 1993: 425-439).

Se atentarmos agora ao Mapa XXII⁴⁴¹ a tendência atrás referida sai ainda mais reafirmada. Temos assim os distritos do Porto, Leiria, Castelo Branco, Lisboa e Faro, com maior vitalidade demográfica, uma vez que continuam a ganhar população



relativamente ao todo nacional, o que pode ser explicado, quer pelo facto de registarem um menor desequilíbrio entre taxas de natalidade e taxas de mortalidade, quer pela emigração verificada neste período do interior para a periferia, nomeadamente para os grandes centros urbanos de Lisboa e Porto, que por sinal registam valores mais elevados de ganhos de população.⁴⁴² Entre 1878 e 1890 a polarização da rede urbana portuguesa nas cidades de Lisboa e Porto tende a sair cada vez mais reforçada face ao resto do país.⁴⁴³ Ambos os factos podem ser indicadores de capacidade de atração de uns e de incapacidade atrativa dos outros. O distrito da Guarda parece inserir-se no segundo grupo, dos que, apesar de registar aumento da sua população, não consegue conter a perda dos seus efetivos para outros distritos e até para a emigração para o exterior, que

⁴⁴¹ O Mapa XXII foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

⁴⁴² PEREIRA (1969: 102).

⁴⁴³ PEREIRA (1969: 102 ss.) e TEIXEIRA (1993: 381 ss.)

na década de 1880 parece ter aumentado significativamente, a partir de 1887, tal como se encontra expresso no Quadro XXXI.⁴⁴⁴

Quadro XXXI – Evolução da emigração na <i>Beira Alta</i> e <i>Baixa</i> entre 1872 e 1890															
	1878	1879	1880	1881	1872 a 1881 Total	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1882 a 1890 Total
Aveiro	790	882	1002	913	11340	963	1470	1143	786	1153	1850	1689	1959	2518	13531
Castelo Branco	11	7	20	25	128	12	7	5	70	6	57	32	54	42	285
Coimbra	843	918	964	1198	8833	1324	1564	1430	820	778	1559	1922	1365	2188	12950
Guarda	33	49	34	52	544	161	70	47	80	57	482	610	672	916	3095
Viseu	848	1035	1067	1319	10593	2037	2187	1866	1142	1290	2124	2579	2229	3726	19180
Portugal continental	7423	9298	9277	10286	103627	12212	11860	11332	10337	9261	13206	16475	15592	21863	122138

O distrito da Guarda que até 1886 apresentava um número reduzido de emigrantes. Após esta data regista um aumento significativo dos que optam por sair do país. Apesar deste facto se inserir na tendência geral do país, parece indiciar uma quebra face àquilo a que referimos no capítulo I do presente trabalho, de que a barreira geográfica e cultural entre o interior beirão e o litoral parecia travar a saída da população. Poderá o comboio ter contribuído para facilitar essa saída? É uma hipótese que pode ser aventada, pois, como vimos atrás, este novo meio de comunicação, facilitava e muito a deslocação rápida e de forma mais económica para o litoral, nomeadamente para Lisboa, o grande porto de embarque da emigração. Serrão considera que a subida nos valores da emigração no distrito da Guarda poderá estar diretamente relacionada com o desenvolvimento das linhas férreas.⁴⁴⁵

Com efeito se prestarmos atenção ao Quadro XXXI, nos nove anos anteriores à chegada do comboio o distrito tinha registado apenas 544 saídas para o exterior, nos nove anos a seguir à chegada do comboio, a emigração terá subido para as 3095 pessoas. Aliás algo curioso é o facto de logo após a abertura da Linha da Beira Alta, em 1882, os quantitativos da emigração do distrito da Guarda triplicaram, sendo que nos anos seguintes voltou aos valores normais para a partir de 1887 subir vertiginosamente atingindo as 916 saídas do país só no ano de 1890. Serrão neste âmbito é preciso ao afirmar que, no distrito da Guarda esta subida resulta não de um agravamento especial das condições de vida, mas sim da facilidade em emigrar, que antes não se tinha e que agora se tem com o comboio.⁴⁴⁶

⁴⁴⁴ O Quadro XXXI foi adaptado de, *Anuário Estatístico de Portugal, 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 48-55, *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899 e de *Termos de Identidade / Identificação para Concessão de Passaportes, Livros n.º 3*, in “Governo Civil do Distrito da Guarda, Termos de Identidade / Identificação para Concessão de Passaportes”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc H-SSc H/D / Sr 07, Cx. 542 e Cx. 543, Termos de Identificação, 04/01/1879 a 12/1890. Em anexo segue o Quadro XXXI.1 com a emigração em valores absolutos por distrito de 1872 a 1890.

⁴⁴⁵ SERRÃO (1970: 604).

⁴⁴⁶ SERRÃO (1970: 606).

O comboio parece também reforçar os movimentos migratórios internos, referidos no capítulo I. Se antes a distância percorrida tradicionalmente pelos *Ratinhos* da Beira para as ceifas no Alentejo levava uma semana, com o comboio passa a ser feita em escassas horas e de forma mais cómoda e económica. Com o comboio é possível que estes movimentos tivessem ganho maiores proporções, no todo nacional, mas é também possível que o número daqueles que não fazia a viagem de retorno diminuísse substancialmente, em virtude da facilidade de deslocação.⁴⁴⁷ Logo estas migrações internas parecem não interferir decisivamente na perda da população, parecem sim contribuir para a riqueza beirã, devido aos dividendos que estas gentes recebiam e gastavam no seu regresso à Beira.

Em suma o distrito da Guarda em 1890 é um distrito que por um lado continua a registar, em termos absolutos, um crescimento moderado desde o ano de 1864, mas que por outro lado é um distrito que revela uma perda contínua dos seus efetivos, para as regiões litorais e nomeadamente para os grandes núcleos urbanos de Lisboa e Porto. A emigração para o exterior, começa também a ganhar proporções mais significativas no distrito da Guarda. Os que emigram para os Estados Unidos, Argentina mas principalmente para o Brasil atingem, em 1890, valores já consideráveis no cômputo nacional.

A crise de 1890 teria sido uma das causas do aumento da emigração, que aliás é geral em todo o país e que seria o motivador para a saída do escasso acréscimo populacional que o distrito registou em 1890. Neste âmbito o comboio parece ter sido o veículo, rápido e económico para, os descontentes com as condições de vida na Beira, chegarem aos grandes portos de emigração.

Tal como antes da chegada do comboio a ideia de incapacidade do distrito em, evitar a saída da sua mão de obra, bem como da sua incapacidade em captar população para o distrito, parece sair reforçada após a chegada do comboio.

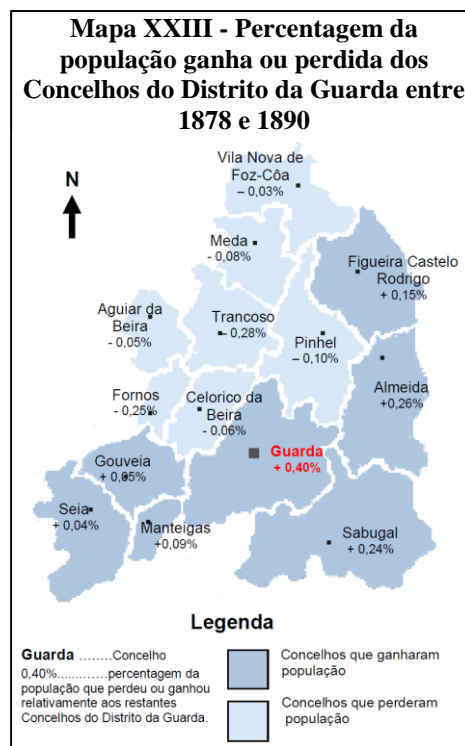
Feito o exame do distrito a nível nacional passemos agora à análise particular da realidade do distrito e do concelho da Guarda, entre 1878 e 1890. Ao logo do período em causa, o distrito da Guarda, mantém a sua composição de 14 concelhos, sendo o

⁴⁴⁷ COSTA (2006: minuto 14). Neste documentário audiovisual é possível ver uma filmagem do início do século XX onde está documentado em imagem a chegada dos *Ratinhos* da Beira à Estação de Vendas Novas no Alentejo. Apesar de ser do início do século XX é exemplificativa daquilo que sucedia há pouco mais de uma década atrás, em finais do século XIX.

concelho da Guarda formado por 55 freguesias.⁴⁴⁸ Na generalidade os concelhos do distrito mantêm o mesmo número de freguesias à exceção dos concelhos de Almeida, Pinhel, Sabugal, Meda e Vila Nova de Foz-Coa, que registaram algumas alterações na composição das suas respetivas jurisdições.⁴⁴⁹

Quadro XXXII - População absoluta do Concelho da Guarda e percentagem comparativa dos 14 concelhos do Distrito da Guarda entre 1864 e 1878

Concelhos	1864		1878		1890	
	População absoluta	%	População absoluta	%	População absoluta	%
Guarda	33006	15,38	36280	15,55	40205	15,95
Seia	27236	12,69	28274	12,12	30640	12,16
Sabugal	25143	11,72	27760	11,90	30602	12,14
Gouveia	19738	9,20	21192	9,08	23022	9,13
Pinhel	16218	7,56	17481	7,49	18643	7,39
Trancoso	15664	7,30	16579	7,10	17205	6,82
Almeida	13346	6,22	14564	6,24	16386	6,50
Celorico da Beira	13049	6,08	14463	6,20	15474	6,14
Figueira Castelo Rodrigo	12180	5,67	13242	5,67	14674	5,82
Vila Nova de Foz-Coa	11613	5,41	12169	5,21	13051	5,18
Meda	9246	4,31	10084	4,32	10706	4,24
Fornos de Algodres	8304	3,87	9259	3,97	9477	3,72
Aguiar da Beira	6909	3,22	7566	3,24	8053	3,19
Manteigas	2855	1,33	3300	1,41	3802	1,50
Distrito da Guarda	214507	100	233203	100	251940	100%



Tendo por base o Quadro XXXII⁴⁵⁰, entre os anos de 1864 e 1890, conseguimos detetar que, todos os 14 concelhos do distrito aumentaram a sua população e que todos eles mantiveram o mesmo lugar na hierarquia distrital. Em termos de população absoluta o concelho da Guarda destaca-se relativamente aos restantes. No espaço de 26 anos o distanciamento face aos outros concelhos é progressivo e bem patente nos valores totais. Em 1864 separava-o do concelho de Seia cerca de 6000 pessoas, em 1878 esse valor subiu para as 8000 pessoas e em 1890 atingiu quase os 10000 habitantes.

⁴⁴⁸ O concelho da Guarda, em 1890 manteve o número de freguesias, embora tenha junto numa só freguesia Vale de Amoreira e Valhelhas e tenha criado uma nova freguesia fruto da separação de Avelãs de Ambom e Rocamondo, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 47-54.

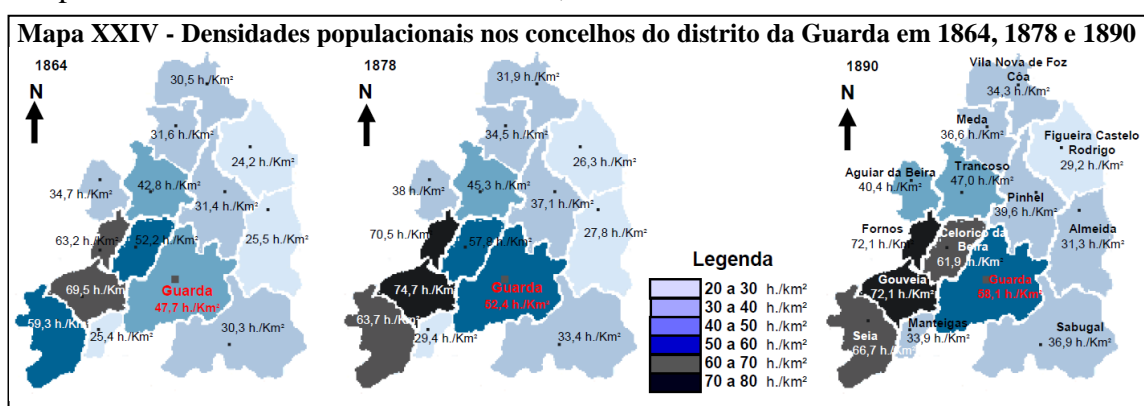
⁴⁴⁹ Para uma melhor identificação das transferências de freguesias nos referidos distritos consultar, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 47-54.

⁴⁵⁰ O Quadro XXXII foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 47-54.

Percentualmente em 1890 quase 16% da população do distrito vivia no concelho da sua sede, a Guarda. A este seguiam-se os concelhos de Seia e Sabugal com 12% e de Gouveia com 9% da população total do distrito. Tínhamos assim o centro administrativo e agrícola, a Guarda, os centros da indústria têxtil, Seia e Gouveia, e o concelho de maiores dimensões, o Sabugal. Este modelo demográfico concelhio parece assim não ter tido grandes alterações após a chegada do comboio. Há sim uma reafirmação da tendência evolutiva anterior.

Se olharmos para o Mapa XXIII⁴⁵¹ esta ideia sai, de certa forma, confirmada. Mais, o concelho da Guarda apresenta um ganho populacional muito superior aos restantes concelhos. Neste verifica-se um ganho de 0,40% relativamente ao todo do distrito e relativamente a 1878. O Sabugal, Almeida e Figueira Castelo Rodrigo também apresentam ganhos significativos. Neste caso Gouveia e Seia, exibem ganhos mais reduzidos, o que poderá indiciar que, nestes dois, não teria havido uma alteração significativa na sua estrutura demográfica. Desta forma ao olharmos para o referido Mapa XXIII, entre 1878 e 1890 parece ter havido uma deslocação de habitantes de Norte para Sul e para os concelhos de fronteira com a Espanha. Sabugal, Almeida e nomeadamente a Guarda são os que registaram uma maior capacidade atrativa de gentes. Curiosamente os concelhos do Sul do distrito são os que se encontram atravessados, ou mais diretamente ligados com o caminho de ferro da Beira Alta.

Passemos agora à análise das densidades populacionais, para tentar aferir melhor as conclusões retiradas dos quantitativos absolutos da população. Para isso atentemos ao Mapa XXIV⁴⁵² referente aos anos de 1864, 1878 e 1890.



⁴⁵¹ O Mapa XXIII foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 47-54.

⁴⁵² O Mapa XXIV foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 47-54.

Genericamente de 1864 a 1890 os concelhos do distrito da Guarda mais densamente povoados localizam-se ao longo da linha do Rio Mondego, Gouveia, Fornos, Seia, Celorico da Beira e Guarda. Entre o período em causa não há assim grandes alterações na hierarquia desta variável. Há apenas a assinalar a diminuição no número de habitantes por quilómetro quadrado no concelho de Gouveia, que desceu dos 74,7 h/km² para os 72,1 h/km² e as subidas mais significativas, verificadas nos concelhos da Guarda e de Celorico da Beira. Fazendo um paralelo com os valores absolutos da população é possível encontrar pontos comuns. Genericamente os mais densamente povoados são também os que apresentam um valor absoluto mais elevado.

Quanto aos concelhos que apresentam menor densidade populacional, estes localizam-se na fronteira com Espanha e nomeadamente a Norte. É importante referir que a zona Norte do distrito, nomeadamente os concelhos associados à cultura da vinha, foram afetados pela *filoxera*, que afetou as vinhas principalmente entre 1878 e 1890.⁴⁵³ Por isso estes concelhos também não apresentam acrescimentos muito significativos na sua população total.

Passemos agora à abordagem do fenómeno urbano e (após esta) à análise mais detalhada centrada nas freguesias associadas à condição de estação ou apeadeiro da Linha da Beira Alta. Tal como fizemos no primeiro capítulo estendemos a urbanidade às sedes de concelho do distrito. Observemos de seguida o Quadro XXXIII.⁴⁵⁴

Quadro XXXIII – População urbana e população rural por concelho do distrito da Guarda em 1864, 1878 e 1890

Distrito da Guarda Concelhos	1864		1878		1890	
	População urbana	População rural	População urbana	População rural	População urbana	População rural
Manteigas	91,31%	8,68%	-89,09%	+10,90%	- 88,08%	11,91%
Vila Nova de Foz Coa	24,68%	75,31%	25,67%	74,32%	- 25,08%	74,91%
Celorico da Beira	17,87%	82,12%	20,45%	79,54%	- 20,40%	79,59%
Fornos de Algodres	16,38%	83,61%	16,98%	83,01%	- 16,93%	83,06%
Trancoso	16,26%	83,73%	16,71%	83,28%	- 16,03%	83,96%
Pinhel	13,77%	86,22%	14,30%	85,69%	+ 15,91%	84,08%
Aguiar da Beira	13,46%	86,53%	13,81%	86,18%	- 13,74%	86,25%
Gouveia	13,17%	86,82%	=13,17%	=86,82%	+ 13,68%	86,31%
Guarda	12,67%	87,32%	14,18%	85,81%	+ 14,97%	85,02%
Almeida	12,64%	87,35%	12,79%	87,20%	+ 14,36%	85,63%
Meda	10,94%	89,05%	11,51%	88,48%	+ 12,53%	87,46%
Figueira Castelo Rodrigo	9,23%	90,76%	- 8,86%	+ 91,13%	+ 9,54%	90,45%
Seia	8,07%	91,92%	8,20%	91,79%	+ 8,60%	91,39%
Sabugal	6,16%	93,83%	- 5,74%	+ 94,25%	+ 6,48%	93,51%
Distrito	13,62%	86,37%	14,09%	85,90%	+14,72%	- 85,27%

⁴⁵³ “Entre 1862 e 1872, inicia-se a sua regressão económica, a qual é seguida de uma diminuição demográfica. À medida que nas quintas a cultura da vinha vai sendo abandonada, sob o duplo efeito da redução do mercado e da invasão filoxérica, a população desocupada abandona progressivamente a região. Este fenómeno aparece com toda a nitidez de 1878 a 1890, na principal zona produtora do vinho do Porto, o Alto-Douro, onde a população estagna nalguns concelhos e diminui noutros.” PEREIRA (1969: 93). Sobre a praga da filoxera consultar, MARTINS (1991: 653-688).

⁴⁵⁴ O Quadro XXXIII foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960, prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 47-54.

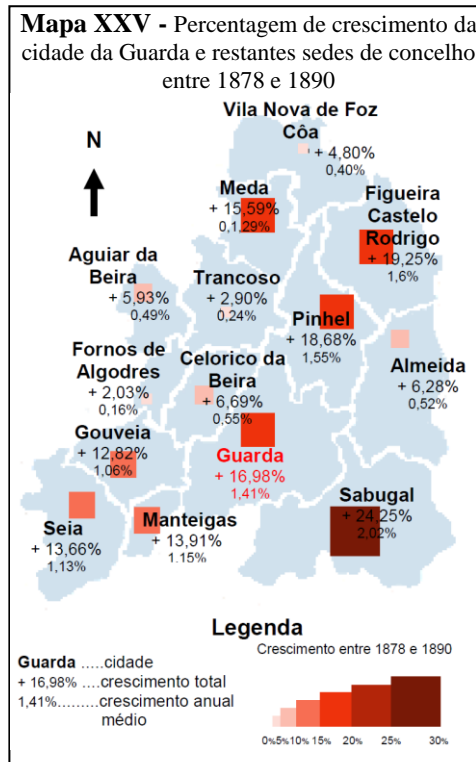
Olhando para estes dados é notória a ruralidade do distrito, pois 85,27% da população vive nas freguesias rurais, contra apenas 14,72% que vive nas sedes concelhias. Entre 1864 e 1890 a população urbana apenas cresceu pouco mais de um ponto percentual. À exceção dos concelhos de Manteigas, Vila Nova de Foz Coa, Celorico da Beira, Fornos de Algodres e Aguiar da Beira, todos os restantes concelhos aumentaram a percentagem de residentes na sua sede relativamente às suas freguesias rurais. No entanto apesar das descidas registadas, em termos hierárquicos, a grande maioria manteve a sua posição, liderada precisamente pelos concelhos acima referidos.

Pinhel, Gouveia, Guarda, Almeida, Meda, Figueira Castelo Rodrigo, Seia e Sabugal são os que apresentam um aumento da ocupação da sua sede face ao mundo rural. Estes concelhos, que geograficamente se localizam maioritariamente na parte Sul do distrito, a suas sedes concelhias apresentam uma maior capacidade atrativa de população.

Em termos absolutos e tendo como referência o Quadro XXXIV⁴⁵⁵ é possível verificar que, à exceção do núcleo urbano de Fornos, todas as sedes de concelho viram aumentada a sua população sendo que a Guarda se encontra bem destacada em relação

Quadro XXXIV – Evolução da População absoluta da cidade da Guarda e restantes sedes de concelho em 1864, 1878 e 1890

Distrito da Guarda Sedes de Concelho	1864	1878	1890
	População absoluta	População absoluta	População absoluta
Guarda (2 freguesias)	4182	5146	6020
Vila Nova de Foz Coa	2867	3124	3274
Trancoso (2 freguesias)	2548	2681	2759
Manteigas (2 freguesias)	2607	2940	3349
Gouveia (2 freguesias)	2600	2792	3150
Celorico da Beira (2 freguesias)	2333	2959	3157
Pinhel	2234	2500	2967
Seia	2199	2320	2637
Almeida	1688	1861	2354
Sabugal	1550	1595	1986
Fornos de Algodres	1361	1573	1605
Figueira Castelo Rodrigo	1125	1174	1400
Meda	1012	1161	1342
Aguiar da Beira	930	1045	1107



⁴⁵⁵ O Quadro XXXIV foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 47-54.

aos restantes núcleos urbanos com uma população de 6020 habitantes em 1890. Nesse mesmo ano a Guarda quase que duplica em habitantes a povoação de Manteigas, segundo maior núcleo urbano do distrito em 1890.

Olhando para o Mapa XXV⁴⁵⁶, entre 1878 e 1890, a cidade da Guarda, de longe a urbe com um maior quantitativo populacional. No entanto cresceu apenas 16,98% a um ritmo anual de 1,41%. Entre 1864 e 1878 tinha crescido a um ritmo médio anual mais elevado de 1,64%. Os concelhos da linha do Rio Mondego parecem não registar o fulgor do período anterior. No entanto a elevada densidade populacional indiciam a elevada ocupação destes concelhos, que apresentam assim uma população mais dispersa pela sua área territorial e por maior número de núcleos populacionais de dimensões situadas entre os mil e os dois mil habitantes. Seia, em 1890 apresentava quatro núcleos urbanos com população na ordem dos dois milhares à semelhança da sua sede e Gouveia patenteava oito povoações com mais de 1000 habitantes.⁴⁵⁷

A nível geral, o Sabugal destaca-se dos restantes núcleos urbanos devido ao seu elevado crescimento. A Norte do distrito parecem manter-se os níveis de crescimento relativamente ao período anterior, sendo que Figueira Castelo Rodrigo é dos que regista um maior crescimento face ao intervalo de tempo de 1864 a 1878.

Em jeito de conclusão o período de 1878 a 1890 genericamente acompanha a tendência de acréscimo populacional registada, de 1864 a 1878 e que segue a propensão geral de aumento da população verificada em todo o país.⁴⁵⁸ O incremento urbano é também um facto embora de proporções ligeiras, pois as freguesias urbanas, em 12 anos, apenas cresceram cerca de um ponto percentual face às freguesias rurais. No cômputo geral a cidade da Guarda, como capital de distrito, continua a apresenta-se destacada em termos absolutos como a cidade por excelência do distrito. Embora continuando a funcionar como polo atrativo face às freguesias rurais do seu concelho há a registar nesta um decréscimo no ritmo do seu crescimento.

Apesar desta breve conclusão nos dar uma imagem de uma cidade da Guarda com uma certa preponderância sobre as restantes sedes concelhias do distrito e até com

⁴⁵⁶ O Mapa XXV foi adaptado de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 47-54.

⁴⁵⁷ *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 47-54.

⁴⁵⁸ PEREIRA (1969: 102 ss.).

uma certa capacidade atrativa, ainda não foi possível de todo concluir o impacto que o caminho de ferro teria tido na Guarda e nas restantes zonas abrangidas pelas estações e apeadeiros da Linha da Beira Alta.

Ora sabendo que uma estação movimentada em si variadíssimos operários (empregados e simples jornaleiros)⁴⁵⁹ associados com o movimento de passageiros e mercadorias e manutenção da linha férrea, e que por sua vez esta arrasta outro tipo de atividades, relacionadas com a restauração e nomeadamente com o transporte de mercadorias e passageiros entre as estações e os núcleos urbanos mais próximos é de crer que os locais onde foram implantadas as estações e apeadeiros registem uma atração de pessoas. Neste ponto é importante referir, tal como já foi aludido atrás, que a grande maioria das estações do distrito da Guarda foram construídas em sítios isolados, longe dos núcleos urbanos que deveriam servir, o que por si só explica o carácter atrativo que estas poderiam exercer nas populações, uma vez que estas poderiam representar uma fonte de rendimento familiar.

