

Alguns reflexos da implantação do caminho de ferro no Alto Douro no final do século XIX

Maria Helena Mesquita Pina¹

Introdução

A Região Demarcada do Douro, produtora do afamado Vinho do Porto, estende-se desde Barqueiros, limite ocidental, até à fronteira em Barca d'Alva, numa extensão de cerca de 250000 ha². A sua paisagem xistosa, extremamente apelativa, reflecte a plenipotência da vinha, mas numa perspectiva polivalente onde o substracto humano, o cultural, o arquitectónico, o económico e outros se conjugam para a sua caracterização e individualização.

Detentora de um microclima de cariz mediterrâneo, esta Região vitícola apresenta efectivamente uma paisagem carismática onde a policromia das videiras de castas seleccionadas envolve as habitações e os anexos vitícolas das quintas, enquanto as manchas de povoamento se posicionam preferencialmente em rechãs situadas entre os 250 e os 450 metros de altitude.

Desde a década de sessenta do século XX o povoamento expandiu-se, mas ladeando as principais vias de acesso onde os residentes e, de modo particular, os emigrantes, passaram a construir aí a sua residência. Com efeito, quando não era possível manter-se no lugar das suas raízes familiares, transferiam-se para a sede concelhia onde exerciam as novas funções laborais, ou construía as habitações nas proximidades das principais acessibilidades, um dos factores a considerar cada vez mais na sua instalação.

Na verdade, as acessibilidades sempre exerceram um papel fundamental no ordenamento de qualquer território, já que, aos fins estratégicos subjacentes ao traçado inicial dessas vias, associavam-se outras condicionantes, como a implantação das diferentes actividades económicas, a localização demográfica e tendências evolutivas, ou ainda movimentos endógenos de carácter diverso. Logicamente, podiam também ajudar a consolidar assimetrias espaciais.

Quando recuamos nesta análise a séculos anteriores, confirma-se que a Região Demarcada do Douro oferecia de facto grandes dificuldades à implantação das acessibilidades, pois não só os meios técnicos disponíveis eram escassos, mas também os meios financeiros e até os humanos eram muito limitados. Neste contexto, houve que aproveitar os eixos de mais fácil penetração, designadamente acidentes estruturais, como é o caso do “decalque” das estradas e caminhos de ferro das linhas de fractura que atravessam

¹ Departamento de Geografia, Faculdade de Letras da Universidade do Porto

² Fonte: Instituto dos Vinhos do Douro e Porto.

de norte a sul o vale do rio Douro, como se pode exemplificar com a linha do Corgo, a do Tua ou ainda a do Sabor.

Mas os factores condicionantes da implantação de uma rede de transportes não se restringem aos elementos de cariz natural, já que as interferências sócio-culturais, as económicas, ou ainda as institucionais são indeléveis. Neste âmbito, havia que analisar a incidência territorial da inscrição na paisagem de um dos meios mais destacados no século XIX: o caminho de ferro. Efectivamente, encontrando-se a “Região” a tentar sobreviver a mais uma crise vitivinícola e social a que a precaridade das acessibilidades não era alheia, havia que questionar as condicionantes que conduziram à implantação desta via, para além de detectar a interferência da viticultura na sua implantação e respectivo traçado. Era também importante descobrir o impacte do caminho de ferro na evolução sócio-económica regional.

Eis algumas das problemáticas a que tentaremos dar resposta neste artigo.

1. Alguns apontamentos de enquadramento histórico-institucional

Apesar de escassa, a bibliografia existente sustenta que o “Cima Douro” só a partir do final do século XVII se metamorfoseou nos afamados vinhedos dos nossos dias, já que as margens do rio Douro estavam cobertas por uma vegetação densa e diversificada que ascendia nas vertentes. Só em espaços ocasionais, nomeadamente a envolver a cidade de Lamego, surgia a vinha e com estrutura diferente da actual³.

As acessibilidades regionais então existentes circunscreviam-se a caminhos pedonais, estreitos, sinuosos, única forma de vencerem os declives existentes, a partir dos quais eram fáceis as emboscadas.

As estradas hierarquicamente superiores escasseavam e apresentavam um traçado que interligava apenas os grandes núcleos populacionais da Região Norte, como sucedia com Vila Real, Bragança ou Lamego. Contudo, até estes eixos principais eram em terra batida e só muito excepcionalmente empedrados.

Encontrávamo-nos num espaço onde o isolamento era uma realidade que conduzia a uma economia de cariz endógeno. Mas, apesar da precaridade da situação, neste período era já a parte ocidental da Região que melhor rede de transportes possuía.

Nestas circunstâncias, reservava-se às linhas fluviais um papel fundamental, particularmente o rio Douro. Era o meio mais seguro de acesso à cidade do Porto, de onde provinham sobretudo artigos alimentares e outros indispensáveis ao desenrolar do quotidiano, e para onde eram transportados o vinho e outras produções durienses.