Desta forma procurámos inventariar a evolução da população de 1864 a 1890, tendo em linha de conta os apeadeiros e as estações abrangidas pelo distrito da Guarda. Para melhor perceber se houve ou não algum impacto sobre a população procurámos, primeiro inventariar o crescimento individual de cada uma das estações e em segundo lugar comparar a população destes locais com a das suas freguesias anexas, mesmo que estas incluam um ou mais concelhos. Os resultados encontram-se expressos nos Quadros XXXV a XLIV.⁴⁶⁰

Nos referidos quadros temos as 7 estações do distrito, Vilar Formoso, Freineda, Cerdeira, Guarda, Vila Franca das Naves, Celorico da Beira (Forno Telheiro) e Fornos, bem como os dois apeadeiros de Vila Fernando e de Pinhel (Bouça Cova). Os anos de

⁴⁵⁹As estatísticas ferroviárias da Linha da Beira Alta referem sempre o número de funcionários associados à linha e às despesas que a Companhia da Beira Alta tinha com estes. Em média de 1886 a 1892, a Companhia empregava cerca de 600 operários (entre empregados e jornaleiros). Nos primeiros anos de funcionamento, em que foram necessárias variadíssimas obras de consolidação da linha, até ao ano de 1886 a Companhia contratou 247.828 operários. *Anuário Estatístico de Portugal, 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, pp. 608-614 e *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, pp. 461-465.

⁴⁶⁰ Os Quadros XXXV e XLIV foram adaptados de, *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 47-54 e *Mapa das freguesias do distrito da Guarda com o traçado da Linha da Beira Alta*, in, Site: “CAOP 2010, Cartas Militares”, Instituto Geográfico do Exército, disponível em: <http://www.igeo.pt/produtos/cadastro/caop/inicial.htm> (consultado em novembro de 2011). Este mapa segue em anexo com a designação de Mapa XXXVII.1.

1864 e 1878 representam a tendência registada antes da chegada do comboio e o ano de 1890 a tendência verificada após a chegada do comboio.

Quadro XXXV – Evolução da População absoluta das estações e apeadeiros da Linha da Beira Alta referentes ao distrito da Guarda em 1864, 1878 e 1890

Freguesias das estações e apeadeiros do distrito da Guarda	1864		1878		1890
	População absoluta	Crescimento anual médio (1864-1878)	População absoluta	Crescimento anual médio (1878-1890)	População absoluta
Vilar Formoso	405	0,009%	505	2,92% ↑	712
Freineda	562	0,13%	573	0,71% ↑	630
Cerdeira	297	0,69%	322	3,31% ↑	450
Vila Fernando	1022	–	1015	1,01% ↑	1139
Guarda – Freguesia da Sé	2984	1,60%	3655	0,79% ↓	4003
Pinhel – Bouça Cova	428	0,06%	432	1,40% ↑	505
Vila Franca das Naves	514	–	511	1,81% ↑	622
Celorico da Beira – Forno Telheiro	662	0,86%	742	2,43% ↑	959
Fornos	1361	1,11%	1573	0,16% ↓	1605

↑ aumentou o ritmo de crescimento; ↓ baixou o ritmo de crescimento

Quadro XXXVI – Evolução comparativa da população da Estação de Vilar Formoso com as freguesias anexas e Almeida, em 1864, 1878 e 1890

Concelho	Freguesias	1864		1878		1890	
		População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo
Almeida	Vilar Formoso (Estação)	450	12,02%	505	12,22% ↑	712	14,34% ↑
	Freineda	562	15,02%	573	13,87% ↓	630	12,69% ↓
	Castelo Bom	317	8,47%	368	8,90% ↑	397	8,00% ↓
	Naves	244	6,52%	252	6,10% ↓	256	5,15% ↓
	São Pedro de Rio Seco	480	12,83%	572	13,84% ↑	613	12,35% ↓
	Almeida	1688	45,12%	1861	45,04% ↓	2354	47,44% ↑
Total		3741	100%	4131	100%	4962	100%

↑ ganhou população; ↓ perdeu população

Quadro XXXVII – Evolução comparativa da população da Estação da Freineda com as freguesias anexas, em 1864, 1878 e 1890

Concelho	Freguesias	1864		1878		1890	
		População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo
Almeida	Freineda (Estação)	562	13,72%	573	13,33% ↓	630	12,89% ↓
	Nave de Haver	1161	28,35%	1241	28,88% ↑	1380	28,23% ↓
	Malhada da Sorda	1170	28,57%	1167	27,16% ↑	1249	25,55% ↓
	Castelo Mendo	434	10,60%	442	10,28% ↓	519	10,62% ↑
	Castelo Bom	317	7,74%	368	8,56% ↑	397	8,12% ↓
	Vilar Formoso	450	10,99%	505	11,75% ↓	712	14,56% ↑
Total		4094	100%	4296	100%	4887	100%

↑ ganhou população; ↓ perdeu população

Quadro XXVIII – Evolução comparativa da população da Estação da Cerdeira com as freguesias anexas, em 1864, 1878 e 1890

Concelho	Freguesias	1864		1878		1890	
		População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo
Sabugal	Cerdeira (Estação)	297	5,25%	322	5,27% ↑	450	6,57% ↑
	Badamalos	302	5,34%	330	5,40% ↑	340	4,96% ↓
	Vale Longo	228	4,03%	251	4,11% ↑	254	3,71% ↓
	Seixo do Coa	679	12,01%	709	11,62% ↓	882	12,88% ↑
Almeida	Miuzela	710	12,56%	832	13,63% ↑	890	13,00% ↓
	Parada	536	9,48%	592	9,70% ↑	720	10,52% ↑
Guarda	Castanheira	835	14,78%	897	14,70% ↓	994	14,52% ↓
	Rochoso	726	12,85%	813	13,32% ↑	848	12,39% ↓
	Monte Margarida	206	3,64%	247	4,04% ↑	258	3,77% ↓
	Marmeleiro	1130	20,00%	1108	18,16% ↓	1207	17,63% ↓
Total		5649	100%	6101	100%	6843	100%

↑ ganhou população; ↓ perdeu população

Quadro XXXIX – Evolução comparativa da população da Estação de Vila Fernando com as freguesias anexas, em 1864, 1878 e 1890

Concelho	Freguesias	1864		1878		1890	
		População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo
Guarda	Vila Fernando (Apeadeiro)	1022	27,55%	1015	26,75% ↓	1139	26,50% ↓
	Marmeleiro	1130	30,46%	1108	29,21% ↓	1207	28,08% ↓
	Adão	371	10,00%	443	11,67% ↑	498	11,58% ↓
	Santana D`azinha	351	9,46%	405	10,67% ↑	466	10,84% ↑
	Vila Garcia	529	14,26%	470	12,39% ↓	592	13,77% ↑
	Albardo	306	8,25%	352	9,28% ↑	395	9,19% ↓
Total		3709	100%	3793	100%	4297	100%

↑ ganhou população; ↓ perdeu população

Quadro XL – Evolução comparativa da população da Estação da Guarda com as freguesias anexas, em 1864, 1878 e 1890

Concelho	Freguesias	1864		1878		1890		
		População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo	
Guarda	Guarda – Sé (Estação)	2984	30,93%	3655	33,26% ↑	4003	31,64% ↓	
	Guarda – São Vicente	1198	12,41%	1491	13,57% ↑	2017	15,94% ↑	
	Casal de Cinza	865	8,96%	965	8,78% ↓	1093	8,64% ↓	
	Vila Garcia	529	5,48%	470	4,27% ↓	592	4,68% ↑	
	Panoias de Cima	631	6,54%	739	6,72% ↑	840	6,64% ↓	
	Aldeia do Bispo	444	4,60%	469	4,26% ↓	511	4,04% ↓	
	Vale de Estrela	592	6,13%	663	6,03% ↓	747	5,90% ↓	
	Maçainhas de Baixo	861	8,92%	864	7,86% ↓	1016	8,03% ↑	
	Faia	607	6,29%	604	5,49% ↓	660	5,21% ↓	
	Alvendre	401	4,15%	432	3,93% ↓	506	4,00% ↑	
	Arrifana	535	5,54%	634	5,77% ↑	663	5,24% ↓	
	Total		9647	100%	10986	100%	12648	100%

↑ ganhou população; ↓ perdeu população

Quadro XLI – Evolução comparativa da população da Apeadeiro de Pinhel com as freguesias anexas, em 1864, 1878 e 1890

Concelho	Freguesias	1864		1878		1890	
		População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo
Pinhel	Bouça Cova (Apeadeiro)	428	9,11%	432	8,96% ↓	505	9,72% ↑
	Alverca da Beira	1132	24,11%	1289	26,73% ↑	1261	24,28% ↓
	Cerejo	527	11,22%	556	11,53% ↑	588	11,32% ↓
Guarda	Avelãs da Ribeira	484	10,31%	505	10,47% ↑	548	10,55% ↑
	Vila Franca do Deão	458	9,75%	459	9,52% ↓	510	9,82% ↑
Trancoso	Vila Franca das Naves	514	10,95%	511	10,59% ↓	622	11,97% ↑
	Vilares	593	12,63%	576	11,94% ↓	567	10,92% ↓
Celorico da Beira	Maçal do Chão	558	11,88%	493	10,22% ↓	591	11,38% ↑
Total		4694	100%	4821	100%	5192	100%

↑ ganhou população; ↓ perdeu população

Quadro XLII – Evolução comparativa da população da Estação de Vila Franca das Naves com as freguesias anexas, em 1864, 1878 e 1890

Concelho	Freguesias	1864		1878		1890	
		População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo
Trancoso	Vila Franca das Naves (Estação)	514	20,56%	511	19,61% ↓	622	21,78% ↑
	Vilares	539	21,56%	576	22,11% ↑	567	19,85% ↓
	Feital	233	9,32%	232	8,90% ↓	246	8,61% ↓
	Moimentinha	258	10,32%	298	11,43% ↑	327	11,45% ↑
Pinhel	Bouça Cova	428	17,12%	432	16,58% ↓	505	17,68% ↑
	Cerejo	527	21,08%	556	21,34% ↑	588	20,59% ↓
Total		2499	100%	2605	100%	2855	100%

↑ ganhou população; ↓ perdeu população

Quadro XLIII – Evolução comparativa da população da Estação de Celorico da Beira com as freguesias anexas, em 1864, 1878 e 1890

Concelho	Freguesias	1864		1878		1890	
		População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo
Celorico da Beira	Forno Telheiro (Estação)	662	11,58%	742	11,18% ↓	959	13,01% ↑
	Celorico – Santa Maria	1244	21,77%	1493	22,51% ↑	1574	21,35% ↓
	Celorico – São Pedro	1089	19,05%	1466	22,10% ↑	1583	21,47% ↓
	Ratoeira	474	8,29%	470	7,08% ↓	483	6,55% ↓
	Baraçal	468	8,19%	511	7,70% ↓	663	8,99% ↑
	Mínhocal	373	6,52%	432	6,51% ↓	405	5,49% ↓
Fornos	Fuinhas	243	4,25%	295	4,44% ↑	323	4,38% ↓
Trancoso	Aldeia Nova	796	13,93%	830	12,51% ↓	965	13,09% ↑
	Fiães	365	6,38%	392	5,91% ↓	415	5,63% ↓
Total		5714	100%	6631	100%	7370	100%

↑ ganhou população; ↓ perdeu população

Quadro ILIV – Evolução comparativa da população da Estação de Fornos com as freguesias anexas, em 1864, 1878 e 1890

Concelho	Freguesias	1864		1878		1890	
		População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo	População absoluta	Percentagem face ao todo
Fornos	Fornos (Estação)	1361	17,62%	1573	18,54% ↑	1605	17,91% ↓
	Casal Vasco	531	6,87%	514	6,05% ↓	466	5,20% ↓
	Infias	215	2,78%	214	2,52% ↓	224	2,50% ↓
	Algodres	785	10,16%	954	11,24% ↑	832	9,28% ↓
	Figueiró da Granja	711	9,20%	786	9,26% ↑	847	9,45% ↑
	Juncais	795	10,29%	863	10,17% ↓	995	11,10% ↑
Gouveia	Vila Franca da Serra	534	6,91%	563	6,63% ↓	610	6,80% ↑
	Ribamondego	497	6,43%	501	5,90% ↓	654	7,29% ↑
Mangualde (Distrito de Viseu)	Abrunhosa-a-Velha	1023	13,24%	1113	13,11% ↓	1215	13,56% ↑
	Várzea de Tavares	703	9,10%	797	9,39% ↑	868	9,68% ↑
	São João de Fresta	567	7,34%	606	7,14% ↓	643	7,17% ↑
Total		7722	100%	8484	100%	8959	100%

↑ ganhou população; ↓ perdeu população

Se olharmos só para os valores absolutos destes quadros verificamos que as estações e apeadeiros bem como as suas freguesias anexas apresentam um crescimento gradual entre 1864 e 1890, confirmando o sucedido no resto do país. Se tomarmos em linha de conta o ritmo anual de crescimento conseguidos já ter uma informação mais precisa sobre o impacto que o caminho de ferro poderia ter exercido sobre a respetiva estação ou apeadeiro. Neste âmbito o Quadro 35 é elucidativo. Comparando os ritmos anuais de crescimento entre 1864 e 1878 e entre 1878 e 1890, na quase totalidade das estações e apeadeiros há uma quebra acentuada (para cima) no ritmo anual de crescimento. Esta tendência é bem visível nas freguesias de Vilar Formoso, Cerdeira, Vila Franca das Naves e Forno Telheiro (Celorico da Beira). Relembrando as estatísticas sobre o movimento de passageiros e mercadorias do Quadro XXVIII a coincidência face às estações que têm mais movimento do distrito é conclusiva. A estação da Guarda aparece como a exceção. Embora apresentando um movimento de passageiros e mercadorias elevado, o crescimento da freguesia associada a esta estação é menor, que o registado no período anterior à chegada do comboio. Mesmo juntando as

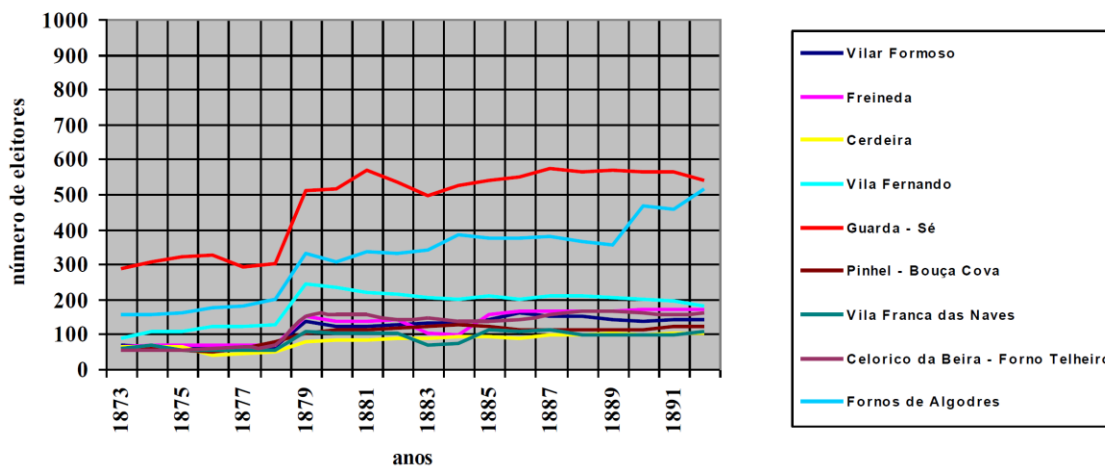
duas freguesias da cidade (Sé e São Vicente) o ritmo de crescimento continua a ser inferior ao período de 1864 e 1878.

Tomando agora como ponto de análise as percentagens de população ganha ou perdida por cada uma das estações ou apeadeiros, entre 1878 e 1890, os quadros XXXVI a XLIV parecem indiciar que, oito anos após a chegada do comboio algo teria mudado nos lugares onde foram fixadas as paragens da Linha da Beira Alta. De facto parece ter havido deslocações de população para essas localidades. Vilar Formoso, Cerdeira, Vila Franca das Naves e Forno Telheiro (Celorico da Beira) parecem ser, mais uma vez, as que mais ganharam população face às freguesias com quem confrontavam. A Guarda no seu todo (Sé e São Vicente) insere-se nas que o ganho não foi tão significativo, tal como em Bouça Cova. Mais uma vez a comparação com o Quadro XXVIII é possível dada às semelhanças com o volume de passageiros e mercadorias. Curiosa é a situação da estação de Fornos, que regista perda de população em relação à área adjacente e nomeadamente em relação à freguesia de Abrunhosa-a-Velha (no distrito de Viseu), onde se encontra a estação de Gouveia. Se verificarmos, novamente o Quadro XXVIII a estação de Gouveia mostra valores mais elevados de mercadorias e passageiros, que a sua congénere de Fornos. Neste âmbito Vila Fernando e Freineda seguem a mesma tendência de um número reduzido de passageiros e mercadorias. Por sua vez estas, embora registem um acréscimo em termos absolutos na sua população, mostram também perdas ligeiras de população para as áreas limítrofes,

Passemos agora à estrutura socioeconómica das referidas freguesias. Usámos para isso os valores referentes à população eleitora e elegível para deputado. Relembrando o Quadro XII, do primeiro capítulo, sobre a hierarquização social segundo as condições para se ser eleitor e elegível, esta assentava a condição de eleitor no rendimento líquido anual igual ou superior a 100\$000 réis, o que incluía (entre outros) proprietários de comércio da indústria ou agrícolas. Como é óbvio este indicador, embora apresentando as suas limitações, pode ajudar a perceber se estes locais apresentaram ou não importantes acréscimos no número de eleitores, podendo desta forma, concluir o aumento ou não da agitação económica destas freguesias.

Atentemos desta forma ao Gráfico XII.⁴⁶¹ Neste procurámos discriminar as tendências da população eleitora dos lugares das estações e apeadeiros do caminho de ferro da Beira Alta, entre 1873 e 1892. Pelo meio o ano de 1882, que marca o antes e o depois da chegada do comboio.

Gráfico XII - Evolução da população eleitora nas freguesias servidas pela Linha da Beira Alta



Após uma primeira leitura do Gráfico XII verificamos que não há grandes quebras na evolução da população eleitora na generalidade das freguesias em causa, a não ser no ano de 1878, que como já tínhamos visto atrás está diretamente relacionado com a extensão do direito de voto aos chefes de família, facto que duplicou o número de eleitores. A própria hierarquia das freguesias também não se a modifica significativamente, sendo que a liderança cabe à cidade mais populosa e mais importante do distrito a Guarda, seguida de Fornos, a outra sede de concelho, às quais se seguem os restantes núcleos populacionais, genericamente de reduzidas dimensões.

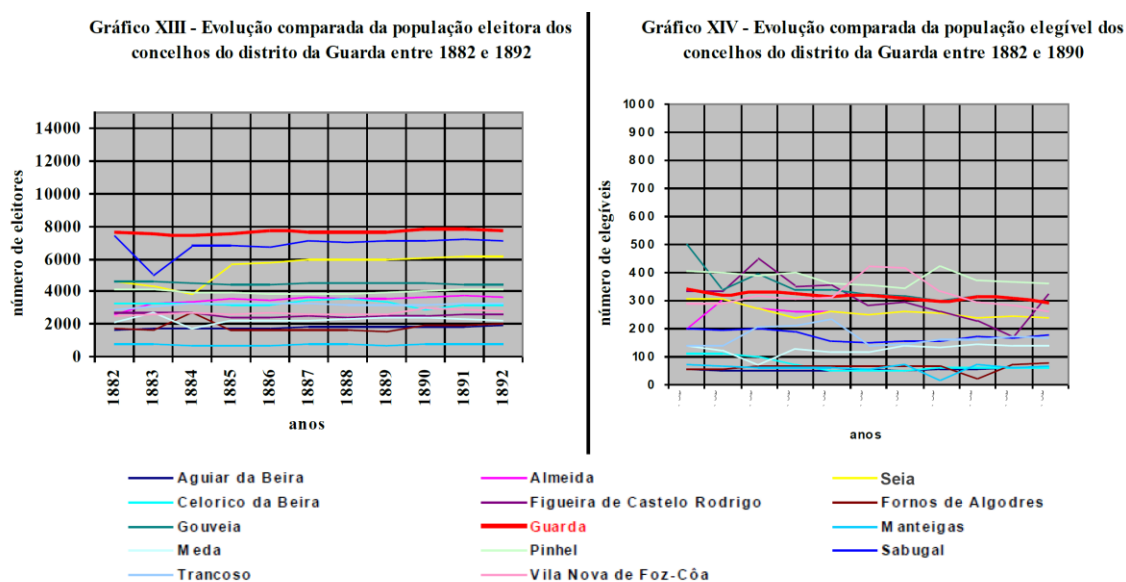
Como vimos atrás, Guarda e Fornos não apresentam ganhos populacionais, com a abertura da linha, mas mantêm o seu perfil eleitoral, o que pode ser indicador de que o comboio permitiu, não tanto um acréscimo de uma classe com mais rendimentos, mas sim um reforço da estrutura económica preexistente.

No entanto se analisarmos os quantitativos absolutos de perto conseguimos (à exceção do ano de crise de 1890), apurar uma tendência ascendente destes na generalidade das freguesias servidas pelo comboio, facto que pode ser inferido como sendo fruto da chegada do comboio e de uma animação económica decorrente deste,

⁴⁶¹ O Gráfico XII foi adaptado de: *Sinopse Eleitoral 1873-1892*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Sinopse Eleitoral”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc L/Sr 04, Cx. 623 001 Sinopse Eleitoral 1873-1892 Lv.

como também pode ser fruto da evolução normal da freguesia, que aliás ao não registar nenhuma quebra acentuada a partir de 1882, pode muito bem interpretar-se por esta via.

Analisemos agora os mesmos dados mas relativamente aos concelhos do distrito da Guarda a fim de determinar se houve ou não uma quebra na estrutura económica nos dez anos subsequentes à abertura do caminho de ferro.



Com efeito ao observarmos os Gráficos XIII e XIV⁴⁶², embora verificando, na generalidade dos concelhos subidas muito ligeiras dos valores absolutos é possível detetar uma certa continuidade desde a abertura da Linha da Beira Alta a partir de 1882, quer a nível dos quantitativos da população eleitora, como dos quantitativos da população elegível. A própria hierarquia dos concelhos também não alterou substancialmente relativamente à década anterior. Os concelhos da Guarda, Seia, Gouveia, Pinhel e Sabugal continuam a liderar, quer no número de eleitores quer no de elegíveis. Os concelhos associados à indústria têxtil e à força agrícola do distrito encontram-se também associados aos valores mais elevados de eleitores. Mais uma vez estes valores não apresentam grandes quebras ou alterações face à década anterior.

No que diz respeito ao concelho da Guarda, a nível da população eleitora continua a ser o líder do distrito, sendo que a nível da população elegível mantém os lugares cimeiros abaixo de concelhos, como de Pinhel, Figueira Castelo Rodrigo, e Gouveia.

⁴⁶² Os Gráficos XIII e XIV foram adaptados de: *Sinopse Eleitoral 1882-1892*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Sinopse Eleitoral”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc L/Sr 04, Cx. 623 001 Sinopse Eleitoral 1882-1892 Lv.

Para finalizar e fazendo o paralelo com o ano de 1878, vamos tentar estabelecer a relação entre freguesias rurais e urbanas e a população eleitora e elegível, para determinara onde reside o poder económico, se no mundo rural ou no mundo urbano e se essa tendência apresenta alguma rutura com o período antes da chegada do comboio. A análise reportará ao ano de 1890, data do recenseamento geral da população que se seguiu ao de 1878.