Apesar deste isolamento, só após a criação da “*Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro*” e da *demarcação* da área autorizada a produzir o Vinho do Porto é que algo iria mudar e, ainda assim, lentamente. Na realidade, a rede viária “principal” de então interligava quase em exclusivo as sedes concelhias com os lugares mais destacados e, inevitavelmente, com os cais de embarque dos vinhos. A rede de caminhos locais, por seu lado, ainda era mais precária como Rebelo da Fonseca nos retrata, agravada pelas atitudes dos proprietários vitícolas que davam prioridade à vinha.

Dada a expansão da área vitícola a partir do século XVIII e a multiplicação dos contactos com os exportadores, surgiram então diversos projectos de criação, ou de

³FERNANDES, Ruy, “Descrição do terreno em roda da cidade de Lamego duas leguas”, Porto. O autor refere-se aos “vinhos de Lamego” que se colhiam nas cercanias de Lamego e cuja área de produção se prolongava até ao Rio Douro.

ampliação, de estradas reais durienses, sendo prioritárias as ligações à cidade do Porto e à Régua. Não podemos ignorar ainda que parte do traçado da rede interna de estradas secundárias foi determinada pela Companhia pombalina tendo como objectivo central facilitar a fiscalização dos produtos vínicos⁴.

Quando o século XIX despontou, os acessos ao Porto tinham melhorado apesar de continuarem muito difíceis. Na verdade, apenas os núcleos mais destacados sobressaíam como era o caso de Lamego, Régua ou Vila Real, enquanto penetrando para montante a situação ainda se degradava mais, sobretudo se nos aproximássemos da fronteira, apesar da ligeira melhoria registada após o rompimento do Cachão da Valeira.

As acessibilidades durienses no início do século XIX eram, na verdade, muito precárias. As raras excepções surgiram na área mais ocidental da Região e já na segunda metade do século XIX. Só então se inauguraram novas vias como a estrada de “1ª classe” que interligava Vila Real ao Peso da Régua e este último núcleo com a cidade de Lamego prolongando-se depois até à capital do Reino. Villa Maior refere ocasionalmente outras estradas como a que ligava a Régua ao Pinhão e esta última localidade a S. João da Pesqueira, mas sobretudo as “pombalinas”.

A estagnação era a tónica, reflectindo a instabilidade política e económica associada às invasões francesas e às lutas liberais que inviabilizaram até a manutenção da rede viária existente. Por esta razão, o rio Douro permaneceu como via preferencial de acesso à Região até meados do século XIX.

Foi efectivamente após 1852, com Fontes Pereira de Melo, que a situação sofreu alterações, já que só então ficaram concluídas as estradas antes referenciadas. Para além da rede viária, surgia também uma nova aposta estratégica, o caminho de ferro. Será algo que vai interferir inegavelmente nas dinâmicas regionais, quebrando o “isolamento”, sobretudo o reinante no “Douro Superior”.

Ainda assim e apesar da imprescindibilidade das novas acessibilidades, o caminho de ferro só se instalaria no final da década de setenta. Com efeito, o enquadramento social e económico na Região era extremamente adverso, pois, para além de se acumularem os excedentes vínicos decorrentes sobretudo da introdução fraudulenta de vinhos exteriores à Região, deflagrava a crise fitopatológica do oídio a que se seguiu a da filoxera. Perante este cenário, a desmotivação era generalizada sucedendo-se as falências, o abandono de muitas vinhas e o multiplicar de “mortórios”, alguns dos quais ainda nos dias de hoje se descobrem nas encostas mais acidentadas.

Este cenário ainda era mais preocupante nas freguesias vitícolas onde os vinhedos abrangiam uma área significativa e a ascendência das oligarquias regionais era incisiva (complementada ou não pela classe comercial). Aí registaram-se bruscas variações demográficas, em especial quando as crises se repetiram por anos consecutivos, pois, com a destruição da vinha, desaparecia a solvência económica dos proprietários locais.

Por outro lado, apesar do rio Douro também constituir um obstáculo à mobilidade das populações entre as duas margens, já que apenas existiam as barcas de passagem para a sua ligação, no entanto foi necessário aguardar por 1872 para se inaugurar a “ponte de peões da Régua” bem como outras que surgiram posteriormente como a do Pinhão. Tinham como objectivo facilitar o acesso às estações e apeadeiros do esperado caminho de ferro.

⁴Acrescente-se que para o financiamento destas novas vias ou para a melhoria das existentes, se criaram diversos impostos que incidiam sobre os vinhos, visto ser um produto de fácil controlo e de grande importância económica

Assim se compreende que no final da década de setenta do século XIX na Região apenas constassem as estradas já referenciadas no início do século XIX, de traçado muito sinuoso e estreito. Será o caminho de ferro que tentará, efectivamente, reverter esta situação, apesar dos obstáculos a vencer serem múltiplos.

A linha do Douro teve na realidade o seu início em 1873, apoiada pela burguesia portuense que se associara a organizações bancárias, sobretudo quando foi necessário prosseguir para além do Pinhão. Existiam, na verdade, grandes interesses económicos subjacentes que incidiam não só no escoamento das produções, mas também na introdução dos produtos químicos de combate às pragas fitossanitárias que incidiam nos vinhedos durienses, para além de, dadas as alterações estratégicas das firmas exportadoras que intensificavam a sua inserção no espaço produtivo, estas necessitarem de melhores acessos para a suas incursões exploratórias e posteriores aquisições fundiárias e vnicas, aliás num ambiente extremamente subvalorizado.