Ao olharmos para os Gráficos XV e XVI⁴⁶³ uma conclusão salta à vista, os valores gerais dos eleitores e dos elegíveis subiu no espaço de 12 anos, nestes os valores da população eleitora ascenderam de forma acentuada. Esta subida, em grande medida deve-se à alteração da lei eleitoral de maio de 1878, que estendeu o direito de voto aos chefes de família (maiores de 21 anos) contribuindo para o aumento do número de

Gráfico XV - Relação entre a população eleitora e elegível e os núcleos urbanos e freguesias rurais no ano de 1878

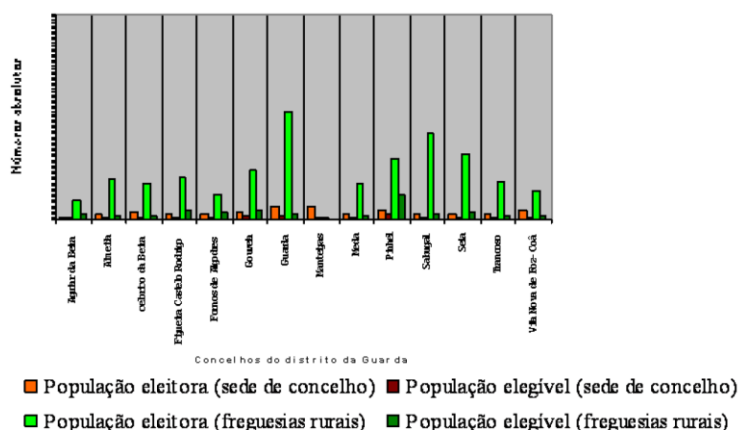
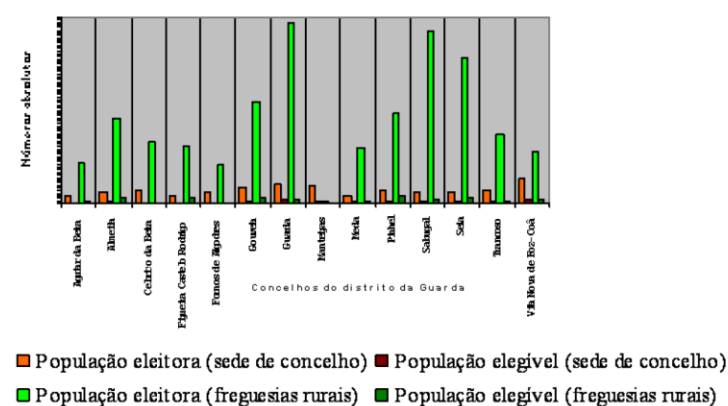


Gráfico XVI - Relação entre a população eleitora e elegível e os núcleos urbanos e freguesias rurais no ano de 1890



⁴⁶³ Os Gráficos XV e XVI foram adaptados de: *Sinopse Eleitoral 1890*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Sinopse Eleitoral”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc L/Sr 04, Cx. 623 001 Sinopse Eleitoral 1890 Lv.

eleitores. Com esta lei a população rural beneficiou bastante. Aliás se olharmos para os referidos gráficos, excetuando o concelho atípico de Manteigas pelas razões já expostas atrás, entre 1878 e 1890 o poder económico dos restantes 13 concelhos permanece centrado nas freguesias rurais, o que de certa forma confirma a realidade de Portugal da segunda metade do século XIX.⁴⁶⁴

Passando agora ao concelho e à cidade da Guarda, observemos os Gráficos XVII e XVIII,⁴⁶⁵ respetivamente sobre a cidade da Guarda e sobre as freguesias rurais do seu concelho.

Gráfico XVII - Estrutura socioeconómica da cidade da Guarda em 1890

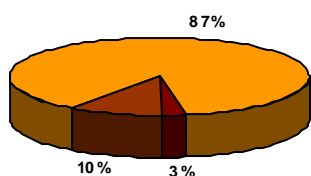
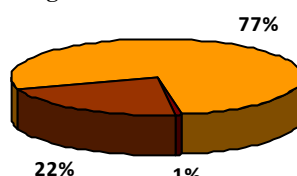


Gráfico XVIII - Estrutura socioeconómica das freguesias rurais do concelho da Guarda em 1890



■ População com rendimentos anuais superiores a 400\$000 réis de renda líquida anual
 ■ População com rendimento situado entre os 100\$000 e os 399\$000 réis de renda líquida anual
 ■ População com rendimentos inferiores a 100\$000 réis de renda líquida anual

Comparando com realidade de 1878 expressa nos Gráficos VI e VII do primeiro capítulo, relativamente à cidade da Guarda os valores mantêm-se iguais, quer isto dizer que 87% da população tem rendimentos inferiores a 100\$000 réis anuais, 10%, com rendimentos anuais situados entre os 100\$000 e os 399\$000 réis e apenas 3% com mais de 400\$000 réis de renda anual.

Nas freguesias rurais do concelho há um substancial aumento da faixa de população com rendimentos anuais entre os 100\$000 e os 399\$000 réis, que subiu dos 12% para 22% do total da população, facto que se refletiu na consequente diminuição da população de rendimentos inferiores a 100\$000 réis, que passou para 89% da

⁴⁶⁴ A agricultura é a principal ocupação da população do reino. BOTELHO (1878: 221 ss.). Sobre a lei eleitoral de maio de 1878 ver, VARGUES e RIBEIRO (julho de 1993: 192 ss.).

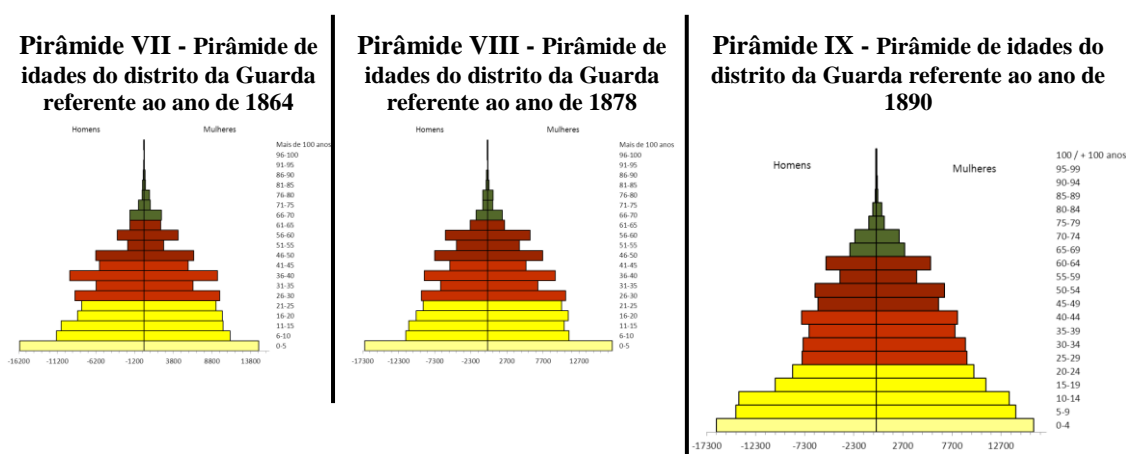
⁴⁶⁵ Os Gráficos XVII e XVIII foram adaptados de, *Sinopse Eleitoral 1890*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Sinopse Eleitoral”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc L/Sr 04, Cx. 623 001 Sinopse Eleitoral 1890 Lv. e *X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960, prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964, pp. 50-51.

população residente nas freguesias rurais. A população com rendimentos superiores a 400\$000 réis de renda anual manteve-se nos 1%.

Em face destes valores podemos concluir que houve um reforçar do poder dos proprietários rurais face à cidade da Guarda e que vem de encontro à nova lei eleitoral de 1878, que beneficiou estes aumentando-lhes o número de eleitores. Curiosamente a faixa de população com rendimentos superiores a 400\$000 réis de renda anual mantêm-se idênticos, quer na cidade, quer nas freguesias rurais, nos 12 anos que medeiam os dois recenseamentos gerais da população e que abrangem 8 anos de funcionamento da Linha da Beira Alta. Neste caso a cidade, centro administrativo do distrito, continua a abarcar a maior percentagem dessa faixa de população.

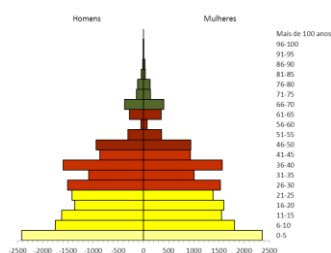
Quanto aos 87% da população urbana e os 77% da população rural, com rendimentos inferiores a 100\$000 réis de renda anual, refletem bem as fortes desigualdades socioeconómicas (e de participação cívica) ainda bem patentes na cidade e concelho da Guarda, no ano de 1890.

Feita a abordagem comparativa possível à estrutura socioeconómica passemos à estrutura etária e por sexos do distrito e concelho da Guarda. Infelizmente para a cidade não foi possível encontrar quantitativos que possibilitassem a elaboração desse indicador que em 1864 e 1878 pareceu tão expressivo face à capacidade atrativa da cidade da Guarda face à população jovem. Temos assim apenas as pirâmides etárias referentes ao distrito e concelho da Guarda. Para uma melhor visão da evolução destas as Pirâmides VII a XII apresentam a sequência completa de 1864 a 1890.⁴⁶⁶

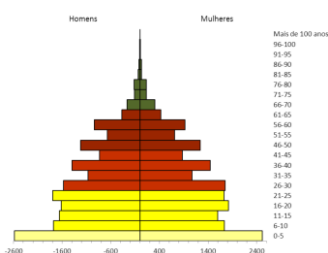


⁴⁶⁶ As Pirâmides de idade VII e XII foram adaptadas de, *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1864*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868; Pirâmides de idade 8 e 11 foram adaptadas de, *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*; e as Pirâmides de idade 9 e 12 foram adaptadas de, *Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1890*, Volume II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900.

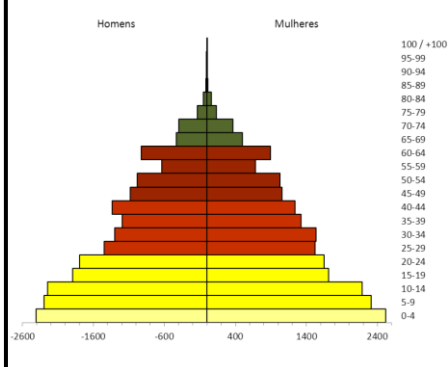
Pirâmide X - Pirâmide de idades do concelho da Guarda referente ao ano de 1864



Pirâmide XI - Pirâmide de idades do concelho da Guarda referente ao ano de 1878



Pirâmide XII - Pirâmide de idades do concelho da Guarda referente ao ano de 1890



Na sequência dos três momentos em observação genericamente a forma de *acento circumflexo* parece preexistir em todos eles. O topo continua reduzido, devido às elevadas taxas de mortalidade e a base bastante larga devido também aos altos níveis das taxas de natalidade. A estrutura da população típica das sociedades do Antigo Regime mantem-se claramente.

Quanto ao aspeto verificado a partir de 1878, relativo ao excedente de população feminina, este aparece com mais saliência na Pirâmide IX, referente ao todo do distrito da Guarda. Este excedente feminino e tal como já foi referido oportunamente parece estar ligado aos fluxos migratórios, que era um fenómeno essencialmente masculino⁴⁶⁷ e que ao longo da década de 1880 teria subido significativamente, tal como foi comprovado pelos valores do Quadro XXXI. A nível concelhio o excedente feminino, ainda que existente não é tão visível.

⁴⁶⁷ CASCÃO (julho de 1993: 425 ss.).

Para finalizar passemos ao inventário dos quantitativos populacionais segundo o nível de instrução e relativamente ao número de escolas existentes no distrito da Guarda à data de 1890. Atentemos ao Quadro XLV.⁴⁶⁸

Quadro XLV – População que sabe ler e analfabeta por distrito em 1878 e 1890										
Distritos	1890				1890 Totais		1878 Totais			
	% da população que sabe ler		% da população que não sabe ler (analfabeta)		% da população que sabe ler	% da população que não sabe ler (analfabeta)	% da população que sabe ler	% da população que não sabe ler (analfabeta)		
	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres						
Aveiro	12,90%	4,20%	32,80%	50,10%	8	17,1%	82,9%	8	14,37%	80,69%
Beja	9,40%	6,00%	42,10%	42,50%	12	15,4%	84,6%	14	12,22%	82,89%
Braga	14,10%	5,50%	31,20%	49,20%	5	19,6%	80,4%	5	18,41%	78,93%
Bragança	11,00%	4,40%	39,10%	45,50%	13	15,4%	84,6%	7	14,51%	83,65%
Castelo Branco	9,20%	3,50%	40,50%	46,80%	17	12,7%	87,3%	17	10,80%	87,26%
Coimbra	11,70%	3,50%	35,00%	49,80%	14	15,2%	84,8%	15	11,83%	83,13%
Évora	10,90%	7,70%	40,90%	40,50%	6	18,6%	81,4%	6	14,95%	78,82%
Faro	8,00%	6,90%	42,10%	42,70%	15	14,9%	85,1%	9	13,99%	83,64%
Guarda	12,30%	4,70%	35,90%	47,10%	9	17,0%	83,0%	11	13,52%	84,45%
Leiria	9,30%	3,90%	39,90%	46,90%	16	13,2%	86,8%	16	10,88%	86,95%
Lisboa (Setúbal)	19,30%	16,20%	32,40%	32,10%	1	35,5%	64,5%	1	28,25%	68,06%
Portalegre	10,40%	6,70%	40,70%	42,20%	7	17,1%	82,9%	13	13,01%	82,65%
Porto	17,90%	10,10%	28,80%	43,20%	2	28,0%	72,0%	2	23,57%	75,05%
Santarém	10,80%	6,10%	38,80%	44,30%	10	16,9%	73,1%	12	13,38%	83,95%
Viana do Castelo	17,90%	5,30%	25,90%	50,90%	4	23,2%	76,8%	4	19,10%	76,10%
Vila Real	15,90%	3,60%	32,10%	43,40%	3	24,5%	75,5%	3	20,87%	75,79%
Viseu	11,80%	4,10%	31,70%	49,40%	11	15,9%	84,1%	10	13,72%	81,85%
Portugal Continental	13,60%	7,20%	34,90%	44,50%		20,8%	79,2%		17,18 %	79,48%

Segundo o referido quadro, que apresenta os dados comparativos entre 1878 e 1890, no distrito da Guarda a população analfabeta manteve-se praticamente inalterável durante os 12 anos em questão. 1,45% pontos percentuais teria sido o acréscimo que o distrito teve no número de pessoas com instrução elementar, que passou a ser de 17,0% da população total do distrito. Este aspeto fez com que o distrito subisse ao nono lugar na hierarquia dos distritos com maior número de pessoas que sabiam ler e escrever.

No Quadro XLV é também possível verificar que há ainda uma grande discrepância entre o nível de instrução da população feminina e masculina. Neste âmbito o sexo feminino, em 1890, continua a apresentar níveis muito baixos de população que sabe ler e escrever, que se situa, nas mulheres nos 4,7% e nos homens nos 12,30%. Em doze anos, nem mesmo o bom posicionamento do distrito face ao número de escolas e à relação, número de habitantes por escola, alterou os níveis de analfabetismo do distrito.

⁴⁶⁸ O Quadro XLV foi adaptado de, *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878 e Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1890*, Volume I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1896.

Com efeito se olharmos para o Quadro XLVI⁴⁶⁹ o distrito da Guarda entre 1878 e 1889 continua a tendência de aumento significativo do número de escolas, que já vem de 1864.

Quadro XLVI – Número de escolas no distrito da Guarda comparado com os restantes distritos de Portugal em 1864, 1878 e 1889												
Distritos	1864				1878				1889			
	Posição	População absoluta	Número de Escolas	Número de habitantes por cada escola	Posição	População absoluta	Número de Escolas	Número de habitantes por cada escola	Posição	População absoluta	Número de Escolas	Número de habitantes por cada escola
Aveiro	14	251946	121	2082	10	270383	233	1160	12	291535	275	1060
Beja	10	135116	81	1668	6	149405	156	957	9	159196	158	1007
Braga	17	317449	118	2690	17	328134	199	1648	14	340379	292	1165
Bragança	7	161459	107	1508	3	171802	195	881	3	180130	226	797
Castelo Branco	8	159901	106	1508	8	177440	158	1123	11	206155	197	1046
Coimbra	15	282081	126	2238	15	307502	210	1464	13	328139	282	1163
Évora	5	102148	69	1480	14	113948	81	1406	10	121625	117	1039
Faro	12	177310	89	1992	13	203959	148	1378	17	230279	166	1387
Guarda	3	214507	167	1284	2	233203	278	838	1	251940	353	713
Leiria	13	177466	87	2039	16	197252	125	1578	16	220067	170	1294
Lisboa (Setúbal)	1	440774	479	920	4	517068	556	929	5	613032	721	850
Portalegre	6	97910	66	1483	9	105702	92	1148	2	115322	154	748
Porto	4	419691	292	1437	5	468291	502	932	7	549332	609	902
Santarém	2	201762	181	1114	12	226928	184	1233	8	254905	261	976
Viana do Castelo	16	203721	80	2546	11	211519	177	1195	15	213600	180	1186
Vila Real	9	218320	131	1666	1	232362	285	815	4	238717	287	831
Viseu	11	365781	199	1838	7	388766	379	1025	6	398966	449	888
Portugal Continental		3927392	2499	1571		4303654	3958	1087		4713319	4897	962

Nestes últimos 11 anos o número de escolas aumentou de 278 para 353. Sendo que o número de habitantes por escola, em 1889 passou a ser dos melhores do país, pois possuía uma relação de uma escola para cada 713 alunos.

Antes de finalizarmos a questão da população importa fazer um breve apanhado das principais conclusões daí retiradas. Desta forma, após a chegada do comboio em 1882 importa reter o seguinte:

- que a população absoluta do distrito da Guarda continuou a aumentar moderadamente à semelhança do registado entre 1864 e 1878;
- que se acentua a diferença populacional do interior (com menos população) face ao litoral (com mais população), nomeadamente bem expressiva a nível dos dois grandes polos urbanos de Lisboa e Porto;

⁴⁶⁹ O Quadro XLVI foi adaptado de, *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1864*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868; *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881 e *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899.

- que o distrito da Guarda aumentou ligeiramente o seu ritmo de crescimento anual médio, de 0,62% (entre 1864 e 1878) para 0,66% (entre 1878 e 1890);
- que no distrito da Guarda as taxas de natalidade e mortalidade permanecem elevadas mantendo desta forma o distrito na tipologia dos de fraco crescimento à semelhança da generalidade dos distritos do interior;
- que entre 1878 e 1890 o distrito acentuou a perda de população, que já vinha dantes da chegada do comboio, continuando a não revelar capacidade atrativa de população;
- que os valores da emigração indicam um aumento importante a partir de 1882, que se acentua significativamente a partir de 1887;
- que todos os concelhos do distrito da Guarda também apresentam um crescimento absoluto moderado;
- que o concelho da Guarda, a nível da população absoluta, para além de continuar a ser o mais populoso, acentua o seu distanciamento em função dos restantes concelhos;
- que, em termos hierárquicos, todos os concelhos mantêm a sua posição, não mostrando por isso uma quebra a nível da população absoluta (para cima ou para baixo) face ao período anterior à chegada do comboio;
- que os concelhos com mais população e com maior densidade populacional correspondem aos que se localizam mais a sudoeste, casos de Seia, Gouveia e Guarda;
- que há um acentuar (também moderado) do aumento dos núcleos urbanos, embora, entre 1878 e 1890, a preponderância do mundo rural nos concelhos seja ainda significativa e se situe na ordem dos 85% da população por concelho, contra apenas 24% da população a residir nas sedes concelhias;
- que os concelhos hierarquicamente com maior volume de população residente na sede concelhia perderam população face às freguesias rurais, embora mantenham a mesma posição hierárquica ao longo dos 26 anos em análise, o que reafirma o pendor rural do distrito;
- que os concelhos de Pinhel, Gouveia, Guarda, Almeida, Figueira Castelo Rodrigo e Meda reforçaram as suas sedes em função das freguesias rurais, apresentando assim uma maior capacidade atrativa;
- que também as sedes concelhias cresceram moderadamente, destacando-se a esse respeito o Sabugal que foi a sede que mais cresceu;

- que a cidade da Guarda é, de longe, o núcleo urbano que se destaca face aos restantes núcleos urbanos do concelho, reafirmando (após 1878) a sua condição de cidade mais populosa, com o dobro da população em relação à segunda sede com mais população absoluta do concelho;
- que as estações e apeadeiros da Linha da Beira Alta inscritos no distrito da Guarda aumentaram ligeiramente a população entre 1864 e 1890, sendo que, na generalidade, apresentaram uma quebra acentuada (para cima) do ritmo do crescimento anual médio a partir de 1878 (bem visível em Vilar Formoso, Cerdeira, Vila Franca das Naves e Celorico da Beira – Forno Telheiro);
- que as freguesias onde se situam as estações e apeadeiros da Linha da Beira Alta apresentam na sua quase totalidade, ganhos de população face às freguesias anexas;
- que a freguesia da Sé na Guarda, local onde se situa a Estação da Guarda, regista um crescimento anual médio inferior ao período anterior à chegada do comboio, embora conjuntamente com a freguesia de São Vicente esse crescimento já seja mais aproximado do período anterior;
- que a freguesia da Sé apresenta perda ligeira de população face às freguesias anexas, embora conjuntamente com a freguesia de São Vicente apresente ganhos face às freguesias anexas;
- que a estrutura socioeconómica (revelada pelo número de eleitores), entre 1873 e 1892, não apresenta qualquer quebra nos valores a partir de 1882, quer a nível das freguesias servidas pela linha férrea, quer a nível dos concelhos do distrito, liderados pela Guarda, Seia, Gouveia, Pinhel e Sabugal;
- que o poder económico se encontra maioritariamente nas freguesias rurais
- que o concelho da Guarda mantém também a sua estrutura eleitoral mantendo, em 1890, o poder centrado nas freguesias rurais, embora a cidade concentre a grande massa dos elegíveis, com rendimentos superiores a 400\$000 réis de renda anual;
- que a estrutura por sexos e idade, do distrito e concelho da Guarda, mantém a forma de acento circunflexo, em 1864, 1878 e 1890;
- que, a nível concelhio, ainda se verifica um ligeiro excedente de população feminina (entre os 20 e os 40 anos) que pode ser o reflexo dos movimentos migratórios;

- e que o nível de instrução, em 1878 e 1890 , é quase idêntico, havendo apenas a assinalar uma diminuição ligeira na percentagem de população analfabeta isto apesar de o número de habitantes por escola ser o mais baixo do país, cerca de 713 escolas por habitante.

1.2.2 – Economia

Para finalizar importa fazer a caracterização económica do distrito e concelho da Guarda, no decorrer dos primeiros dez anos de funcionamento da Linha da Beira Alta. Como é evidente e tal como já foi referido aquando da análise da Linha da Beira Alta não se pretende imputar alterações na estrutura económica (em caso de se verificarem) exclusivamente à chegada do comboio. Pretende-se sim verificar se houve ou não alterações na estrutura económica do distrito e concelho da Guarda face àquilo que estes eram antes da chegada do caminho de ferro.

Neste ponto um dos grandes problemas que se colocou e que tem sido recorrente a esta pequena investigação prende-se, por um lado pela ausência, em arquivo, de dados estatísticos em número suficiente relativamente à região em causa e por outro lado pela inexistência de dados passíveis de ser comparados, entre os dois períodos.

Genericamente recorreremos aos anuários estatísticos de 1884, 1885, 1886 e 1892, ao recenseamento geral da população de 1890 e ao inquérito às indústrias portuguesas de 1891. A análise foi subdividida em caracterização socioeconómica, setor agrícola, setor industrial e atividade comercial.

a) Caracterização socioeconómica

No recenseamento da população portuguesa de 1890 fez-se pela primeira vez o enquadramento profissional dos habitantes de Portugal. Apesar de não ser possível comparar estes dados com outros quaisquer, antes desta data, é possível com eles aferir suposições anteriores e caracterizar de forma mais precisa a sociedade tendo em conta os setores de produção.

Tendo por base os dados apresentados nos censos de 1890 começemos por observar o Quadro XLVII.⁴⁷⁰

	Setor primário Trabalhos agrícolas, pesca e caça	Setor Secundário Extração de matéria primas e indústria	Setor Terciário Transportes, comércio, força e administração pública, profissões liberais, pessoas com rendimentos próprios e trabalhadores domésticos	Improdutivos Improdutivos e de profissão desconhecida
Distrito da Guarda	69,63%	17,16%	10,38%	2,81%
Portugal Continental	62,27%	18,67%	15,50%	3,54%

⁴⁷⁰ O Quadro XLVII foi adaptado de, *Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1890*, Volume III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900.

Em 1890 Portugal apresentava cerca de 62,27% da população afeta à atividade agrícola era por assim dizer ainda um país essencialmente agrícola, onde só 18,67% se ocupava do setor industrial e 15,50% do setor terciário.

O distrito da Guarda apresentava valores semelhantes, 69,63% da população dedicava-se à atividade agrícola, aliás a caça e pesca era reduzidíssima no distrito, 17,16% trabalhava nas indústrias, também neste caso a indústria extrativa era insignificante e 10,38% dedicava-se ao setor terciário.

Com efeito se em 1890 teríamos ainda uma estrutura socioeconómica essencialmente agrícola é de crer que nos oito anos anteriores (que correspondem aos primeiros anos da abertura da Linha da Beira Alta) essa organização por setores de trabalho fosse no distrito da Guarda bastante aproximada, até pelo que foi referido ao longo do capítulo I.

Mas passemos ao Quadro XLVIII⁴⁷¹ onde se encontra expressa a percentagem da população de cada concelho do distrito da Guarda por setores de produção.

Quadro XLVIII – Percentagem da população de cada concelho do distrito da Guarda por setores de produção em 1890

Concelho	Setor primário		Setor Secundário		Setor Terciário		Improdutivos	
	Posteço	Trabalhos agrícolas, pesca e caça	Posteço	Extração de matéria primas e indústria	Posteço	Transportes, comércio, força e administração pública, profissões liberais, pessoas com rendimentos próprios e trabalhadores domésticos	Posteço	Improdutivos e de profissão desconhecida
Aguiar da Beira	12	3,6%	14	1,82%	11	3,11%	11	3,19%
Almeida	8	5,50%	7	5,59%	4	8,96%	6	8,39%
Celorico da Beira	6	7,08%	10	4,82%	7	6,03%	9	3,73%
Figueira Castelo Rodrigo	10	5,03%	8	5,15%	9	5,47%	12	2,76%
Fornos	13	3,44%	13	2,17%	12	2,85%	10	3,36%
Gouveia	4	8,18%	2	13,83%	5	8,17%	7	7,90%
Guarda	1	15,21%	1	20,53%	1	20,54%	2	14,89%
Manteigas	14	0,97%	11	3,23%	14	2,33%	13	2,32%
Meda	11	4,89%	12	3,08%	13	2,61%	14	2,22%
Pinhel	7	6,77%	5	7,28%	6	7,58%	5	9,35%
Sabugal	2	14,21%	4	8,82%	2	11,62%	4	10,60%
Seia	3	12,64%	3	12,69%	3	10,93%	1	15,47%
Trancoso	5	7,16%	6	6,29%	8	5,65%	3	11,14%
Vila Nova de Foz Coa	9	5,22%	9	4,87%	10	5,02%	8	5,36%
Distrito da Guarda		100% 174235		100% 42936		100% 25991		100% 7042

Em função do exposto no referido Quadro XLVIII é possível reter, no todo do distrito, quais os concelhos mais preponderantes em cada setor de produção. No setor primário, que no distrito engloba quase exclusivamente a agricultura, o concelho da Guarda, Sabugal, Seia e Gouveia destacam-se relativamente aos restantes concelhos.

No setor secundário, onde a atividade extrativa de matérias-primas é quase nula, a Guarda lidera seguida dos grandes polos de têxteis de Gouveia e Seia. A estes segue-

⁴⁷¹ O Quadro XLVIII foi adaptado de, *Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1890*, Volume III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900.

se um grupo de concelhos com contributos populacionais para a indústria entre os 5% e 8%, são eles os concelhos do Sabugal, Pinhel, Trancoso, Almeida e Figueira.

No setor terciário a Guarda, como centro administrativo do distrito, lidera os restantes concelhos com uma percentagem elevadíssima em função do Sabugal que está situado em segundo lugar. A estes dois seguem-se Seia, Almeida e Gouveia.

Individualmente e olhando para o Quadro XLIX,⁴⁷² em cada concelho predomina maioritariamente a atividade agrícola do setor primário, sendo que o setor terciário, na generalidade dos concelhos é superado pelo setor secundário da indústria.

Quadro XLIX – Distribuição da população dos concelhos do distrito da Guarda por setores de produção em 1890

Concelho	Setor primário		Setor Secundário		Setor Terciário		Improdutivos	
	Posição	Trabalhos agrícolas, pesca e caça	Posição	Extração de matéria primas e indústria	Posição	Transportes, comércio, força e administração pública, profissões liberais, pessoas com rendimentos próprios e trabalhadores domésticos	Posição	Improdutivos e de profissão desconhecida
Aguiar da Beira	2	78,05%	14	9,71%	7	10,05%	8	2,79%
Almeida	11	64,29%	8	16,16%	1	15,63%	3	3,96%
Celorico da Beira	4	75,98%	10	12,75%	9	9,64%	12	1,61%
Figueira Castelo Rodrigo	9	69,57%	5	17,55%	4	11,27%	13	1,54%
Fornos	5	75,84%	12	11,77%	8	10,02%	6	2,99%
Gouveia	13	62,32%	2	25,95%	10	9,28%	10	2,43%
Guarda	12	63,83%	3	21,23%	3	12,38%	9	2,52%
Manteigas	14	45,19%	1	36,97%	2	14,79%	1	4,36%
Meda	1	79,78%	11	12,38%	14	6,36%	14	1,46%
Pinhel	10	67,22%	4	17,79%	5	11,22%	4	3,75%
Sabugal	3	76,62%	13	11,71%	13	8,10%	11	2,31%
Seia	8	70,10%	6	17,35%	11	9,05%	5	3,46%
Trancoso	6	71,77%	9	15,54%	12	8,44%	2	4,22%
Vila Nova de Foz Coa	7	70,66%	7	16,26%	6	10,17%	7	2,89%
Distrito da Guarda		69,63%		17,16%		10,38%		2,81%

Apesar de no primeiro capítulo desta pesquisa não ter sido possível fazer este tipo de hierarquização profissional, é possível perceber que estas linhas gerais da estrutura económica estariam já patentes antes da chegada do comboio, tal como foi referido no capítulo I, o que também nos leva a considerar que não se tenha verificado uma grande rutura face ao período antes da chegada do comboio.

O concelho da Guarda apresenta também uma estrutura sectorial também predominante agrícola, pois mais de metade da população ativa desempenha tarefas associadas à agricultura. 21,23% concentra-se na indústria e 12,38% no setor associado ao comércio, à força pública, à administração pública, aos trabalhadores domésticos e às pessoas com rendimento próprio.

⁴⁷² O Quadro XLIX foi adaptado de, *Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1890*, Volume III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900.

b) Setor agrícola e pecuária

Passando à atividade agrícola e pecuária o objetivo passa por comparar a percentagem da produção distrital relativamente ao todo nacional a fim de inferir ou não ruturas face ao período antes da chegada do comboio.

Os dados sobre a atividade agrícola que se seguem, longe de abrangerem o todo dos produtos da economia rural do distrito da Guarda e longe também de apresentarem uma série temporal contínua sem ruturas de datas, constituem apenas o nome dos principais produtos, seus quantitativos e algumas datas que foram possíveis de detetar nas fontes arquivísticas. Observemos então o Quadro L.⁴⁷³

Quadro L – Produção de cereais panificáveis, cevada, aveia, batata, azeite e vinho do distrito da Guarda em relação à produção de Portugal continental entre 1872 e 1885

		1872	%	1873	%	1874	%	1875	%	1882	%	1883	%	1884	%	1885	
Centeio hl	Distrito	249 524		289 275	16,0	289 276		294 806		243 704	14,1	275 277	16,1	345 347	20,3	457 084	
	Portugal Continental			1 800 000	100					1 718 043	100	1 700 542	100	1 694 172	100		
Milho hl	Distrito	191 845		125 773	2,32	125 773		122 811		103 316	2,42	91 747	1,97	130 019	2,90	119 582	
	Portugal Continental			5 400 000	100					4 255 471	100	4 644 022	100	4 480 946	100		
Trigo hl	Distrito	78 200		83 644	3,95	83 644		84 091		41 785	2,03	54 535	2,7	53 802	2,7	56 806	
	Portugal Continental			2 116 000	100					2 053 749	100	1 963 289	100	1 966 003	100		
Cevada hl	Distrito	19 211		20 031		20 031		21 070		17 183	2,22	29 984	4,00	24 786	3,72	64 166	
	Portugal Continental									772 839	100	749 102	100	666 016	100		
Aveia hl	Distrito	-		-		-		-		-		-		-		24 028	
	Portugal Continental																
Batata ton.	Distrito	15 591		30 223	30,2	30 223		25 579								59 017	
	Portugal Continental			100 000	100												
Vinho hl	Distrito	71 184	4,45	91 718	4,49	91 718		94 752		137 895	4,9	128 792	5,03	12 778	0,39	115 422	2,58
	Portugal Continental	1 598 000	100	2 041 000	100					2 811 000	100	2 556 000	100	3 256 000	1000	4 463 000	100
Azeite hl	Distrito	19 939	7,17	16 098	12,5	16 098		14 323		14 311	3,75	13 852	4,79	16 775	4,97	16 612	6,34
	Portugal Continental	278 000	100	128 000	100					381 000	100	289 000	100	337 000	100	262 000	100

Comecemos pelos cereais panificáveis. No que diz respeito ao centeio este cereal continua a ser dominador no distrito da Guarda.⁴⁷⁴ Na década de 1870, o centeio do distrito representava cerca de 16% da produção nacional. Este valor apesar de baixar

⁴⁷³ O Quadro L foi adaptado de, *Anuário Estatístico de Portugal - 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, *Anuário Estatístico de Portugal, 1885*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, *Anuário Estatístico de Portugal, 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, *Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959*, in “Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613 e LAINS e SOUSA (1998). Os valores em falta representam não a ausência de produção, mas sim a ausência de dados estatísticos. Apenas a aveia só consta da produção do distrito da Guarda a partir de 1885.

⁴⁷⁴ JUSTINO (1988: 34 ss.). Justino chama-lhe a zona do centeio.

em 1882, volta a subir para atingir os 457.084 hl em 1885. Em termos absolutos a produção nacional desceu entre 1882 e 1884, no entanto o centeio do distrito revela uma maior vitalidade pois aumenta progressivamente os seus quantitativos desde 1882.

A nível do distrito o concelho da Guarda lidera de forma significativa a produção do centeio com cerca de 42% da produção do distrito no ano de 1884. Segue-se Almeida com 14% e os concelhos do Sabugal, Pinhel, Meda e Figueira Castelo Rodrigo.⁴⁷⁵

Quanto à produção do milho este tende a diminuir até 1883, embora o índice do distrito relativamente à produção nacional se mantenha entre os 1,97% e os 2,9%. Curiosamente este cereal, que a partir de 1877 (ver Quadro 13) passa a ser superado pela produção do trigo, na década de 1880 surge novamente à frente deste. A nível concelhio a produção do milho, no ano de 1884, centra-se em três concelhos, Guarda, que representa 50% da produção, Gouveia com 18% e Seia com 15%.⁴⁷⁶

Relativamente ao trigo, se na década de 1870 representava 3,95% da produção nacional, chegando a ultrapassar a produção de milho, na década de 1880 passou a situar-se entre os 2,03% e os 2,7% da produção nacional, sendo novamente ultrapassado pelo milho. Em termos absolutos a produção desceu quase para metade, no início da década de 1880. A partir de 1883 inicia uma recuperação dos seus quantitativos, no entanto parece reafirmar-se como o terceiro cereal panificável do distrito, abaixo do centeio e milho. A nível concelhio o trigo encontra-se mais representado na Guarda, com 30% da produção total do distrito, Almeida com 21% e Figueira Castelo Rodrigo com 17%.⁴⁷⁷

Quanto aos cereais não panificáveis, na economia do distrito destaca-se a cevada que, até 1882, parece manter uma certa continuidade nos seus valores absolutos, que se situam na ordem dos 20.000 hl. A partir de 1883 os valores absolutos da cevada do distrito aumentam significativamente, atingindo em 1885 o dobro da produção do ano de 1884. Almeida lidera a produção distrital com cerca de 45% da produção acompanhada da Guarda com cerca de 42%.⁴⁷⁸

Quanto à aveia só há registo da produção deste cereal no distrito a partir de 1885. Nesse ano apresenta uma produção de 24.028 hl.

⁴⁷⁵ *Anuário Estatístico de Portugal - 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 326-327.

⁴⁷⁶ *Anuário Estatístico de Portugal - 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 326-327.

⁴⁷⁷ *Anuário Estatístico de Portugal - 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 326-327.

⁴⁷⁸ *Anuário Estatístico de Portugal - 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 326-327.

Quanto à produção da batata em 1873 a batata do distrito correspondia a 30% da produção nacional, com um quantitativo superior a 30 mil toneladas. Em 1885 o valor absoluto da produção do distrito da Guarda aumentou para quase o dobro, ou seja 59 mil toneladas. Se na década de 1870 a produção da batata se centrava entre os 25 e as 30 mil toneladas, na década seguinte, mais precisamente no ano de 1885 o seu valor quase dobrou. Este produto parece afirmar-se na economia do distrito. O concelho da Guarda lidera a produção deste legume com cerca de 52% do total distrital seguido do de Sabugal com 18%.⁴⁷⁹

A nível das restantes leguminosas à semelhança do que sucedia na década de 1870 em 1885 o feijão, o grão-de-bico e o chicharro continuam a liderar este tipo de produção que tem no concelho de Fornos o seu principal produtor.⁴⁸⁰

Quanto ao vinho, ao olharmos para o Quadro L conseguimos perceber que este distrito continua a ser afetado pela *filoxera*, nomeadamente no ano de 1884, cujos valores descem abruptamente, isto num ano em que a produção nacional até subiu substancialmente. Apesar desta condicionante é possível verificar um aumento da produção de vinho na década de 1880 relativamente à década anterior. No entanto percentualmente o contributo do distrito mantém-se genericamente regular em relação ao total nacional, ou seja entre os 3% e os 5%. Em 1892 a produção distrital rondava aproximadamente os 3,88% do todo nacional, com um valor absoluto de 136.888 hl.⁴⁸¹

Quer isto dizer que a nível distrital a produção de vinho não se pode dizer que tivesse sofrido uma alteração radical (para cima) na produção deste importante produto para a economia distrital. Aquilo que parece ter existido, quando se consulta a produção concelhia, entre 1881 e 1885, expressa no Anuário Estatístico de 1885 são as fortes quebras de produção, nomeadamente nos concelhos do vinho generoso, como a Meda, Foz Coa e Figueira Castelo Rodrigo que abandonam a sua preponderância produtiva relativamente aos concelhos da região do Dão, principalmente Seia e Gouveia. Pinhel mantém os seus quantitativos enquanto Almeida e Celorico da Beira apresentam uma vitalidade produtiva, não registada na década de 1870.⁴⁸²

⁴⁷⁹ *Anuário Estatístico de Portugal, 1885*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, pp. 326-327.

⁴⁸⁰ *Op.cit.*, pp. 326-327.

⁴⁸¹ *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, pp. 272-273.

⁴⁸² *Anuário Estatístico de Portugal, 1885*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, pp. 356-357.

O concelho da Guarda regista uma quebra acentuada relativamente à década de 1870. De 1881 a 1885 apresenta valores absolutos entre os 4 mil e 6 mil hectolitros por ano, quase metade do registado em 1873, 1875 e 1877 (Quadro XVI).

Para finalizar e no tocante à produção de azeite, pelo que se pode constatar do Quadro L, esta mantém-se mais ou menos regular ao longo das duas décadas em causa, ou seja, esta ronda os 16 mil hectolitros por ano.

O contributo para o cômputo geral nacional é que parece ter diminuído significativamente, possivelmente pelo maior contributo de outros distritos e não, como pode ser concluído por uma alteração (para baixo) da produção do distrito da Guarda.

Quanto aos principais concelhos produtores há a registar algumas alterações relativamente ao período referente à década de 1870. Fornos segundo produtor distrital vê desaparecer a sua importância em função de Celorico da Beira, Foz Coa, Sabugal e Guarda.⁴⁸³

Para finalizar é de suma importância referir a atividade pecuária. Em virtude da ausência de dados a este respeito para o período da década de 1880, não é de todo possível inventariar esta importante ramificação da economia do distrito da Guarda, que para a década de 1870 se encontra relativamente bem documentada tal como ficou patente no capítulo I. Apesar de não podermos ser conclusivos a este respeito, é de crer, que na década de 1880 as semelhanças face à década anterior fossem muito próximas, até pelo facto de estarmos a falar de dois períodos muito próximos no tempo.

Recuperando então a informação do capítulo I, neste concluímos que, no distrito da Guarda, a atividade pecuária se centrava na criação de gado ovino, seguido de longe pelo gado suíno, caprino e asinino. Em 1870 o distrito da Guarda ocupava a quarta posição no número de cabeças de gado ovino, ou seja cerca de 9,4% do total dos quantitativos do país. A nível distrital a criação do gado ovino centrava-se nos concelhos de Figueira Castelo Rodrigo, Pinhel, Guarda e Seia, que correspondiam a grosso modo aos concelhos mais representativos a nível pecuário e que se distribuía geograficamente entre as zonas de pastagem das planuras da Mesta Ibérica (Figueira, Pinhel, Guarda e também Almeida) e das pastagens das regiões altas da Serra da Estrela (concelho de Gouveia, Guarda e Seia).

⁴⁸³ *Anuário Estatístico de Portugal, 1885*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, pp. 342-343.

Na pecuária a produção de lã ganhava especial dimensão, em virtude desta servir de alimento para a indústria têxtil da região, embora neste caso, a importação de lã de outras regiões do país fosse à data um facto assumido pelas empresas do distrito da Guarda.

No âmbito da pecuária é curioso, que nas estatísticas ferroviárias da Linha da Beira Alta, há referência concreta ao transporte de gado. Aliás esta é a única menção a uma mercadoria específica transportada por esta linha o que poderá ser (por si só) revelador da importância que o gado tinha na circulação do caminho de ferro da Beira. É também evidente que o gado transportado poderia ser ou não proveniente do distrito da Guarda. A este respeito, em 1887, na câmara dos pares há uma interessante referência sobre o transporte de gado pela Linha da Beira Alta. Segundo esta fonte esta linha seria utilizada para embarque de gado vácuo nacional para a exportação.⁴⁸⁴ Logo é de crer que o comboio tenha sido privilegiado para fazer deslocar o gado de uma região para outra com o intuito expresso de negócio. Se esta situação implicou uma alteração significativa na estrutura económica do distrito da Guarda esse aspeto é de difícil resposta em virtude da ausência de dados mais concretos.

Desta forma sabemos pelo Quadro XXVII que entre 1882 e 1892 teriam sido transportadas pela Linha da Beira Alta cerca de 104 mil cabeças de gado a uma média de 9400 cabeças por ano.

Feita a análise da componente agrícola e referida a questão pecuária passemos a um breve apanhado das ideias principais a reter:

- em termos genéricos não há grandes alterações significativas na estrutura agrícola do distrito da Guarda no decorrer da década de 1880, é possível que o comboio tenha sido preferido para substituir as tradicionais vias de circulação, quando a linha o permitia;
- na produção de cereais panificáveis o centeio continua a liderar, seguido do milho, que substituiu novamente o trigo e que agora reaparece em terceiro lugar;
- a produção do centeio regista um aumento progressivo a partir de 1882, o milho também regista uma subida nos seu valor absoluto a partir de 1883 e o trigo desceu o seu valor em relação ao todo do país, descendo em termos absolutos para quase metade;

⁴⁸⁴ *Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal*, Sessão de 8 de agosto de 1887, p. 869.

- geograficamente o predomínio do cultivo dos cereais panificáveis continua localizado nas linhas dos rios Mondego (Guarda, Gouveia e Ceia) e Coa (Almeida e Sabugal) com o cultivo do milho associado aos concelhos do Oeste e o cultivo do centeio e nomeadamente trigo, aos concelhos mais a Este;
- a cevada a partir de 1883 sobe significativamente a sua produção, dobrando a produção de 1884 para 1885;
- a produção de batata em 1885 apresenta valores de quase o dobro face ao período da década de 1870;
- nas leguminosas, permanece a primazia do feijão e num segundo plano do grão-de-bico e chicharro, que têm o seu principal representante no concelho de Fornos;
- a produção vinícola do distrito da Guarda parece, por um lado ser muito afetada nos concelhos da região do Douro, Meda, Foz-Coa e Figueira Castelo Rodrigo, por outro lado parece manter os níveis produtivos na região do Dão, nomeadamente nos concelhos de Seia e Gouveia e por último parece registar um aumento produtivo em Celorico da Beira e Almeida;
- a produção de azeite mantém ao longo da década de 1870 e 1880 uma média de 16 mil hectolitros ano, registando alterações nos principais produtores que passam a ser Celorico da Beira, Foz Coa, Sabugal e Guarda;
- a nível concelhio a primazia agrícola no distrito continua a recair sobre o concelho da Guarda, secundado por Almeida, Sabugal, Seia e Gouveia, cujas lideranças saem também reforçadas pela posição destes concelhos na distribuição sectorial da sua população;
- relativamente ao todo do distrito o concelho da Guarda, apesar da quebra significativa na produção de vinho, em 1885, representa 42% do cultivo do centeio, 50% do milho, 30% do trigo, 42% da cevada e 55% da batata, é o concelho que ocupa mais gente na atividade agrícola;
- por último é importante referir o uso da Linha da Beira Alta para transporte específico de gado, parte dele destinado à exportação.

c) Setor industrial

Atualmente há uma certa concordância em que as comunidades que registam maior crescimento económico estão diretamente relacionadas com a expansão do setor secundário e conseqüentemente com o decréscimo da preponderância do setor primário.⁴⁸⁵

Tal como vimos no capítulo I o distrito da Guarda apresentava, na década de 1870, alguma vitalidade no âmbito da indústria têxtil, que se circunscrevia aos concelhos da Guarda, de Manteigas e especialmente de Seia e Gouveia. Aliás a força desta indústria é constantemente referida pelos deputados nas duas camaras parlamentares portuguesas, como sendo uma das grandes valias do distrito da Guarda. Também foi referido que os industriais associados a estas regiões ansiavam pela chegada do comboio, para rentabilizar as suas indústrias.

Neste ponto pretende-se então tentar, dentro do possível, verificar se há ou não uma alteração significativa na estrutura industrial do distrito da Guarda. Mais uma vez os dados comparativos são muito vagos, mas mesmo assim recorreremos aos dados dos inquéritos feitos aos industriais do distrito, dos anos de 1881 e 1890 e dos valores da contribuição industrial, expressas nos anuários estatísticos de 1884, 1885, 1886 e 1892.

Ao olharmos mais uma vez para o Quadro XLVIII, que reparte o contributo populacional de cada distrito pelos três setores produtivos no ano de 1890, a conclusão é notória, ou seja no setor secundário, os concelhos da Guarda, Gouveia e Seia destacam-se do todo distrital pela elevada percentagem que os três comportam no cômputo geral do distrito. A Guarda com cerca de 20,35% dos efetivos, seguido de Gouveia com 13,83% e Seia com 12,69%. Na totalidade os três apresentam quase metade da população afeta ao setor da indústria do distrito, ou seja 47,05%. A estes três distritos se acrescentarmos o de Manteigas, referido em 1881, como tendo uma indústria têxtil de algum relevo, a percentagem subiria para os 50%, ou seja metade da população do setor secundário do distrito da Guarda estaria afeta a estes quatro concelhos.

No entanto apesar desta situação, se olharmos para o Quadro XLIX salta também à vista que o distrito permanece, em 1890, predominantemente ligado ao setor

⁴⁸⁵ AMARO (2006: 277 ss.).

primário, e à primazia da atividade agrícola e pecuária. Em todos os concelhos do distrito mais de 62% da sua população dedica-se à agricultura e pecuária.

Segundo este indicador, o que foi exposto no capítulo I e sabendo que o ponto de chegada (1890) apresenta os valores que agora expusemos, tudo indica que a realidade industrial do distrito, após a chegada do comboio, não tenha sofrido grandes alterações.

Mas passemos para a análise de um outro indicador relativo à evolução da indústria, ou seja a estatística referente à contribuição industrial, ou seja os valores relativos ao imposto sobre os rendimentos provenientes das atividades económicas não agrícolas. Embora esta também apresente algumas lacunas pois não só, não permite distinguir as grandes das pequenas empresas, como também não especifica a dispersão espacial deste imposto a nível do distrito, ficando-se pelo valor bruto de todo o distrito.

No entanto através dele pode ser inferido se houve ou não um acréscimo substancial do seu valor, se assim for é possível vislumbrar quebras no ritmo normal da evolução da indústria da região que podem até ser motivadas pela expectativa da chegada do comboio.

Observemos então os Quadros LI, LII e LIII.⁴⁸⁶

Quadro LI – Contribuição industrial do distrito da Guarda entre 1878 e 1882 e aumento ou diminuição percentual que esta teve de ano para ano

Distrito	1878-1879	%	1879-1880	%	1880-1881	%	1881-1882	%	1882-1883
Guarda	18.844\$991	- 8,89%	17.170\$052	+ 58,0%	27.168\$597	+ 0,80%	27.386\$906	- 8,88%	24.956\$979
Portugal continental	794.758\$827	- 2,9%	771.766\$354	+ 33,94%	1.033.761\$212	+ 2,49%	1.059.531\$654	+ 3,21%	1.093.567\$241

Quadro LII – Contribuição industrial do distrito da Guarda entre 1882 e 1887 e aumento ou diminuição percentual que esta teve de ano para ano

Distrito	1882-1883	%	1883-1884	%	1884-1885	%	1885-1886	%	1886-1887
Guarda	24.956\$979	+ 0,07%	24.974\$506	- 0,25%	24.912\$316	- 4,12%	23.887\$530	- 5,45%	22.586\$262
Portugal continental	1.093.567\$241	+ 1,79%	1.074.083\$337	+ 1,56%	1.090.842\$167	- 0,03%	1.090.599\$201	+ 3,45%	1.128.254\$927

Quadro LIII – Contribuição industrial do distrito da Guarda entre 1887 e 1891 e aumento ou diminuição percentual que esta teve de ano para ano

Distrito	1886-1887	%	1887-1888	%	1888-1889	%	1889-1890	%	1890-1891
Guarda	22.586\$262	- 0,88%	22.388\$929	- 5,54%	21.150\$515	- 34,24%	13.908\$698	+33,53%	18.573\$402
Portugal continental	1.128.254\$927	+ 2,40 %	1.155.411\$803	- 3,90%	1.110.356\$374	- 12,59%	970.574\$964	+ 13,35%	1.100.162\$622

⁴⁸⁶ Os Quadros LI, LII e LIII foram adaptados de, *Anuário Estatístico de Portugal - 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, p. 665, *Anuário Estatístico de Portugal, 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, p. 720 e *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, p. 560.

Feita a observação da evolução da contribuição industrial, parece claro que, até 1882 o valor desta aumentou, o que nos leva a concluir que o volume de negócio no setor industrial do distrito da Guarda foi melhor que o período que se seguiu, onde só se verifica um ligeiro acréscimo no valor desta na ordem dos 0,07%, em 1883-84. Os restantes anos económicos são de contínua retração deste valor, que chega a descer no ano de 1889-90 34,24%, ano este que coincide com a crise económica de 1890.

Comparando o valor do distrito da Guarda com o todo nacional é também possível verificar que a tendência do distrito não é a mesma que se regista a nível nacional, embora na década de 1880 mostre alguma flutuação entre valores positivos e valores negativos.

Segundo este indicador parece sair reforçada a ideia de que, após a chegada do comboio, em 1882, não teria havido grandes alterações na estrutura industrial do distrito, chegando inclusive a apresentar uma retração neste setor produtivo. Aliás, como já foi referido atrás os polos industriais de Gouveia e Seia, que são os mais importantes do distrito, em certa medida, ficam longe dos benefícios diretos da Linha da Beira Alta, em virtude desta passar longe dos locais onde estas indústrias estão instaladas, no sopé da Serra da Estrela, donde aproveitam a força hidráulica para mover a sua maquinaria. No entanto é de crer que estas indústrias têxteis passem a usar a linha férrea para os seus negócios.

Com efeito em 1887 o deputado João Augusto Pina é claro ao afirmar que o concelho de Seia, devido à grande quantidade de empresas de têxteis importa lã do Alentejo para abastecer a sua indústria, que lhe chega, por essa data quase exclusivamente pela Linha da beira Alta, por isso ele lamenta os acessos por estrada à Estação de Nelas estarem esquecidos do governo.⁴⁸⁷

Passemos agora à análise dos dados retidos pelo Inquérito Industrial de 1890.⁴⁸⁸ Comparativamente este inquérito às indústrias portuguesas é mais completo que o de 1881, daí que seja difícil estabelecer paralelos entre os dois, primeiro pela abrangência espacial, enquanto o de 1881 se ficou apenas pelos quatro concelhos, que abrangiam a indústria têxtil, o de 1890 documentou todas as indústrias do distrito; em segundo lugar, tanto no de 1881 como no de 1890 a relutância por parte dos industriais em colaborar no

⁴⁸⁷ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 21 de maio de 1887, p. 739.

⁴⁸⁸ *Inquérito Industrial de 1890, Industrias Fabris e Manufactureiras*, volume III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, pp. 607-706. Em anexo segue o Quadro LIV com a síntese do Inquérito ao distrito da Guarda.

preenchimento dos formulários dos inquiridores, coloca desde logo alguns parenteses sobre a total veracidade destes; e, em terceiro lugar o inquérito de 1890 tentou ir ao encontro de todas as indústrias, enquanto o de 1882 ficou-se apenas pelas indústrias mais significativas.

Em virtude do exposto comparámos apenas nos dois inquéritos a evolução da constituição de sociedades empresariais no âmbito das indústrias de têxteis, por estas serem referidas nos dois inquéritos e por isso passíveis de comparação.

No concelho da Guarda em 1881 refere-se apenas à existência de 3 indústrias, centradas no Porto Carne e nos Trinta. Em 1890 o número de sociedades subiu para 33, as quais se situam nos Meios, Videmonte, Porto Carne mas maioritariamente nos Trinta. Estas estão associadas na generalidade aos têxteis da lã, mas há uma empresa de linho e outra de seda, situada no Porto Carne.⁴⁸⁹

No concelho de Manteigas em 1881 documentaram-se 5 empresas, em 1890 documentaram-se 17 empresas de lanifícios, situadas nas duas freguesias da povoação de Manteigas.⁴⁹⁰

Em Gouveia em 1881 inventariaram-se 20 empresas e em 1890 esse número manteve-se, tal como a generalidade dos nomes das sociedades industriais de 1881 e dos locais onde laboravam, Gouveia, São Paio, Melo, Freixo da Serra, Figueiró da Serra, Logarinhos, Moimenta da Serra e Paços da Serra.⁴⁹¹

No concelho de Seia em 1881 referiram-se 15 empresas e em 1890 contam-se 19 empresas de têxteis de lã. Estas continuam localizadas em Seia, São Romão, Loriga e Alvoco da Serra.⁴⁹²

Concluindo, o setor industrial no distrito da Guarda, em função dos indicadores usados, parece manter na generalidade a sua distribuição geográfica pelos concelhos de Gouveia, Seia, Guarda e Manteigas. Pelos valores da contribuição industrial, ao longo da década de 1880 parece ter havido uma retração nos lucros nas empresas deste setor, embora os dados do inquérito industrial apontem para um acréscimo do número de empresas, que subsistem no seio de um mundo essencialmente rural assente nas atividades típicas do mundo rural.

⁴⁸⁹ *Inquérito Industrial de 1890, Industrias Fabris e Manufactureiras*, volume III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, pp. 614-616.

⁴⁹⁰ *Op.cit.*, pp. 616-617.

⁴⁹¹ *Op.cit.*, pp. 612-614.

⁴⁹² *Inquérito Industrial de 1890, Industrias Fabris e Manufactureiras*, volume III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, pp. 608-610.

d) Atividade comercial

Tal como já foi referido a rede ferroviária portuguesa foi sendo implementada tendo em conta as duas cidades mais populosas, Porto e Lisboa, e a ligação destas com o exterior. Em termos práticos os percursos destas vias aceleradas decalcaram os tráfegos comerciais já existentes e que de certa forma estavam associados, ou ao abastecimento destas duas cidades, ou ao acesso direto aos seus portos onde se importava e exportava a maioria das mercadorias que davam entrada e saída do país.

Com a abertura da Linha da Beira Alta e com a consequente ligação desta com a linha do Norte, a cidade do Porto e nomeadamente Lisboa passavam a estar separadas do distrito e cidade da Guarda por escasso meio-dia de viagem.

Como também acabamos de ver a estrutura económica (agrícola e industrial) do distrito da Guarda, embora não tendo registado grandes alterações nos volumes produtivos, mantém-se com níveis importantes de produção da batata, centeio, vinho e azeite. Embora não haja dados a esse respeito, após 1882, sabemos pelas estatísticas da década de 1870 que o distrito também era rico em outros produtos agrícolas, em especial da castanha e em outros produtos hortícolas e que tinha uma atividade pecuária significativa nomeadamente no âmbito do gado lanígero.

Também vimos que a indústria, que ao longo do período em causa continua sediada nos concelhos da Guarda, Manteigas e nomeadamente de Seia e Gouveia, precisava de percorrer as vias de circulação já existentes para ir buscar as matérias-primas e para comerciar os seus produtos acabados.

No que diz respeito à Linha da Beira Alta, embora não haja referência detalhada das mercadorias transportadas sabemos que esta deslocou, nos dez primeiros anos de existência uma média de 85 mil toneladas por ano e que no ano de 1892 as estações e apeadeiros do distrito da Guarda movimentaram cerca de 38.690 toneladas de mercadorias. Para além das mercadorias também sabemos que, entre 1882 e 1892, em média teriam circulado na linha 104 mil pessoas por ano e nas estações e apeadeiros do distrito da Guarda no ano de 1892 ter-se-iam movimento cerca de 21.571 pessoas, para destinos diversos que poderiam ir, desde as feiras de Salamanca (em Espanha), como as importantes feiras de Mangualde, Viseu, Trancoso e Guarda ou os mercados de Celorico

da Beira e/ou os grandes entrepostos comerciais de Pinhel, Vila Nova de Foz-Coa, Almeida, Figueira Castelo Rodrigo e Sabugal.

Conjugados todos estes aspetos e apesar de muitos destes locais se encontrarem distanciados face às estações e apeadeiros mais próximos, é de crer que o caminho de ferro fosse aproveitado no seu percurso possível para a deslocação das pessoas e mercadorias para estes locais de comércio, ou até para as indústrias de Seia e Gouveia, até porque, como ficou provado, os locais das estações e apeadeiros, apesar de registarem uma atração de gentes, não parece que estes lugares isolados tenham conseguido atrair para si a dinâmica comercial das feiras e mercados já existentes no distrito e onde tradicionalmente se comerciava.

Guarda e Celorico da Beira parecem ter sido dos que mais ganhariam com o traçado do caminho de ferro. A Guarda de todas as estações da linha é das cinco que movimenta mais mercadorias, que poderão estar associadas com a preponderância agrícola do concelho da Guarda face aos restantes concelhos e Celorico da Beira é das cinco que movimenta mais quantidade de passageiros, facto a que não fica alheia a sua centralidade face à generalidade dos concelhos do vale do Mondego e do Norte do distrito.

David Justino acerca dos fluxos comerciais de e para o distrito da Guarda, antes da chegada do comboio, fala do movimento no sentido da fronteira com Espanha e no sentido das zonas litorais para o distrito da Guarda e vice-versa.⁴⁹³ Com a abertura da Linha da Beira Alta é exequível a ideia de que estes fluxos tenham saído reforçados, pois a deslocação, que era feita, com grande dificuldade, por via terrestre até à Foz do Dão ou Santa Comba Dão, passa agora a ter a possibilidade de ser feita por comboio, de forma mais segura, cómoda e principalmente muito mais rápida.

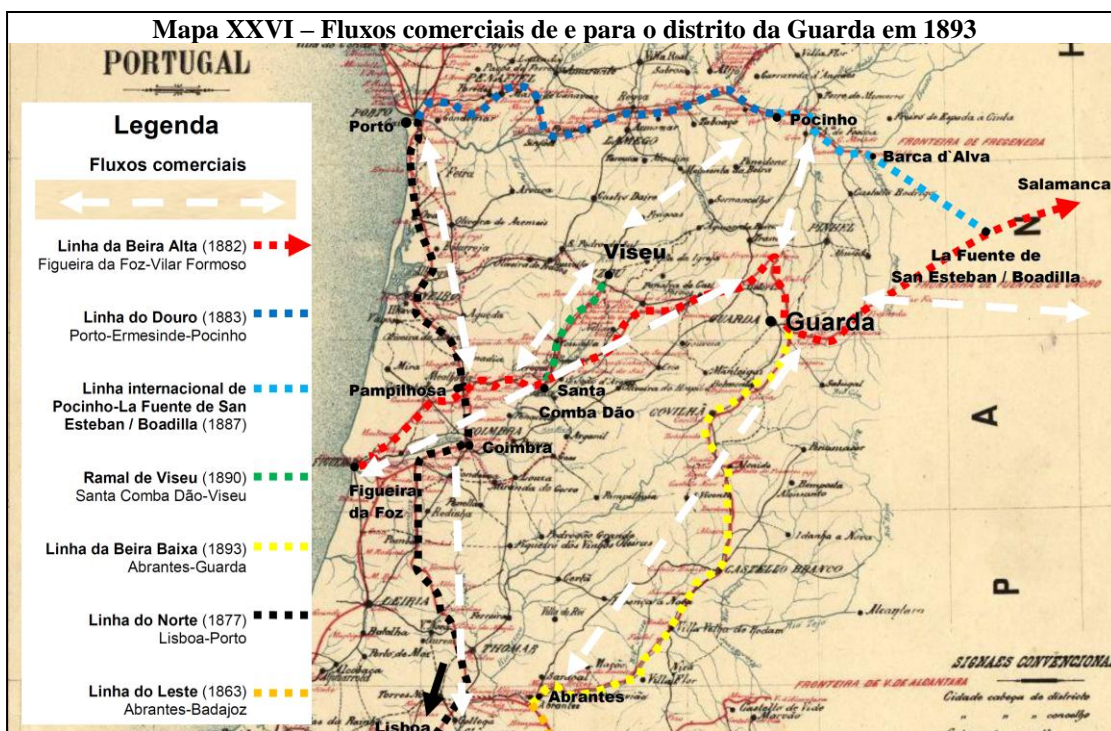
Desta forma em 1893, onze anos após a abertura da Linha da Beira Alta e das restantes linhas e ramais que até então se abriram, teríamos aproximadamente os fluxos comerciais expostos no Mapa XXVI,⁴⁹⁴ que no fundo decalcam (aproveitando os caminhos de ferro) os fluxos já existentes.

Temos assim no essencial a ligação comercial com a Espanha e a ligação com os dois polos urbanos de Lisboa e Porto. Para o Porto, por um lado poder-se-ia seguir pela

⁴⁹³ Apanhado do capítulo 5, o comércio interno, JUSTINO (1988: 167-303).

⁴⁹⁴ O Mapa XXVI foi adaptado de, *Mappa dos caminhos de ferro portugueses em 1 de janeiro de 1895 no Continente e no Ultramar*, Lisboa, des. Goullard e Nogueira, in “Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal”, Lisboa, janeiro de 1895 e SILVA (2007, 2008 e 2009) e de JUSTINO (1988: 177-208).

Linha da Beira Alta ate à Pampilhosa e entrar na Linha do Norte em direção ao Porto, isto para os concelhos do distrito da Guarda, situados mais a Sul e a Oeste, ou por outro lado, no caso dos concelhos localizados mais a Norte, como a Meda, Figueira Castelo Rodrigo, Vila Nova de Foz-Coa e até Pinhel e Trancoso, a opção de avançar até ao rio Douro e apanhar a Linha do Douro em direção ao Porto seria a escolha mais normal.



Para Lisboa poder-se-ia, por um lado entrar na Linha da Beira Alta numa das estações do distrito e seguir até à Pampilhosa e depois pela Linha do Norte até Lisboa ou por outro lado, no caso dos concelhos mais a Sul e a Este do distrito seguir pela Linha da Beira Baixa até Abrantes e Entroncamento e novamente apanhar a Linha do Norte em direção a Lisboa.

Para avançar para o interior do Alentejo a Linha da Beira Baixa até Abrantes era a opção mais vantajosa até mesmo para seguir até Lisboa. Uma vez em Abrantes dever-se-ia entrar nas Linhas do Leste e Sul, entrando desta maneira no coração do Alentejo.

À entrada da década de 1890 o distrito da Guarda encontrava-se servido com um leque razoável de vias férreas. O país completava 80% daquilo que viria a ser a rede ferroviária portuguesa ao longo do século XX. A esmagadora maioria da sociedade

considerava a política de fomento ferroviária como a fórmula correta para o desenvolvimento do país. Em virtude desta política e de outros fatores endividava-se acima do esperado e o estado abre falência a partir de 1890.

(...) O país regenerado que deixavam para trás não conseguia cumprir as promessas anunciadas pelo fomento fontista. A crise financeira de 1890 e o episódio do Ultimato lançariam a nação numa onda de pessimismo que anunciava o fim da era dos melhoramentos materiais. Era preciso uma Vida Nova.⁴⁹⁵

⁴⁹⁵ FERNANDES (junho de 2001: 39).

Conclusão

(...) *A inauguração do caminho de ferro da Beira Alta foi motivo realmente festivo e grandioso da viagem d`el-rei e da família real ás províncias do norte (...) Foram quatorze dias de festa e de alegria ahi por esse reino acima. Agora acabou-se, estouraram os últimos foguetes, (...) el-rei regressou ao seu palácio da Ajuda, e a província regressou á sua pacatez semsaborona de todos os dias. (...)*⁴⁹⁶

Em 1882 a revista *Occidente* noticiava nos moldes acima expostos a chegada do comboio à região da Beira e que de certa forma resumem a principal conclusão da pesquisa feita às expectativas e repercussões que a abertura da Linha da Beira Alta tiveram na cidade e concelhos do distrito da Guarda

Relembrando aquilo que foi inventariado ao longo desta pesquisa a chegada do comboio foi um acontecimento marcante para as gentes do distrito da Guarda, isto pela forma como festejaram a chegada do comboio, mas principalmente pelas expectativas que este meio de comunicação gerou, junto da coroa, no meio político nacional, no poder local, no meio jornalístico e no povo. Feitas as celebrações, o rei regressou a Lisboa e o povo voltou também à pacatez do seu dia a dia e aos problemas, que de certa forma permaneceram sem resolução. A este respeito a ironia da caricatura da revista *António Maria*, compilada na Imagem III do capítulo II é bem elucidativa desta ideia.⁴⁹⁷

Mas antes de avançarmos para as conclusões importa referir que estas são fruto de uma difícil investigação do ponto de vista arquivístico. Se atualmente nos temos de orgulhar pelo imenso trabalho de rigor dos escassos mas ótimos e incansáveis técnicos de arquivo e de biblioteca por este país fora, é também verdade que temos que ter vergonha daquilo que, por vicissitudes várias, não se encontra guardado em arquivo, pelo simples facto deste ou aquele documento não existir, apesar deste ou aquele documento ter tido a sua existência factual no tempo.

Em função das lacunas impostas ao investigador, que tivemos a oportunidade de referir ao logo desta pequena pesquisa, qualquer que seja a tentativa de elaborar um trabalho de índole económica e social, que impõe recurso a series de inventários produzidos na época em análise, e que atualmente não existem, o produto final é sempre escasso e limitado e as conclusões muito elementares.

⁴⁹⁶ *Occidente, Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro*, 5.º Ano, Volume V, n.º 132, 21 de agosto de 1882, p. 185.

⁴⁹⁷ A Imagem III foi copiada de *António Maria*, Ano IV, 10 de agosto de 1882, pp. 256-257.

Como foi referido atrás e se encontra documentado no capítulo II a chegada do comboio à Guarda no ano de 1882 foi sem dúvida um marco na história guardense. As festividades foram enormes e as expectativas geradas em torno desse meio de comunicação foram também imensas.

Para os monarcas e poder político que acompanharam de perto e de certa forma tomaram a decisão de avançar com a construção deste e não de outro traçado da Linha da Beira Alta, a expectativa residia precisamente na ligação rápida com a Espanha e com o centro da Europa, simbolizado na cidade de Paris. A valorização do porto de Lisboa era o grande benefício que se esperava desta ligação, uma vez que se acreditava que este importante porto iria absorver o comércio colonial das américas e a linha da Beira seria a artéria para colocar essas mercadorias em Espanha e no centro da Europa.

Para os técnicos, que no terreno estudaram e construíram a Linha da Beira Alta expectava-se uma linha que ligasse Lisboa ao centro da Europa de forma rápida, mas económica em termos de despesa de construção, mas que ao mesmo tempo gerasse algum impacto socioeconómico na região que iria atravessar. Neste âmbito a questão da despesa parece ter sido a que subalternizou a questão do impacto sobre a região.

Para o poder local, como é lógico pretendia-se que o caminho de ferro trouxesse o desenvolvimento da agricultura, da indústria e a abertura comercial do distrito da Guarda para o litoral e para o resto do país.

Para o meio jornalístico as expectativas parecem ter sido mais moderadas, embora neste âmbito as opiniões expressas fossem fruto das linhas editoriais de cada jornal. Para os jornais afetos ao partido regenerador as expectativas são colocadas num patamar mais elevado e que se centravam na questão da ligação com a Europa e no final do isolamento do interior beirão face ao litoral. Os jornais ligados ideologicamente ao partido progressista são mais modestos nas expectativas e começam já a alertar para a possibilidade de fracasso na consecução dos objetivos que para a Linha da Beira Alta se esperavam, nomeadamente os que se referem ao desenvolvimento da região da Beira interior. Estes lançam também achas sobre a necessidade de desenvolver também a viação ordinária.

Construída e aberta a linha ao público um primeiro e grande impacto que salta à vista é sem dúvida alguma a noção de distância tempo. Em pleno século XXI é-nos talvez difícil de perceber a evolução que de um momento para o outro teve o conceito de viajar. Mas para alguém que vivesse por aquele então, que para se deslocar a Lisboa poderia demorar uma semana, com os riscos inerentes a esse tipo de viagem, com a

chegada do comboio, passa a se poder deslocar, com toda a comodidade, de forma económica e segura, mas acima de tudo com muito mais rapidez. A velocidade de deslocação, que tão bem descrita nos aparece na literatura da época é bem característica do impacto que o comboio teve na cidade e distrito da Guarda.

Para uma cidade da Guarda localizada no interior o comboio coloca a cidade a escasso meio-dia de viagem de Lisboa e do Porto a escassas horas de Madrid e no eixo de ligação direto à cidade Paris e ao interior da Europa.

Em termos práticos o surgimento da Linha da Beira Alta e das restantes que se abriram em território beirão até 1893 teriam contribuído, de certa forma, para a facilidade de deslocação das pessoas, que agora facilmente poderiam ir aos grandes mercados e feiras mais concorridos do distrito da Guarda e até dos outros distritos limítrofes, bem como dos distritos mais distantes e até de Espanha.

Quanto à expectativa associada ao desenvolvimento do porto de Lisboa ou até do da Figueira da Foz, embora longe do âmbito deste trabalho, o rendimento líquido e os valores relativos às mercadorias e passageiros transportados, que expusemos remetem-nos para uma desilusão pois do elevado rendimento que se esperava para a Linha da Beira Alta este ficou muito aquém do espectado. O fraco rendimento em termos locais dever-se-ia entre outros aspetos, nomeadamente ao facto das estações estarem longe dos centros urbanos que pretendiam servir e o facto da viação ordinária estar pouco desenvolvida, bem como da necessidade de mais vias férreas para entroncar com a Linha da Beira Alta e desta forma rentabiliza-la.

Para o distrito da Guarda, com a facilidade de deslocação, inerente à chegada do comboio, é possível que os fluxos comerciais de e para o distrito, existentes antes da chegada do comboio, tivessem sido reforçados.

Fortalecidos os fluxos comerciais seria espectável o desenvolvimento económico do distrito da Guarda, no seu todo ou pelo menos das freguesias ligadas às estações e apeadeiros da Linha da beira Alta.

No todo do distrito, pelos escassos indicadores disponíveis, não foi possível detetar grandes transformações a nível dos setores produtivos mais representativos do distrito. A preponderância do setor primário prevaleceu dez anos após a chegada do comboio. O distrito permanece essencialmente agrícola, e com níveis de produção não muito dissemelhantes face à década de 1870. Por sua vez os concelhos relacionados com o setor industrial permaneceram os mesmos, havendo até uma diminuição

progressiva da atividade industrial expressa na contribuição industrial no espaço dos dez anos posteriores à data de 1882.

A nível das estações e apeadeiros da Linha da Beira Alta, localizadas no distrito da Guarda, estas, na generalidade apresentaram ganhos de população face as freguesias limítrofes. Até 1890 a moldura socioeconómica (retirada do número de eleitores) não apresenta ganhos significativos ou até grandes quebras face aos anos antes da chegada do comboio.

A nível demográfico a evolução da população distrital, concelhia e urbana não apresenta grandes quebras ao longo de 26 anos, ou seja entre os censos de 1864, 1878 e 1890. Verifica-se um aumento moderado da população, mas ao mesmo tempo uma perda contínua de gentes face aos grandes centros populacionais de Lisboa e Porto. Se antes da chegada do comboio o distrito da Guarda já revelava uma tendência para perda de população esta reforça-se. Esta ideia é também reafirmada pelo aumento substancial da emigração após a abertura da Linha da Beira Alta, que parece ter funcionado como facilitador da saída das gentes do distrito da Guarda.

A nível concelhio não há a registar grandes alterações de antes par depois da chegada do comboio. Em termos da hierarquia populacional nenhum dos concelhos alterou a sua posição. Os concelhos mais populosos e com maior densidade populacional continuam a ser os da linha do Mondego e Sul do distrito.

Quanto aos núcleos urbanos, apesar do ligeiro incremento destes, permanece a preponderância das freguesias rurais na totalidade dos concelhos.

Quanto à cidade da Guarda propriamente dita, relativamente ao número de habitantes, ao longo dos 26 anos em análise vê reforçada a sua posição de cidade sede distrital, em função das restantes sedes concelhias. A preponderância económica do concelho parece continuar a centrar-se nas freguesias rurais do concelho.

Quanto à Estação da Guarda esta é das do distrito a que movimenta mais mercadorias, o que pode ser explicado pelo carácter agrícola do concelho. A nível de passageiros Celorico da Beira é a estação que se destaca do cômputo geral das estações e apeadeiros do distrito da Guarda.

Em suma após a chegada do comboio à Guarda, todos voltaram aos seus afazeres. A estrutura económica e social podia não ter registado o impacto que se esperava, mas o certo é que daí em diante viajar nunca mais seria a mesma coisa.

Fontes primárias

A Civilização, Guarda, 1882-1890.

António Maria, Ano IV, Lisboa, 10 de agosto de 1882.

Anuário Estatístico do Reino de Portugal – 1.º Anno, 1875, Lisboa, Imprensa Nacional, 1877.

Anuário Estatístico de Portugal - 1884, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886.

Anuário Estatístico de Portugal, 1885, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887.

Anuário Estatístico de Portugal, 1886, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890.

Anuário Estatístico de Portugal, 1892, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899.

A Reforma, Chronica imparcial dos factos contemporâneos, Guarda, 1876.

BETTENCOURT, Emiliano Augusto de (1870), *Atlas pecuário de Portugal, mappas representativos do valor absoluto e relativo dos gados, por districtos e concelhos segundo o recenseamento a que se procedeu na conformidade do Decreto de 22 de junho de 1870*, Lisboa, Lith. C. Maigne.

Centro Nacional de Documentação Ferroviária, Fundo da Direção Fiscal de Exploração dos Caminhos de Ferro, Linha da Beira Alta, Lisboa, 1879-1924.

Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1890, Volume I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1896.

Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1890, Volume II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900.

Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1890, Volume III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900.

Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1900, Volume I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905.

Diário da Câmara dos Senhores Deputados, 1850-1892.

Diário da Câmara dos Pares do Reino de Portugal, 1850-1892.

Diário da Câmara dos Deputados, Sessão Extraordinaria da 4.ª Legislatura, vol. 1, 15 de dezembro de 1851, Ata n.º 1, Lisboa, Imprensa Nacional, pp. 1-4.

Diário de Notícias, Lisboa, 1876-1890.

Diário Ilustrado, Lisboa, 1882.

Direção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, *Relatório compilando os dados mais importantes quanto à construção deste caminho de ferro, e as circunstâncias mais dignas de menção, com respeito à sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de julho de 1882, até ao fim do ano de 1885*, Lisboa, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 1887.

Districto da Guarda, Guarda, 1865-1867.

Districto da Guarda, Guarda, 1878-1890.

Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1864, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868.

Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881.

Estudo sobre o Caminho de Ferro da Beira Alta, Lisboa, tipografia editora de Matos Moreira & C.^a, 1 de julho de 1878.

Galeria Republicana, Número 9, 1.º Ano, maio de 1882.

Gazeta dos Caminhos de Ferro, Lisboa, 1888-1964.

GOMES, Bernardino de Barros (1878), *Cartas Elementares de Portugal para uso das escolas, Aprovadas para as escolas primárias pela Junta Consultiva de Instrução Publica, e duas d'ellas duas vezes premiadas na exposição de Philadelphia de 1876*, Lisboa, Lallemand Frères Typ.

Inquérito Industrial de 1881, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881.

Inquérito Industrial de 1890, Industrias Fabris e Manufactureiras, volume III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891.

Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Conselho de Agricultura do distrito, PT/ADGRD/Conselho de Agricultura do Distrito/Sr 01, Cx. 1, 12/11/1877 a 10/12/1886, Atas das SESSÕES DO Conselho de Agricultura

Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Mapas de Estatística Demográfica do Distrito 1856 -1927, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J-SSc J/C Cx. 616 Mapas de Estatística Demográfica do Distrito 1856-1927 Mç

Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613.

Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Relatório do Distrito 1855/10/01-1866/11/21, PT/DGRD/Governo Civil/Sc G/Sr 01, Cx. 224.

Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Sinopse Eleitoral, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc L/Sr 04, Cx. 623 001 Sinopse Eleitoral 1874-1883.

Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e fundos relacionados, Sinopse Eleitoral, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc L/Sr 04, Cx. 623 002 Sinopse Eleitoral 1884-1894.

Inventário do Fundo do Governo Civil do Distrito da Guarda, Termos de Identidade / Identificação para Concessão de Passaportes, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc H-SSc H/D / Sr 07, Cx. 542 e Cx. 543, Termos de Identificação, 04/01/1879 a 12/1890.

Jornal da Guarda, Guarda, 1877-1878 *Jornal, Jornal do Povo*, Guarda, 1878.

Mappa dos caminhos de ferro portuguezes em 1 de janeiro de 1895 no Continente e no Ultramar, Lisboa, des. Goullard e Nogueira, in “Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal”, Lisboa, janeiro de 1895.

Occidente, Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro, 5.º Ano, Lisboa, Volume V, n.º 132-142, 1882.

Relatório sobre o Censo da População de 1890, Lisboa, Ministério das Obras Públicas, Comércio, Indústria e Pescas, 1896.

Systema geral das communicacões do reino a que se refere a proposta de lei datada de 28 de fevereiro de 1854, Lisboa, fevereiro de 1854.

Systema geral das communicacões do reino a que se refere a carta de lei datada de 15 de julho de 1862, Lisboa, julho de 1862.

VASCONCELOS, José Maximo de Castro Neto Leite (1853), *Collecção Official da Legislação Portuguesa, Anno de 1852*, Lisboa, Imprensa Nacional.

Viriato, Jornal Politico, Noticioso e Commercial, N.º 2:780, Ano (...), Viseu, Quinta-feira, 10 de agosto de 1882.

Viriato, Jornal Politico, Noticioso e Commercial, N.º 3:646, Ano XXXVI, Viseu, Sexta-feira, 28 de novembro de 1890.

X Recenseamento Geral da População, no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1960), prédios e fogos; população – dados retrospectivos (Distritos, Concelhos e Freguesias), Tomo I, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, julho de 1964.

Bibliografia

AAVV (2001), *Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea da Academia das Ciências de Lisboa*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa e Editorial Verbo.

AAVV (9 de maio de 2008), *Desdobrável A Linha da Beira Alta*, in “Exposição Temática e Ciclo de Conferências”, Vilar Formoso.

AAVV, *Exposição, Linha da Beira Alta*, Guarda, Paços da Cultura, de 19 de novembro de 1999 a 28 de dezembro de 1999.

AAVV (2003), *Mapa de Arquitetura da Guarda*, Argumentum – Edições Estudos e Realizações.

AAVV (maio de 1996), *Plano Estratégico da cidade da Guarda*, Guarda, Câmara Municipal da Guarda.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1956 a), *Caminhos de Ferro Portugueses, esboço da sua história*, Lisboa, Caminhos de Ferro Portugueses.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1956 b), *Cem Anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa*, Lisboa, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

ABREU, d` (2008), *A construção da Linha da Beira Alta no seu 125º aniversário*, in “ESEG Investigação”, Guarda, Escola Superior de Educação da Guarda.

ABREU, João António Peres (1865), *Roteiro do Viajante no Continente e nos Caminhos de Ferro de Portugal em 1865*, Coimbra, Imprensa da Universidade.

AFONSO, Virgílio (1982), *Política da Imprensa e Imprensa da Guarda nos finais do século XIX e Princípios do Século XX*, in “Altitude”, Guarda, Assembleia Distrital da Guarda, Ano III, 2.ª Série, N.º 5-6, Março-Julho de 1982.

ALBINO, Francisco de Figueiredo e Almeida (1851), *Vias de Comunicação*, Lisboa, Tipografia da Revista Popular.

ALBUQUERQUE, J. de Pina Manique e (1942), *Guarda terra forte, Berço de nossa província*, in “Altitude”, Ano II, pp. 307-315.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1988), *Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos de ferro portugueses no século XIX*, in “Análise Social”, volume XXIV (101-102), 2.º-3.º, pp. 769-803.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1990), *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910), vias e tráfego*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1999), *O tráfego de passageiros e mercadorias*, in “Para a História do caminho de ferro em Portugal, Estudos Históricos 1”, volume 2, Lisboa, CP – Caminhos de Ferro Portugueses, Gabinete de Relações Públicas, pp. 68-87.

ALMEIDA, António José Dias de (novembro de 2004), *Guarda, livro de textos e contextos*, Guarda, Câmara Municipal da Guarda.

AMARO, António Rafael (2006), *Economia e Desenvolvimento da Beira Alta*, Lisboa, Universidade Católica Editora.

ANTUNES, José Aranha e GOMES, Gilberto (2006), *As Séries Estatísticas Ferroviárias dos Caminhos de Ferro Portugueses (1856-1914) – Caminho de Ferro da Beira Alta*, in “CD do IV Congresso História Ferroviária”, Malaga, Septiembre de 2006.

ANDRADE, Agostinho Rodrigues de (1878), *Diccionario Chorographico do Reino de Portugal*, Coimbra, Imprensa da Universidade.

ANTUNES, J. A. Aranha (2008), *Investimento em capital social fixo em Portugal (1850-1926), uma aproximação*, in “XXVIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social”.

ARROTEIA, Jorge Carvalho (1991), *Aspetos demográficos e sociais da população portuguesa no período 1864-1981: uma análise regional*, in “Revista de Estudos Demográficos”, N.º 30, Lisboa, Gabinete de Estudos Demográficos do Instituto Nacional de Estatística, pp. 31-39.

BOERGES, Rodrigo da Câmara (agosto de 2011), *De Lisboa ao Carregado*, in “História”, Nr. 90, Ano XXVIII (III Série) pp. 22-27.

BOTELHO, Manuel Francisco de Medeiros (1878), *Curso de Geografia Antiga e Moderna, Cronologia e História da Geografia, para uso dos Liceus e outros estabelecimentos de instrução nacional*, Lisboa, Livraria António Maria Pereira.

BRITO, Raquel Soeiro de (dir.) (1994), *Portugal, perfil geográfico*, Lisboa, Editorial Estampa.

CALVO, Emílio Rivas (novembro de 2004), *Las repercusiones del ferrocarril de Beira Alta en la Provincia de Salamanca*, in “Praça Velha”, Guarda, Núcleo de Animação Cultural da Câmara Municipal da Guarda, Ano VII, N.º 16, 1.ª Série, pp. 43-59.

CANDEIAS, António (dir.) (2004), *Alfabetização e Escola em Portugal nos séculos XIX e XX, os censos e as estatísticas*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Serviço de Educação e Bolsas.

CARRILHO, Maria José (1996), *População ativa: conceito e extensão através dos censos*, Instituto Nacional de Estatística.

CASCÃO, Rui Cascão (julho de 1993), *Demografia e Sociedade*, in José Mattoso (dir.) (julho de 1993), “História de Portugal, O Liberalismo (1807-1890)”, Quinto Volume, Lisboa, Circulo de Leitores, Lda. E Autores, pp. 425 a 439.

DINIZ, Aires Antunes (1999), *1881, A Guarda numa encruzilhada da Ciência*, Guarda, Tip. Marques & Pereira – Guarda.

D. PEDRO V (1903), *Carta de El-Rei D. Pedro V acerca da viação acelerada pública em Portugal*, in “Revista de Engenharia Militar”, Ano 8, vol. 8, Lisboa, Lisboa Redação e Administração, 285-305.

EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d` (1876 a), *Caminho de Ferro da Beira Alta, Memoria justificativa*, in “Revista de Obras Públicas e Minas”, Tomo VII, n.º 82, Lisboa, Ministério das Obras Públicas, pp. 381-399.

EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d` (1876 b), *Caminho de Ferro da Beira Alta, Memoria justificativa*, in “Revista de Obras Públicas e Minas”, Tomo VII, n.º 83, Lisboa, Ministério das Obras Públicas, pp. 409-437.

EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d` (1876 c), *Caminho de Ferro da Beira Alta, Memoria justificativa*, in “Revista de Obras Públicas e Minas”, Tomo VII, n.º 84, Lisboa, Ministério das Obras Públicas, pp. 447-459.

EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d` (1876 d), *Projeto definitivo do Caminho de Ferro da Beira Alta, Memoria Justificativa*, Lisboa, Imprensa Nacional.

ECO, Humberto (1991), *Como se Faz uma Tese em Ciências Humanas*, Lisboa, Editorial Presença, 5.ª edição.

FERNANDES, Paulo Jorge (junho de 2001), *Fomento, Fontismo e ferrovias*, in “História”, Nr. 36, Ano XXIII (III Série), pp. 33-39.

FERREIRA, Jaime Ferreira (novembro de 2000), *Guarda Formosa na primeira metade do século XX*, Guarda, Câmara Municipal da Guarda.

GASPAR, Jorge (1993), *Regiões Portuguesas*, Lisboa, Edição do Ministério do Planeamento e da Administração do Território.

GOMES, J. Pinharanda (dezembro de 2002), *A Guarda Culta, Imagens de Literatura, Música, Poesia e Religião*, Guarda, Instituto Politécnico da Guarda.

GOMES, J. Pinharanda (1969), *Dicionário de Escritores do Distrito da Guarda*, Guarda, Edição do Autor.

GOMES, J. Pinharanda (1981), *História da Diocese da Guarda*, Braga, Editora Pax.

GOMES, J. Pinharanda (1983), *Memórias de Riba Coa e da Beira Serra, A Imprensa da Guarda (Subsídios)*, Braga, Editora Pax, 1983.

Guarda – Passado, presente e futuro da Linha da Beira Alta (2 de dezembro de 1999), in Jornal “Terras da Beira”, Guarda.

HERCULANO, Alexandre (1987), *Cenas de um ano da minha vida, apontamentos de viagem*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1987.

JACINTO, Rui (novembro de 2000), *Apontamentos para a identificação de uma cidade: território, demografia e sociedade*, in Jaime Ferreira (coordenação), “Guarda Formosa na primeira metade do século XX”, Guarda, Câmara Municipal da Guarda, pp.16-37.

JUSTINO, David (1988), *A Formação do Espaço Económico Nacional, Portugal 1810-1913*, volume I, Lisboa, Vega.

JUSTINO, David (1989), *A Formação do Espaço Económico Nacional, Portugal 1810-1913*, volume II, Lisboa, Vega.

LAINS, Pedro e SOUSA, Paulo Silveira e (1998), *Estatística e produção agrícola em Portugal, 1848-1914*, in “Análise Social”, volume XXXIII (149), pp. 935-968.

LAKATOS, Eva Maria e Marconi, Marina de Andrade (1992), *Metodologia do Trabalho Científico*, São Paulo, Atlas, pp. 43-61.

LEITÃO, Ruben Andersen (1965), *Uma polémica Real: polémica de D. Pedro V com o capitão Luís Pimentel*, Lisboa, Academia Portuguesa de História.

LEITE, J. Costa (1987), *Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914)*, in “Análise Social”, vol. XXIII (97), 1987-3º, pp. 463-480.

MARQUES, A. H. de Oliveira (1998), *História de Portugal, Volume III, Das revoluções liberais aos nossos dias*, Lisboa, Editorial Presença.

MARQUES, Carlos Alberto (1996), *A Serra da Estrela, estudo geográfico*, Lisboa, Assírio & Alvim.

MARTINS, Conceição Andrade (1991), *A Filoxera na viticultura nacional*, in “Análise Social”, 3.º- 4.º, pp. 653-688

MARTINS, Oliveira (1952), *Obras Completas de Oliveira Martins, Cartas Peninsulares*, Lisboa, Guimarães & C.ª Editores.

MATOS, Ana Cardoso de, RIBEIRO, Elói Figueiredo e BERNARDO, Maria Ana (14-16 de outubro de 2009), *Caminhos de Ferro e Turismo em Portugal (Final do século XIX e primeiras décadas do século XX)*, V Congresso de História Ferroviária, Palma.

MATOS, Artur Teodoro (1980), *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira*, Ponta delgada, Universidade dos Açores.

MATTOSO, José (julho de 1993), *História de Portugal - Quinto volume, O Liberalismo (1807-1890)* -, Lisboa, Circulo de Leitores, Lda. e Autores.

MEDEIROS, Carlos Alberto (2005), *Geografia de Portugal 1, O ambiente físico*, Circulo de Leitores e Autores, pp. 86-92

- MENDES, José M. Amado (1987), *A história como ciência. Fontes, metodologia e teorização*, Coimbra, Coimbra Editora, pp. 66-70.
- MENDES, José M. Amado (julho de 1993), *Comércio, transportes e comunicações*, in José Mattoso, (julho de 1993), “História de Portugal - Quinto volume, O Liberalismo (1807-1890)”, Lisboa, Círculo de Leitores, Lda. e Autores, pp. 368-379.
- MÓNICA, Maria Filomena (2005), *D. Pedro V*, Lisboa, Círculo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa.
- MÓNICA, Maria Filomena (1999), *Fontes Pereira de Melo*, Lisboa, Edições Afrontamento, 2.^a edição.
- MONTEIRO, Miguel (1996), *Questões preliminares I. A emigração do século XIX – contextos e perspetivas*, in “Migrantes, Emigrantes e Brasileiros, Territórios, itinerários e trajetórias”, Braga, Universidade do Minho.
- NAVARRO, Emygdio (1884), *Quatro Dias na Serra da Estrela, notas de um passeio*, Porto, Livraria Civilização de Eduardo da Costa Santos – Editor.
- NAZARET, J. Manuel (1988), *Princípios e Métodos de Análise Demográfica Portuguesa*, Lisboa, Editorial Presença.
- NEALE, John Mason (1864), *A handbook for travellers in Portugal: a complete guide for Lisbon, Cintra, Mafra, the British Battle-Fields, Alcobaça, Batalha, Oporto, &etc. / John Mason Neale*, Third edition, carefully revised, London : John Murray.
- NUNES, A. J. Avelãs (1988), *Os Sistemas Económicos*, in “separata do Boletim de Ciências Económicas, Vol. XVI”, Coimbra, Universidade de Coimbra.
- OLIVEIRA, António de (1995), *Migrações internas e de média distância em Portugal de 1500 a 1900*, in “ARQUIPÉLAGO. História”, 2.^a série, vol. 1, nº 1, Açores, Universidade dos Açores, pp. 259-307.
- OLIVEIRA, Carlos de (1940), *Apontamentos para a Monografia da Guarda*, Guarda, Edição da Câmara Municipal da Guarda.
- PACHECO, Elsa (2004), *Evolução e Planeamento da Rede de Transportes Terrestres em Portugal: os desígnios da intervenção*, in “Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes”, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, pp. 1-63
- PAIVA, José (28 de maio de 2008), *Linha da Beira Alta é mais importante que TGV*, in “Nova Guarda”, Guarda.
- PEREIRA, Alexandre e Poupa (2004), Carlos, *Como escrever uma tese, monografia ou livro científico usando o Word*, Lisboa, Edições Sílabo, 3.^a edição.
- PEREIRA, Hugo da Silveira (2008), *caminhos de ferro nos Debates Parlamentares, (1845-1860)*, tese de Mestrado, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

PEREIRA, Hugo da Silveira (2010), *Caminhos de-Ferro entre Técnica, Estratégia, Economia e Política (1845-1892)*, in “XXX Encontro da / XXX Conference of the Associação Portuguesa de História Económica e Social”, Lisboa, Instituto Superior de Economia e Gestão, Gabinete de História Económica e Social.

PEREIRA, Hugo da Silveira (2011), *As Viagens Ferroviárias em Portugal (1845-1896)*, in Revista “Cultura, Espaço & Memória”, CEM N.º 1 / Cultura, Porto, CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar, Faculdade de Letras da Universidade do Porto / Universidade do Minho) / Edições Afrontamento Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 25-40.

PEREIRA, Hugo Silveira, *caminhos de ferro e Instituições: Ministério das Obras Públicas, Parlamento e Associação dos Engenheiros Cívicos (1852-1892)*, disponível em: http://www4.fe.uc.pt/aphes31/papers/sessao_1c/hugo_pereira_paper.pdf (consultado em outubro de 2011).

PEREIRA, José Fernandes (1995), *Cidades e Vilas de Portugal, Guarda*, Número 19, Lisboa, Editorial Presença.

PEREIRA, Miriam Halpern (1969), *Demografia e desenvolvimento em Portugal na segunda metade do século XIX*, in “Análise Social”, n.º 25-26, pp. 85-117.

PERY, Gerardo A. (1875), *Geografia e Estatística Geral de Portugal e Colónias, com Atlas*, Lisboa, Imprensa Nacional.

PINHEIRO, Magda A. (1979), *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos de ferro em Portugal na segunda metade do século XIX*, in “Análise Social”, volume XV (58), 2.º, pp. 265-286.

PINHEIRO, Magda A. (1988), *A construção dos caminhos de ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)*, in “Análise Social”, volume XXIV (101-102), 2.º - 3.º, pp. 745-767.

PINHEIRO, Magda A. (1990), *Crescimento e modernização das cidades no Portugal oitocentista*, in “Ler História”, n.º 20, pp. 79-107.

PINHEIRO, Magda A. (2008), *Cidade e Caminhos de Ferro*, Lisboa, Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa.

Pedra & Cal (dezembro de 2002), Lisboa, Grémio das Empresas de Conservação e Restauro, n.º 16, Lisboa.

Praça Velha, Guarda, Câmara Municipal da Guarda, N.º 1-26.

RIBEIRO, Orlando e LAUTENSACH, Hermann (2004), *Geografia de Portugal I, A posição geográfica e o território*, Lisboa, Edições de João Sá da Costa, Lda., 6.ª edição.

RIBEIRO, Orlando e LAUTENSACH, Hermann (1987), *Geografia de Portugal II*, Lisboa, Edição João Sá da Costa, Lda.

RIBEIRO, Orlando e Hermann LAUTENSACH (1987), *Geografia de Portugal III, O ritmo climático e a paisagem*, Lisboa, Edições de João Sá da Costa, Lda.

RIBEIRO, Orlando e LAUTENSACH, Hermann (1991), *Geografia de Portugal IV, A vida económica e social*, Lisboa, Edição João Sá da Costa, Lda.

RIBEIRO, Orlando (1982), *Le Portugal Central (Livret-Guide de l'Excursion), Congrès International de Géographie (1949)*, Lisboa.

RODRIGUES, Adriano Vasco (2001), *A Guarda nos finais do Século XIX e Princípios do Século XX, Histórias e “estórias” que ouvir contar*, in “Praça Velha”, Ano IV – N.º 8 – 1.ª Série – fevereiro de 2001, Guarda, Câmara Municipal da Guarda.

RODRIGUES, Adriano Vasco (2000), *Guarda – Pré-História, História e Arte*, Guarda, edição da Santa Casa da Misericórdia da Guarda.

RODRIGUES, Adriano Vasco (1984), *Monografia Artística da Guarda*, Guarda, 3.ª Edição, Edição da Câmara Municipal da Guarda.

RODRIGUES, Adriano Vasco (11 de junho de 2008), *O caminho de ferro da Beira Alta, As origens*, in “Nova Guarda”, Guarda.

SANTOS, Luís Aguiar (2001), *A crise financeira de 1891: uma tentativa de explicação*, in “Análise Social”, vol. XXXVI (158-159), pp. 185-207.

SARDICA, José Miguel (junho de 2001), *A política depois da era das revoluções*, in “História”, Ano XXIII (III Série), Lisboa, História – Publicações e Conteúdos Multimédia, Lda.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1986), *História de Portugal, Volume IX, O terceiro liberalismo (1851-1890)*, Lisboa, Editorial Verbo.

SERRÃO, Joel (1979), *caminhos de ferro*, in “Dicionário de História de Portugal”, Volume 2, Porto, Livraria Figueirinhas, pp. 447-451.

SERRÃO, Joel (1970), *Conspecto histórico da emigração portuguesa*, in Revista “Análise social”, XVIII (32), pp. 597-616.

SILVA, José Ribeiro da (2008 a), *Os Comboios em Portugal, Volumes I*, Lisboa, Terramar.

SILVA, José Ribeiro da (2009), *Os Comboios em Portugal, Volumes II*, Lisboa, Terramar.

SILVA, José Ribeiro da (2007), *Os Comboios em Portugal, Volumes III*, Lisboa, Terramar.

SILVA, José Ribeiro da (2008 b), *Os Comboios em Portugal, Volumes IV*, Lisboa, Terramar.

SILVA, José Ribeiro da (2009 c), *Os Comboios em Portugal*, Volumes V, Lisboa, Terramar.

TEIXEIRA, Manuel C. (1993), *A história urbana em Portugal. Desenvolvimentos recentes*, in “Análise Social”, vol. Xxviii (121), (2.º), pp. 371-390

TORGAL, Luís Reis (julho de 1993), *A instrução pública*, in, José Mattoso (dir.) (julho de 1993), “História de Portugal, O Liberalismo (1807-1890)”, Quinto Volume, Lisboa, Circulo de Leitores, Lda. E Autores, pp. 608-651.

VAQUINHAS, Irene (julho de 1993), *O campesinato, a condição camponesa, entre o mito e a realidade*, in, José Mattoso, (julho de 1993), “História de Portugal - Quinto volume, O Liberalismo (1807-1890)”, Lisboa, Circulo de Leitores, Lda. e Autores, pp. 478-491.

VARGUES, Isabel Nobre e RIBEIRO, Maria Manuela Tavares (julho de 1993), *Estruturas políticas: parlamentos, eleições, partidos políticos e maçonarias*, in, José Mattoso, (julho de 1993), “História de Portugal - Quinto volume, O Liberalismo (1807-1890)”, Lisboa, Circulo de Leitores, Lda. e Autores, pp. 182-203.

VIEIRA, António P. Lopes (1978), *Noções operatórias sobre cidade, população urbana e população rural*, in “Revista de História Económica e Social”, N.º 1, Lisboa, Editora Sá da Costa, pp. 105-128.

VIEIRA, Boaventura José (1875), *Caminho de Ferro da Beira Alta, Anteprojeto, entre Coimbra e Santa Comba Dão e da variante entre Celorico e Vila Franca das Naves, Comparação de todos os traçados*, in “Revista de Obras Públicas e Minas”, Tomo VI, Lisboa, Ministério das Obras Públicas, pp. 116-153.

VIEIRA, Conde de Paço (1905), *Caminhos de Ferro Portugueses, subsídios para a sua história*, Lisboa, Livraria Classica Editora de A. M. Teixeira.

Webgrafia

Site da *Academia das Ciências de Lisboa*, disponível em: http://www.acad-ciencias.pt/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=1

(consultado em agosto de 2011).

BENJAMIN, Walter, *Paris, Capital do Século XIX*. Disponível (na versão inglesa), da página 77 à 78, em: <http://www.sfu.ca/~andrewf/benjaminparis.pdf> (consultado a 19 de agosto de 2010).

CARRILHO, Maria José, *População ativa: conceito e extensão através dos Censos*, INE. <http://www.slideshare.net/smcpc/evolu-do-conceito-de-populao-ativa-ine> (consultado a 14 de setembro de 2010) Artigo bom que fala da dificuldade em implementar os questionários sobre as atividades profissionais nos censos de 1864 e 1878.

GOMES, Gilberto, *A Linha da Beira Baixa*, Lisboa, IMTT, AHTT, disponível em: http://web.letras.up.pt/aphes29/data/9th/GilbertoGomes_Texto.pdf

IOL Diário, *TGV Aveiro-Salamanca arranca em 2009*, Disponível no site: http://diario.iol.pt/noticia.html?id=793720&div_id=4071 , 3 de abril de 2007.

Mapa das freguesias do distrito da Guarda com o traçado da Linha da Beira Alta, in, Site: “CAOP 2010, Cartas Militares”, Instituto Geográfico do Exército, disponível em: <http://www.igeo.pt/produtos/cadastro/caop/inicial.htm> (consultado em novembro de 2011).

ORTIZ, Renato (maio de 2000), *Walter Benjamin e Paris – individualidade e trabalho intelectual*, in, “Revista Tempo Social”, São Paulo, Universidade de São Paulo, pp. 11-28. Disponível em:

<http://www.fflch.usp.br/sociologia/temposocial/pdf/vol12n1/walter%20benjamin.pdf>

(consultado a 19 de agosto de 2010)

PERLATTO, Fernando, *História e Geografia: um diálogo necessário*, disponível em: <http://www.ufjf.br/virtu/files/2010/03/artigo-1a3.pdf> (consultado em março de 2011).

RODRIGUES, Rui (29 de setembro de 2003), *Tráfegos de Alta Velocidade*, in “Jornal Público”, disponível no site: http://maquinistas.org/pdfs_ruirodrigues/TRAFEGOAV.pdf

RODRIGUES, Rui (3 de novembro de 2003), *A Linha Aveiro-Salamanca*, in “Jornal Público”, disponível no site: http://maquinistas.org/pdfs_ruirodrigues/TRAFEGOAV.pdf

UTRERA, Jorge Luís García, *4 Historia del Ferrocarril en España*, in, “El AVE Madrid-Lisboa por Extremadura: Efectos territoriales y diferentes alternativas”, pp. 18-21. Disponível em: <http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/6281/6/05.pdf> (consultado em 19 de agosto de 2010).

Site, *Almanaque Republicano*, disponível em:
<http://arepublicano.blogspot.com/2007/05/francisco-maria-de-sousa-brando-em11.html>
(consultado a 22 de outubro de 2011).

Site: *Ferropedia*, disponível em, <http://ferrocarriles.wikia.com/wiki/Beira-Alta>
(consultado em agosto de 2011).

Site da *RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade*, disponível em:
<http://www.rave.pt/tabid/152/Default.aspx>

Site: *Sapo*, disponível em:
http://comboios.home.sapo.pt/hist_p.html

Mapa Físico da Europa, in, Site: “Guia Geográfico OLX, Mapa Interativo da Europa”,
Disponível em: <http://www.guiageo-europa.com/mapas/mapa-interativo.htm>
(consultado em 12 de agosto de 2010).

Videografia

COSTA, Paulo Silva (2006), *150 Anos do Caminho e Ferro em Portugal*, Lisboa, RTP 1, CP – Comboios de Portugal, EP, REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP, *m.* 14`.

Anexos

Quadro IV.1 – Evolução da emigração em termos absolutos por distrito entre 1872 e 1881

	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	Total
Aveiro	2253	1200	1297	1347	873	783	790	882	1002	913	11340
Beja	2	1	3	0	4	2	7	2	2	15	38
Braga	2239	1271	1468	1409	1227	1166	816	1008	976	1200	12780
Bragança	43	39	55	26	15	16	13	13	12	20	252
Castelo Branco	12	10	9	10	6	18	11	7	20	25	128
Coimbra	699	748	738	1369	727	629	843	918	964	1198	8833
Évora	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	4
Faro	35	10	12	8	22	31	19	18	28	42	225
Guarda	64	53	85	62	48	64	33	49	34	52	544
Leiria	50	43	52	92	91	70	42	68	101	110	719
Lisboa (Setúbal)	1387	1276	1333	1452	1004	1058	680	1287	1175	1164	11816
Portalegre	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
Porto	4398	3305	3918	3841	3022	2599	2401	2896	2695	2765	31840
Santarém	9	8	4	3	8	6	5	5	2	4	54
Viana do Castelo	1094	724	770	1107	494	401	497	611	576	637	6911
Vila Real	1106	603	1034	1006	903	539	418	495	622	821	7547
Viseu	1423	791	1071	1246	813	980	848	1035	1067	1319	10593
Portugal continental	14814	10083	11849	12978	9257	8362	7423	9298	9277	10286	103627

O **Quadro IV.1** foi adaptado de, *Anuário Estatístico de Portugal, 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 48-55 e de *Termos de Identidade / Identificação para Concessão de Passaportes, Livros n.º 3*, in “Governo Civil do Distrito da Guarda, Termos de Identidade / Identificação para Concessão de Passaportes”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc H-SSc H/D / Sr 07, Cx. 542 e Cx. 543, Termos de Identificação, 04/01/1879 a 12/1890. Em anexo segue o Quadro 4.1 com a emigração em valores absolutos por distrito de 1872 a 1881.

Quadro VIII.1 – População que sabe ler e analfabeta por distrito em 1878

Posição	Distritos	População absoluta	População que tem instrução primária (sabe ler)				População não que tem instrução primária (analfabeta)			
			Homens	Mulheres	Total	Porcentagem da população	Homens	Mulheres	Total	Porcentagem da população
1	Lisboa (Setúbal)	517068	79959	66134	146093	28,25%	177286	174680	351966	68,06%
2	Porto	468291	75154	35260	110414	23,57%	136293	215174	351467	75,05%
3	Vila Real	232362	35718	12790	48508	20,87%	72941	103179	176120	75,79%
4	Viana do Castelo	211519	34434	5984	40418	19,10%	54860	106112	160972	76,10%
5	Braga	328134	46373	14065	60438	18,41%	96030	162996	259026	78,93%
6	Évora	113948	10289	6748	17037	14,95%	44905	44916	89821	78,82%
7	Bragança	171802	18807	6123	24930	14,51%	65384	78337	143721	83,65%
8	Aveiro	270383	31865	6999	38864	14,37%	83396	134789	218185	80,69%
9	Faro	203959	15255	13289	28544	13,99%	83849	86749	170598	83,64%
10	Viseu	388766	42480	10883	53363	13,72%	131565	186643	318208	81,85%
11	Guarda	233203	25901	5640	31541	13,52%	84854	112099	196953	84,45%
12	Santarém	226928	20231	10140	30371	13,38%	89572	100938	190510	83,95%
13	Portalegre	105702	8485	5270	13755	13,01%	42670	44701	87371	82,65%
14	Beja	149405	11951	6314	18265	12,22%	60371	63483	123854	82,89%
15	Coimbra	307502	28907	7496	36403	11,83%	106908	148726	255634	83,13%
16	Leiria	197252	16211	5260	21471	10,88%	77984	93527	171511	86,95%
17	Castelo Branco	177440	14649	4518	19167	10,80%	70289	84527	154816	87,26%
	Portugal Continental	4303654	516669	222913	739582	17,18 %	1479157	1941576	3420733	79,48%

O **Quadro VIII.1** foi adaptado de, *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*.

Quadro X.1 – Número de escolas no distrito da Guarda comparado com os restantes distritos de Portugal continental no ano de 1864

Posição	Distritos	População absoluta	1864			
			Número de escolas			Número de habitantes por cada escola
			Masculinas	Femininas	Total	
1	Lisboa (Setúbal)	440774	231	248	479	920
2	Santarém	201762	102	79	181	1114
3	Guarda	214507	151	16	167	1284
4	Porto	419691	214	78	292	1437
5	Évora	102148	45	24	69	1480
6	Portalegre	97910	53	13	66	1483
7	Bragança	161459	96	11	107	1508
8	Castelo Branco	159901	85	21	106	1508
9	Vila Real	218320	117	14	131	1666
10	Beja	135116	60	21	81	1668
11	Viseu	365781	187	12	199	1838
12	Faro	177310	61	28	89	1992
13	Leiria	177466	76	11	87	2039
14	Aveiro	251946	111	10	121	2082
15	Coimbra	282081	115	11	126	2238
16	Viana do Castelo	203721	73	7	80	2546
17	Braga	317499	110	8	118	2690
	Portugal Continental	3927392	1887	612	2499	1571

O **Quadro X.1** foi adaptado de, *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*, pp. XXV.

Quadro XI.1 – Número de escolas no distrito da Guarda comparado com os restantes distritos de Portugal continental no ano de 1878

Posição	Distritos	População absoluta	1878			
			Número de escolas			Número de habitantes por cada escola
			Masculinas	Femininas	Total	
1	Vila Real	232362	194	91	285	815
2	Guarda	233203	215	63	278	838
3	Bragança	171802	150	45	195	881
4	Lisboa (Setúbal)	517068	248	308	556	929
5	Porto	468291	333	169	502	932
6	Beja	149405	87	69	156	957
7	Viseu	388766	279	100	379	1025
8	Castelo Branco	177440	117	41	158	1123
9	Portalegre	105702	64	28	92	1148
10	Aveiro	270383	174	59	233	1160
11	Viana do Castelo	211519	149	28	177	1195
12	Santarém	226928	127	57	184	1233
13	Faro	203959	81	67	148	1378
14	Évora	113948	52	29	81	1406
15	Coimbra	307502	162	48	210	1464
16	Leiria	197252	101	24	125	1578
17	Braga	328134	162	37	199	1648
	Portugal Continental	4303654	2695	1263	3958	1087

O **Quadro XI.1** foi adaptado de, *Estatística de Portugal, População, Censo no 1.º de janeiro de 1878*, pp. XXV.

Quadro XIII.1 – Produção e consumo de cereais panificáveis do distrito da Guarda entre 1872 e 1877

			Peso	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Centeio	Colheita	alqueires	1.691.694	1.961.191	1.961.196	1.998.685	1.998.685	2.450.068	
		hectolitros	249.524	289.275	289.276	294.806	294.806	361.385	
	Consumo	alqueires	1.974.609	2.055.140	2.065.140	2.145.000	2.145.000	2.686.492	
		hectolitros	291.254	303.133	304.608	316.387	316.387	396.257	
Milho	Colheita	alqueires	1.300.650	852.700	852.700	832.620	832.620	800.712	
		hectolitros	191.845	125.773	125.773	122.811	122.811	118.105	
	Consumo	alqueires	925.680	823.934	823.934	835.850	855.850	781.096	
		hectolitros	136.537	121.530	121.530	123.287	126.237	115.211	
Trigo	Colheita	alqueires	530:175	567:078	567:078	570:110	570:110	1:644:944	
		hectolitros	78.200	83.644	83.644	84.091	84.091	242.629	
	Consumo	alqueires	399:272	444:569	444:569	451:220	451:220	798:717	
		hectolitros	58.892	65.573	65.573	66.554	66.554	117.810	

O **Quadro XIII.1** foi adaptado de, *Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959*, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613. A correspondência entre *alqueires* e litros foi feita segundo, JUSTINO (1989: 268-269), ou seja 1 alqueire de cereais corresponde a 14,75 litros.

Quadro XIV.1 – Produção e consumo de cevada e aveia do distrito da Guarda entre 1872 e 1877

			Peso	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Cevada	Colheita	alqueires	130.250	135.807	135.807	142.850	142.850	163.387	
		hectolitros	19.211	20.031	20.031	21.070	21.070	24.099	
	Consumo	alqueires	132.200	137.266	137.266	145.300	145.300	156.965	
		hectolitros	19.499	20.246	20.246	21.431	21.431	23.152	
Aveia	Colheita	alqueires	-	-	-	-	-	-	
		hectolitros	-	-	-	-	-	-	
	Consumo	alqueires	-	-	-	-	-	-	
		hectolitros	-	-	-	-	-	-	

O **Quadro XIV.1** foi adaptado de, *Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959*, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613. A correspondência entre *alqueires* e litros foi feita segundo, JUSTINO (1989: 268-269), ou seja 1 alqueire de cereais corresponde a 14,75 litros.

Quadro XV.1 – Produção e consumo de batata e outras leguminosas do distrito da Guarda entre 1872 e 1877								
		Peso	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Batata	Colheita	alqueires	1.417.393	2.747.561	2.747.561	2.325.410	2.325.410	2.289.058
		toneladas	15.591	30.223	30.223	25.579	25.579	25.179
	Consumo	Alqueires	2.318.066	2.930.352	2.930.352	2.876.496	2.876.496	2.378.277
		toneladas	25.498	32.233	32.233	31.641	31.641	26.161
Feijão	Colheita	alqueires	345.790	237.523	237.523	140.728	140.728	174.391
		hectolitros	51.004	35.034	35.034	20.757	20.757	25.722
	Consumo	alqueires	247575	244.575	244.575	246.360	246.360	190.222
		hectolitros	36.517	36.074	36.074	36.338	36.338	28.057
Fava	Colheita	alqueires	131	136	136	138	138	102
		hectolitros	19	20	20	20	20	15
	Consumo	alqueires	162	105	105	105	105	87
		hectolitros	23	15	15	15	15	12
Grão-de-bico	Colheita	alqueires	14.069	10.445	10.445	12.210	12.210	5.064
		hectolitros	2.075	1.540	1.540	1.800	1.800	746
	Consumo	alqueires	10.712	10.678	10.678	11.895	11.895	4.393
		hectolitros	1.580	1.575	1.575	1.754	1.754	647
Chicharro	Colheita	alqueires	29.849	16.974	16.974	14.640	14.640	11.712
		hectolitros	4.402	2.503	2.503	2.159	2.159	1.727
	Consumo	alqueires	9.900	16.170	16.170	15.275	15.275	14.249
		hectolitros	1.460	2.385	2.385	2.253	2.253	2.101
Lentilhas	Colheita	alqueires	148	2.547	2.547	2.120	2.120	470
		hectolitros	21	375	375	312	312	69
	Consumo	alqueires	184	6.324	6.324	6.420	6.420	1.520
		hectolitros	27	932	932	946	946	224

O **Quadro XV.1** foi adaptado de, *Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959*, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613. A correspondência entre *alqueires* e litros foi feita segundo, USTINO (1989: 268-269), ou seja 1 alqueire de cereais corresponde a 14,75 litros; e 1 alqueire de batatas corresponde 11 Quilogramas.

Quadro XVI.1 – Produção de vinho maduro do distrito da Guarda entre 1872 e 1877							
Concelhos		1872	1873	1874	1875	1876	1877
Seia	almudes		75.120		75.240		80.000
	hectolitros		20.057		20.089		21.360
Vila Nova de Foz-Coa	almudes		50.735		55.640		60.000
	hectolitros		13.546		14.855		16.020
Pinhel	almudes		38.710		38.820		42.320
	hectolitros		10.335		10.364		11.299
Guarda	Almudes		36.420		38.550		40.520
	hectolitros		9.724		10.292		10.818
Figueira de Castelo Rodrigo	almudes		38.500		3.585		40.020
	hectolitros		10.279		10.299		10.685
Almeida	almudes		25.110		25.510		27.842
	hectolitros		6.704		6.811		7.4333
Meda	almudes		18.650		18.850		20.200
	hectolitros		4.979		5.032		5.393
Gouveia	almudes		12.340		14.440		16.180
	hectolitros		3.294		3.855		4.320
Sabugal	almudes		12.315		12.850		16.000
	hectolitros		3.288		3.430		4.272
Celorico da Beira	almudes		12.380		12.485		15.300
	hectolitros		3.305		3.333		4.085
Trancoso	almudes		10.730		10.850		12.500
	hectolitros		2.864		2.896		3.337
Fornos de Algodres	almudes		8.110		8.450		10.040
	hectolitros		2.165		2.256		2.680
Aguiar da Beira	almudes		3.850		4.000		6.000
	hectolitros		1.027		1.068		1.602
Manteigas	almudes		540		620		1.200
	hectolitros		144		165		320
Distrito	almudes		266.609		343.515		343.515
	hectolitros		71.184		91.718		94.752
					354.880		354.880
						354.880	388.122
							103.624

O **Quadro XVI.1** foi adaptado de *Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959*, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613. A correspondência entre *almudes* e litros foi feita segundo, AMARO (2006: 575), ou seja 1 almude de vinho corresponde a 26,7 litros.

Quadro XVII.1 – Produção de azeite do distrito da Guarda entre 1872 e 1877

Concelhos	valor	1872	1873	1874	1875	1876
Guarda	almudes		14.800		12.650	12.500
	hectolitros		3.951		3.377	3.337
Fornos de Algodres	almudes		10.380		10.200	10.150
	hectolitros		3.771		2.723	2.710
Celorico da Beira	almudes		10.620		8.450	8.400
	hectolitros		2.835		2.256	2.242
Figueira Castelo Rodrigo	almudes		9.150		8.120	8.100
	hectolitros		2.443		2.168	2.162
Pinhel	almudes		6.050		6.000	5.540
	hectolitros		1.615		1.602	1.479
Gouveia	almudes		4.850		4.210	3.550
	hectolitros		1.294		1.124	947
Vila Nova de Foz-Coa	almudes		1.980		1.800	1.750
	hectolitros		528		480	467
Ceia	almudes		840		750	730
	hectolitros		224		200	194
Sabugal	almudes		620		520	440
	hectolitros		165		138	117
Trancoso	almudes		300		285	220
	hectolitros		80		75	58
Almeida	almudes		254		240	220
	hectolitros		67		64	58
Meda	almudes		285		250	210
	hectolitros		76		66	56
Aguiar da Beira	almudes		125		120	100
	hectolitros		33		32	26
Manteigas	almudes		40		50	40
	hectolitros		10		13	10
Distrito	almudes		74681	60294	60294	53645
	hectolitros		19.939	16.098	16.098	14.323

O **Quadro XVII.1** foi adaptado de, *Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959*, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613. A correspondência entre *almudes* e litros foi feita segundo, AMARO (2006: 575), ou seja 1 almude de azeite corresponde a 26,7 litros.

Quadro XVIII.1 – Produção de mel, por concelho de 1877

Concelhos do distrito da Guarda	mel		amêndoa	noz	castanha
	almudes	litros	litros	alqueires	alqueires
Aguiar da Beira	10	200		15	200
Almeida	20	120		80	100
Celorico da Beira	40	246		340	4100
Figueira Castelo Rodrigo	9	60		60	140
Fornos de Algodres	5	48		300	6500
Gouveia	20	130		-	400
Guarda	21	186		6340	8250
Manteigas	39	285		80	5540
Meda	19	150		30	8200
Pinhel	38	26		100	3200
Sabugal	52	340		-	4300
Seia	6	140		3220	10500
Trancoso	10	135		45	1720
Vila Nova de Foz-Coa	12	142		30	2710
Distrito	301	2442	10810	10640	55860

O **Quadro XVIII.1** foi adaptado de, *Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959*, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613.

Quadro XVIII.2 – Produção de mel por concelho de 1872 e 1877

Concelhos do distrito da Guarda	1872	1873	1874	1875	1876	1877
	almudes	almudes	almudes	almudes	almudes	almudes
Aguiar da Beira		10		8		10
Almeida		20		21		20
Celorico da Beira		40		38		40
Figueira Castelo Rodrigo		6		7		9
Fornos de Algodres		5		5		5
Gouveia		20		19		20
Guarda		18		18		21
Manteigas		38		36		39
Meda		18		20		19
Pinhel		40		36		38
Sabugal		50		50		52
Seia		5		4		6
Trancoso		8		7		10
Vila Nova de Foz-Coa		12		10		12
Distrito	288	290	290	279	279	301

Quadro XVIII.3 – Produção de cera por concelho de 1872 e 1877

Concelhos do distrito da Guarda	1872	1873	1874	1875	1876	1877
	almudes	almudes	almudes	almudes	almudes	almudes
Aguiar da Beira		196		190		200
Almeida		130		128		120
Celorico da Beira		258		240		246
Figueira Castelo Rodrigo		58		55		60
Fornos de Algodres		50		48		48
Gouveia		128		126		130
Guarda		180		181		186
Manteigas		280		278		285
Meda		175		180		150
Pinhel		260		255		26
Sabugal		320		320		340
Seia		140		138		140
Trancoso		130		128		135
Vila Nova de Foz-Coa		140		138		142
Distrito	2116	2445	2445	2405	2405	2442

Quadro XVIII.4 – Produção de nozes por concelho de 1872 e 1877

Concelhos do distrito da Guarda	1872	1873	1874	1875	1876	1877
	almudes	almudes	almudes	almudes	almudes	almudes
Aguiar da Beira		15		20		15
Almeida		65		85		80
Celorico da Beira		350		420		340
Figueira Castelo Rodrigo		30		65		60
Fornos de Algodres		320		340		300
Gouveia		-		-		-
Guarda		7340		7420		6340
Manteigas		85		100		80
Meda		15		35		30
Pinhel		125		140		100
Sabugal		-		-		-
Seia		3200		3350		3220
Trancoso		40		55		45
Vila Nova de Foz-Coa		25		36		30
Distrito	9920	11915	11915	12066	12066	10640

Quadro XVIII.5 – Produção de castanhas por concelho de 1872 e 1877						
Concelhos do distrito da Guarda	1872	1873	1874	1875	1876	1877
	almudes	almudes	almudes	almudes	almudes	almudes
Aguiar da Beira		250		285		200
Almeida		100		120		100
Celorico da Beira		3200		5200		4100
Figueira Castelo Rodrigo		200		250		140
Fornos de Algodres		8500		8620		6500
Gouveia		450		500		400
Guarda		9320		10310		8250
Manteigas		8600		8680		5540
Meda		10700		10750		8200
Pinhel		3900		4100		3200
Sabugal		2050		5500		4300
Seia		14400		14650		10500
Trancoso		2140		2830		1720
Vila Nova de Foz-Coa		3610		8860		2710
Distrito		62595		67420		75655
				75655		55860

Os Quadros XVIII.2, XVIII.3, XVIII.4, XVIII.5 foram adaptados de, *Inventário do Fundo do Governo Civil da Guarda e Fundos Relacionados, Coordenação das Atividades Económicas e da População, 1855-1959*, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc J/A Agropecuária, Cx. 613.

Quadro XXIII.1 – Indústrias do distrito da Guarda em 1881												
	Concelho	Freguesia	Lugar	Fabricante (ano da fundação)	Número de trabalhadores	Matérias-primas que utiliza			Despesa de transporte por 15 kg	Capital e produção anual	Produção anual	
						Matérias-primas	Procedência	Despesa de transporte por 15 kg			Mercados de consumo	Despesa de transporte, por 15 kg
1	Guarda	Guarda	Porto Carne	Simão Ribas (1850)	56	sedã	Distrito da Guarda		10:000\$000	Lisboa, Porto, Lyon, Marselha		
2			Guarda	Francisco António Patrião (1871)	47	sedã	Distrito da Guarda		3:650 kg	Lisboa, Porto, Lyon, Marselha		
3		Trinta	Trinta	Herdeiros de João da Fonseca Corsino (1850)	32	Lã, anil, hume e azeite	Guarda e Covilhã		5:000\$000 6:750 kg	Lisboa, Porto e Viseu		
4	Manteigas	Manteigas	Ponte dos Frades	António Martins Ramos & C.ª (1854)	9	Lã e azeite	Évora e Manteigas	500 reis	4:2000\$000 6:800 kg	Guarda, Guimarães e Lamego		
5			S. Gabriel	Joaquim Pereira de Mattos e Cunha (1874)	60	Lã	Évora	250 reis	2:1:500 kg	Trás-os-Montes, Minho e Beira	250 reis para o Minho	
6			Outeiro	Manuel da Cunha Junior (1842)	12		Évora, Porto, Lisboa, Castelo Branco e Espanha	Entre 500 a 400 reis	7:100 kg	Trás-os-Montes e Beira	580 reis	
7			Engenho do Rei	Manuel Francisco Serra & C.ª (1856)	6							
8			Ponte dos Frades	Manuel Pereira de Mattos & C.ª (1856)	9	Lã	Évora			Trás-os-Montes e Minho		
9	Gouveia	Gouveia	Toural	António Mendes da Costa e Silva (1850)	10	lã			4:500 kg			
10			Lameiras	Conde de Caria (1841)	61	Lã, hume, sabão, Carvão, Grume, Pau sandalino, pau amarelo, etc.	Évora, Lisboa, Porto, Guarda, Espanha e França	Entre 180 a 300 reis	32:000\$000 9:000 kg	Viseu, Mangualde e Vila Real		
11			Lages	Conde de Caria & C.ª (1866)	11				12:000 kg			
12			Raza	Herdeiros de M. de A. Amaral Cardoso (1859)	11				5:000\$000 4:5000 kg			
13			Ladeira de Santo Amaro	Joaquim de Almeida Rainha (1849)	95	Lã, hume, sabão, Carvão, Grume, Pau sandalino, pau amarelo, etc.	Évora, Lisboa, Porto, Guarda, Espanha e França	Até 300 reis	29:000\$000	Guarda, Mangualde e Viseu	Entre 480 e 960 reis	
14			Ribeira	Joaquim de Almeida Rebello (1855)	?				4:000\$000	Estremadura		
15			Cerca	José Bernardo da Sousa Oliveira (1854)	25				9:5000\$000 11:250 kg	Mangualde e Viseu	Entre 50 a 100 reis	
16			São Mamede	José Braz & Irmão (1866)	42							

Quadro XXIII.2 – Indústrias do distrito da Guarda em 1881

	Matérias-primas que utiliza										
	Concelho	Freguesia	Lugar	Fabricante (ano da fundação)	Número de trabalhadores	Matérias-primas	Procedência	Despesa de transporte por 15 kg	Capital e produção anual	Produção anual	Despesa de transporte, por 15 kg
17	Gouveia		Ponte	Manuel da Cunha (1858)	56	Lã, hume, sabão, Curdo, Grume, Pau sândalo, pau amarello, etc.	Évora, Lisboa, Porto, Guarda, Espanha e França	Até 360 reis	13:000\$000	Viscu, Mangualde e Vila Real	Entre 50 a 200 reis
18		Sampaio	Sampaio	Esteban Urbaque (1849)	14		Serra da Estrela	200 reis	8:500\$000 9:000 kg	Porto	200 reis
19		Sampaio	Sampaio	Francisco Estanislau Perez (1855)	14				7:000\$000		
20		Mello	Saborida	Joaquim José Cabral & C.ª (1855)	42	Lã, hume, sabão, Curdo, Grume, Pau sândalo, pau amarello, etc.	Évora, Alverca e Porto de Lisboa	Entre 200 a 300 reis	9:000\$000 4:500 kg	Mangualde, Viseu e Trancoso	
21		Freixo da Serra	Freixo da Serra	António Augusto Ferreira (1844)	16						
22		Figueiró da Serra	Figueiró da Serra	Olivia Pires & C.ª (1853)	12				8:000\$000		
23		Rio Torto	Rio Torto	Joaquim Homem de Moura Portugal (1857)	11				10:000\$000		
24		Moimenta da Serra	Moimenta da Serra	António Augusto Lopes da Costa (1876)	163	Lã do estrangeiro, hume, sabão, Pau sândalo, etc.	Norte a Sul de Portugal, Inglaterra, França, Bélgica e Espanha	300 reis	90:000\$000	Mangualde, Viseu, Lisboa e Porto	
25		Moimenta da Serra	São Pedro de Parabos	José Augusto Lopes da Costa & Irmão (1875)	138	Lã do estrangeiro, hume, sabão, Grude, Curdo, etc	Guarda, Évora, Lisboa, Guimarães, França e Buenos Ayres	300 reis	70:000\$000	Guarda, Porto e Lisboa	
26		Paços da Serra	Rocha	Manuel Ignacio Delgado & C.ª (1871)	3				7:000\$000		
27			Rocha	Manuel de Jesus Serra & Filho (1871)	?				7:000\$000		
28			Regateira	Manuel da Serpa & C.ª	?						
29	Seia	Seia	Valles	António da Miranda Brandão (1866)	8		Guarda, Alentejo e Estrangeiro		4:000\$000		
30			Vodra	Dias & Pereira (1875)	14				4:000\$000 9:000 kg		
31		S. Romão	Cabeço da Sr.ª da Estrela	António Alves da Rocha (1872)	40		Évora, Porto, Coimbra, Lisboa e Bélgica	320 reis	6:000\$000	Mangualde e Alentejo	
32			Cabecinho	Francisco Marques Guimarães & Pinas (1852)	62		Guarda, Lisboa, Porto, Castelo Branco, França e Inglaterra	300 reis	17:000\$000	Lisboa, Porto, Braga, Guimarães, Mangualde e Viseu	

Quadro XXIII.3 – Indústrias do distrito da Guarda em 1881											
	Concelho	Freguesia	Lugar	Fabricante (ano da fundação)	Número de trabalhadores	Matérias-primas que utiliza			Produção anual		
						Matérias-primas	Procedência	Despesa de transporte por 15 kg	Capital e produção anual	Mercados de consumo	Despesa de transporte, por 15 kg
33	Seia	S. Romão	Valle do Regato	Manuel Francisco Camello & C.ª (1858)	30	Lã, cardo, papelleo e azeite	Évora, Lisboa, Fundão e Castelo Branco	320 reis	10:000\$000	Alentejo	
34		Loriga	Loriga	Abilio Luiz de Brito Freire (1880)	54		Évora, Coimbra, Évora-Côa, Coimbra, Sabugal, Lisboa, Porto e estrangeiro	200 a 360 reis	11:500\$000	Lisboa, porto, Minho e Évora	
35				A. Luiz Amaro de Brito Monteiro & Sócios (1873)	6				6:000\$000		
36				António Luiz Mendes & Sócios (1859)	46				8:000\$000		
37				Emillio Mendes dos Reis (1874)	41				9:000\$000		
38				João Marques Guimarães (1863)	23				9:000\$000		
39				Plácido Luiz de Brito & C.ª (1866)	6				3:200\$000 3:200 kg		
40				Sebastião de Almeida Soriano & Sócios (1874)	1				6:000\$000		
41		Alvôco da Serra	Alvôco da Serra	António Luiz Monteiro e Pina (1879)	44	Lã nacional, pau de sindalo, sabão, grude, cardo, etc.	Guarda, Évora, Lisboa, Porto e Estrangeiro	120 a 380 reis	8:000\$000	Minho, Alentejo e Algarve	
42				Joaquim Monteiro Pina (1877)	72	Lã nacional, pau de sindalo, sabão, grude, cardo, etc.	Guarda, Évora, Lisboa, Porto e Estrangeiro	120 a 380 reis	10:000\$000	Minho, Alentejo e Algarve	
43				Viúva de João José de Brito (1858)		Lã nacional, pau de sindalo, sabão, grude, cardo, etc.	Guarda, Évora, Lisboa, Porto e Estrangeiro	120 a 380 reis	7:000\$000		

Os Quadros XXIII.1, XXIII.2 e XXIII.3 foram adaptados de, *Inquérito Industrial de 1881*, Segunda Parte, visitas às Fábricas, volume 3, livro terceiro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, pp. 84-173.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

REPARTIÇÃO CENTRAL

Dom Luiz, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º É o governo auctorisado, precedendo concurso de sessenta dias, a adjudicar em hasta publica na fórma estabelecida no artigo 3.º da carta de lei de 26 de janeiro de 1876:

1.º A construcção e exploração do caminho de ferro da Beira Alta, o qual, partiudo de Pampilhosa na linha do norte, siga por Santa Comba Dão ou suas proximidades e termine na fronteira de Hespanha, ligando-se ao caminho de Salamanca;

2.º A continuação do caminho de ferro desde a actual estação de Coimbra até ao interior da cidade, e a construcção, no local que for julgado mais conveniente, de uma estação para passageiros e mercadorias.

§ 1.º O programma do concurso será feito conforme as disposições d'esta lei.

§ 2.º A base da licitação será o *quantum* da subvenção kilometrica que o estado deve pagar, sendo preferido na adjudicação o licitante que menor subsidio pedir.

§ 3.º Nenhum licitante será admittido a concurso sem ter previamente depositado a quantia de réis 135:000\$000 ou o valor correspondente em titulos de divida fundada portugueza de 3 por cento, segundo o seu valor no mercado.

Art. 2.º No programma, que o governo publicar para a licitação publica, o praso marcado para a construcção não poderá exceder o periodo de quatro annos. Os trabalhos da construcção devem começar no praso de tres mezes.

Todos estes prazos serão contados e começarão a correr da data do respectivo contrato.

Art. 3.º O deposito definitivo na adjudicação do caminho de ferro da Beira Alta será de 270:000\$000 réis, ou respectivamente o valor correspondente em titulos de divida fundada, segundo o seu valor no mercado.

§ unico. No levantamento d'este deposito se observarão as regras estabelecidas no contrato approvado pela lei de 5 de maio de 1860.

Art. 4.º Se a empreza a quem for adjudicada a construcção e exploração do caminho de ferro da Beira Alta se constituir em sociedade anonyma, ficam os seus estatutos dependentes da approvação do governo, sem embargo da lei de 22 de junho de 1867.

Art. 5.º O governo não é obrigado a fazer a adjudicação, quando julgar que é prejudicial aos interesses publicos e ao thesouro a proposta da menor subvenção das que forem feitas no respectivo concurso.

Art. 6.º Se no concurso não houver licitantes, ou não houver proposta accetavel, é o governo auctorisado a construir e explorar por conta do estado, nos termos d'esta lei, o caminho de ferro da Beira Alta.

Art. 7.º As condições de construcção e exploração da linha da Beira Alta serão as mesmas que foram estipuladas no contrato approvado pela lei de 5 de maio de 1860, exceptuando aquellas que devem ser modificadas, substituidas ou additadas em virtude dos preceitos d'esta lei.

§ 1.º Este caminho será construido com leito e obras de arte para uma só via, excepto as estações.

§ 2.º Os carris empregados serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 30 kilogrammas por metro corrente.

§ 3.º A construcção d'este caminho deve terminar no periodo maximo de quatro annos, contados do começo dos trabalhos, e estes devem começar dentro de tres mezes, contados da data em que findar o praso do concurso, no caso de não haver licitante ou não haver proposta que o governo aceite.

Art. 8.º O governo, explorando por conta do estado, fixará opportunamente os preços da conducção de passageiros, gados e mercadorias, comtantoque não excedam os marcados nas tarifas geraes do caminho de ferro do Minho e Douro.

Art. 9.º É o governo auctorisado a crear e emitir os titulos necessarios para o pagamento da subvenção ou para a construcção, por conta do estado, das linhas de que trata a presente lei.

§ 1.º Estes titulos serão amortisaveis dentro de um periodo que não exceda cincoenta e seis annos, não podendo o encargo de juro e amortisação ser superior a 7 por cento da subvenção concedida, ou do custo das obras, se estas forem construidas por conta do estado.

§ 2.º O governo fará inserir annualmente no orçamento do estado os encargos dos titulos que tiver emitido.

Art. 10.º Não pagarão direitos nas alfandegas os materiaes, machinas e instrumentos importados para a construcção e exploração do caminho de ferro da Beira Alta e do ramal e estação de Coimbra.

§ unico. No caso de ser construido e explorado por adjudicação, regerà sobre isenção de direitos a lei de 3 de maio de 1860.

Art. 11.º O governo dará conta ás côrtes do uso que fizer das auctorisações concedidas n'esta lei.

Art. 12.º Fica revogada a legislação em contrario e designadamente a lei de 26 de janeiro de 1876, na parte que se refere ao caminho de ferro da Beira Alta.

Mandámos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda, e das obras publicas, commercio e industria, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no paço da Ajuda, aos 23 de março de 1878. — El-Rei, com rubrica e guarda. — Antonio de Serpa Pimentel — Lourenço Antonio de Carvalho. — (Logar do sello grande das armas reaes.)

Carta de lei pela qual Vossa Magestade, tendo sancionado o decreto das côrtes geraes de 18 de março de 1878, que auctorisa o governo a adjudicar em hasta publica a construcção e exploração do caminho de

ferro da Beira Alta, ou a construí-lo e explorá-lo por conta do estado, nos termos e condições exaradas na presente lei, o manda cumprir e guardar como n'elle se contém, pela fórma retrô declarada.

Para Vossa Magestade ver. = *Luiz Antonio Namorado* a fez.

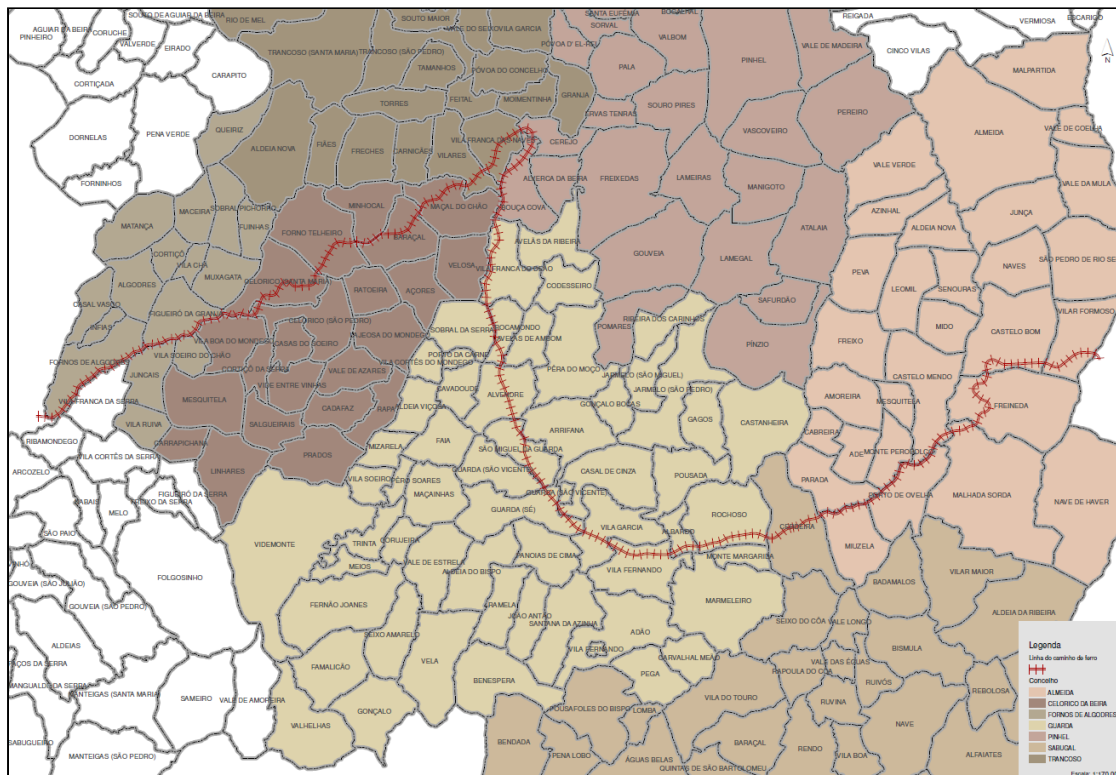
D. do G. n.º 73, de 1 de abril.

Decreto de 23 de março de 1878 / Ministério das Obras Públicas, in “Diário do Governo”, n.º 73, 23 de março de 1878, pp. 37-38.

Quadro XXXI.1 – Evolução da emigração por distrito entre 1872 e 1890

	1878	1879	1880	1881	1872 a 1881 Total	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1882 a 1890 Total
Aveiro	790	882	1002	913	11340	963	1470	1143	786	1153	1850	1689	1959	2518	13531
Beja	7	2	2	15	38	9	4	0	6	0	9	68	33	486	615
Braga	816	1008	976	1200	12780	1209	1121	1101	708	724	1347	1761	1579	1477	11027
Bragança	13	13	12	20	252	22	38	35	23	30	115	544	653	1065	2525
Castelo Branco	11	7	20	25	128	12	7	5	70	6	57	32	54	42	285
Coimbra	843	918	964	1198	8833	1324	1564	1430	820	778	1559	1922	1365	2188	12950
Évora	0	1	1	1	4	1	5	4	5	10	6	20	22	22	95
Faro	19	18	28	42	225	75	67	114	1531	152	169	112	194	186	2600
Guarda	33	49	34	52	544	161	70	47	80	57	482	610	672	916	3095
Leiria	42	68	101	110	719	225	252	281	151	127	318	367	427	723	2871
Lisboa (Setúbal)	680	1287	1175	1164	11816	1221	1072	1029	1316	783	399	420	588	509	7337
Portalegre	0	3	0	0	3	4	1	0	1	4	17	20	21	41	109
Porto	2401	2896	2695	2765	31840	3142	2303	2699	2420	2775	2551	3050	3084	3791	25815
Santarém	5	5	2	4	54	7	14	9	13	9	43	45	84	67	291
Viana do Castelo	497	611	576	637	6911	868	740	669	410	476	791	897	831	1036	6718
Vila Real	418	495	622	821	7547	932	945	900	855	887	1369	2339	1797	3070	13094
Viseu	848	1035	1067	1319	10593	2037	2187	1866	1142	1290	2124	2579	2229	3726	19180
Portugal continental	7423	9298	9277	10286	103627	12212	11860	11332	10337	9261	13206	16475	15592	21863	122138

O Quadro XXXI.1 foi adaptado de, *Anuário Estatístico de Portugal, 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 48-55, *Anuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899 e de *Termos de Identidade / Identificação para Concessão de Passaportes, Livros n.º 3*, in “Governos Civil do Distrito da Guarda, Termos de Identidade / Identificação para Concessão de Passaportes”, PT/ADGRD/Governo Civil/Sc H-SSc H/D / Sr 07, Cx. 542 e Cx. 543, Termos de Identificação, 04/01/1879 a 12/1890.



O Mapa XXXVI.1. foi adaptado de, *Mapa das freguesias do distrito da Guarda com o traçado da Linha da Beira Alta*, in, Site: “CAOP 2010, Cartas Militares”, Instituto Geográfico do Exército, disponível em: <http://www.igeo.pt/producao/cadastro/caop/inicial.htm> (consultado em novembro de 2011).

Quadro LIV – Indústrias do distrito da Guarda em 1890

Concelho	Número de indústrias	Tipos de indústrias (na generalidade são pequenas indústrias)	Capital		Número de Operários
			Fixo	Circulante	
Aguiar da Beira	93	albardos, alfaiataria, calçado, carpintaria, construções, funileiro, lã, linho, moagem, fosforos e serrallahria	-	494\$000 reis (só 5 actividades com registo)	106
Almeida	616	Albardos, a, moagem, ourleool, alfaiataria, calçado, carpintaria, cera, ceramica, confeitaria, construções, ferrador, funileiro, lã, linho, marcenaria, moagem, ourivesaria e serrallahria	1:800\$000 reis (só 1 empresa registada)	2:000\$000 reis (só 1 empresa registada)	796
Celorigo da Beira	255	Albardas, alfaiataria, cabrestos, calçado, caldeiraria, carpintaria, construções, ferrador, funileiro, lã, linho, moagem, padaria, polvora, roupa e serrallahria	-	-	302
Figueira Castelo Rodrigo	259	Albardas, alfaiataria, calçado, carpintaria, construções, ferrador, funileiro, moagem, padaria e serrallahria	388\$000 reis (só 1 empresa registada)	2:135\$400 reis (só 2 empresas registadas)	294
Fornos de Algodres	172	Alfaiataria, calçado, carpintaria, cerâmica, onfostruções, ferrador, coneitaria, construções, ferrador, funileiro, lã, linho, marcenaria, moagem, padaria, roupa, serração e serrallahria	-	-	218
Gouveia	902 (114 lanificios)	Albardas, alfaiataria, calçado, carpinteiro, cera, cestaria, chapelaria, confeitaria, construções, encadermação, ferrador, fogueteiro, funileiro, lã, lãtoaria, linho, marcenaria, moagem, padaria, palmas, peneiros, serrallahria, tanoaria, tinturaria e tipografia	265:389\$000 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	367:062\$760 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	2088 (248 ligados aos lanificios)
Guarda	1448 (298 lanificios e 181 de linho)	Albardas, alfaiataria, aqucar, calçado, caldeirara, cardas, carpintaria, caruagens, carvão, cera, ceramica, cestaria, confeitaria, construções, corretero, encadermação, ferrador, fogueteiro, funileiro, lã, linho, marcenaria, moagem, modas, ourivesaria, padaria, fotografia, pintura, polvora, relojoaria, roupa, seda, serração, serrallahria, sinos, tomeiro e tipografia	69:954\$400 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	25:518\$550 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	2894 (831 ligados aos lanificios, 262 ligado ao linho e 30 a seda)
Manteigas	78 (28 lanificios)	Alfaiataria, calçado, carpintaria, construções, ferrador, lã, lãtoaria, moagem e serrallahria	52:294\$000 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	137:510\$000 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	587 (629 ligados aos lanificios)
Meda	430	Albardas, alcool, alfaiataria algodão, calçado, carpintaria, cera, ceramica, cestaria, construções, ferrador, fogueteiro, funileiro, lã, linho, moagem, modas, padaria, pintura, roupa, serração e serrallahria	10:625\$000 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	11:821\$300 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	543
Pinhel	224	Albardas, alfaiataria, calçado, carpintaria, carvão, cola, construções, cortumes, ferrador, funileiro, lã, linho, moagem, padaria e serrallahria	6:374\$500 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	8:211\$000 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	281
Sabugal	847	Albardas, alfaiataria, calçado, caldeiraria, carpintaria, caruagens, cera, chapelaria, confeitaria, construções, ferrador, funileiro, lã, linho, moagem, padaria, roupa, saboaria, serrallahria e sinos	200\$000 reis (só 1 empresa registada)	50\$000 reis (só 1 empresa registada)	1023
Seia	405 (73 lanificios)	Alfaiataria, calçado, caldeiraria, carpintaria, ceramica, cestaria, chapelaria, chapéus, construções, cortumes, ferrador, funileiro, lã, lãtoaria, marcenaria, moagem, padaria, roupa e serrallahria	145:540\$000 reis (só 18 empresas e actividades com registo)	144:254\$000 reis (só 16 empresas e actividades com registo)	1176 (178 ligados aos lanificios)
Trancoso	168	Albardas, alcool, alfaiataria, calçado, carpintaria, cera, cerâmica, ferrador, funileiro, lã, linho, marcenaria, moagem, padaria, serrallahria e sinos	1:220\$000 reis (só 2 empresas e actividades com registo)	7:340\$000 reis (só 2 empresas e actividades com registo)	244
Vila Nova de Foz-Côa	190	Albardas, alfaiataria, calçado, carpintaria, cera, cerâmica, construções, cordoaria, corretero, ferrador, funileiro, linho, moagem, padaria, roupa, serração e serrallahria	2:543\$800 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	848\$200 reis (não ha registo da totalidade das actividades e empresas)	184

O Quadro LIV foi adaptado de, *Inquérito Industrial de 1890, Industrias Fabris e Manufactureiras*, volume III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, 607-706.