Neste enquadramento, no início de 1879 o comboio chegava à Rede (Fig. 1), estação que dava acesso à vila de Mesão Frio, enquanto em Julho atingia a Régua⁵. Em Maio de 1880 chegava ao Pinhão e dois anos mais tarde, depois de acesas discussões públicas, tinham início os trabalhos com vista ao prolongamento desta nova via até Barca d'Alva, obra concluída em Dezembro de 1887.

Simultaneamente despontavam as “ramificações” da linha férrea quer para norte, quer para sul, pois eram vistas como potenciais ampliadoras do rendimento da linha principal. Assim se permitia o acesso a mercadorias e pessoas provenientes de regiões como as beiraltinas ou as do planalto mirandês, que, desta feita, utilizariam a “*via acellerada*”. Contudo, o enquadramento regional não justificava uma grande celeridade nos investimentos, pelo que só em 1887 começou a funcionar a linha do Tua, enquanto a do Corgo foi inaugurada em 1906 e a do Sabor em 1938. O Alto Douro continuava extremamente periférico, apesar do impacte económico do Vinho do Porto na balança comercial portuguesa.

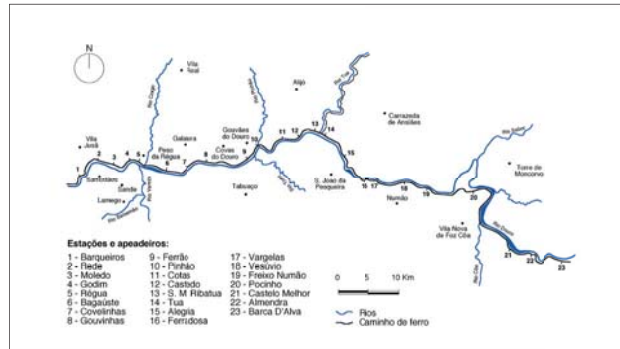
Em síntese, após um longo período que se estendeu até à segunda metade do século XIX em que a Região, apesar da expansão dos vinhedos, tentava sobreviver às múltiplas problemáticas que a envolviam, designadamente a precaridade das acessibilidades, só no período pombalino se desbloquearam algumas vias numa tentativa de interligar o Peso da Régua, sede da “Companhia”, com a cidade do Porto e os principais núcleos urbanos regionais. Todavia, perante a ausência quase total de manutenção, na segunda metade do século XIX as entidades responsáveis durienses continuavam a debater-se com o “isolamento” a que a Região continuava votada.

Foi com Fontes Pereira de Melo e a construção do caminho de ferro que este problema começou a esbater-se. Aliás, também a renovação e as novas estradas que despontavam, macadamizadas, surgiram numa interligação directa com as necessidades da crescente linha férrea, dando-se particular evidência aos acessos às estações e apeadeiros.

Perante este cenário, qual o impacte social e económico da implantação do caminho de ferro na Região?

⁵ Fonte: C. P., Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1896, Lisboa.

Fig. 1- Estações e apeadeiros da linha do Douro integrados no espaço duriense no final do século XIX.



Fonte: C. P., Área Museológica do Porto, Porto

2. A implantação do caminho de ferro e a evolução demográfica

Após a apresentação de breves notas de enquadramento através das quais percebemos algumas das principais problemáticas que envolviam a Região produtora do Vinho do Porto, havia que detectar a interferência no espaço duriense da implantação da linha de caminho de ferro. Via que atingiu a Região em 1879, atravessando o concelho de Mesão Frio, é neste concelho que se localiza a freguesia de Barqueiros (Fig. 1), uma das que registou uma das maiores regressões demográficas ocorridas no Alto Douro na segunda metade do século XIX. Todavia, seria esta a tendência dominante que acompanhou a implantação da linha de caminho de ferro no Alto Douro?

Para respondermos a esta questão acompanhemos a progressão regional do caminho de ferro e analisemos a evolução populacional registada nas freguesias que acolheram este meio.

Se iniciarmos pelo “Baixo Corgo”, pela citada freguesia de Barqueiros, verificamos que, apesar de aqui existirem amplos vinhedos direccionados a Sul e SE mas que tinham sido afectados pelas sucessivas crises fitopatológicas, uma apropriação do solo mais equilibrada em termos sociais possibilitou que a população, ainda assim, crescesse entre 1864 e 1878, embora com aumentos sempre inferiores a 15% e em contingência progressiva.

A chegada do comboio em 1879, por seu turno, trouxe benefícios vários, mas também um agravamento das carências nesta freguesia, pois este meio de transporte ao substituir o barco rabelo, lançou no desemprego os arrais e as tripulações dos barcos, para além dos trabalhadores dos estaleiros aí instalados. Com efeito, o transporte fluvial através do rio Douro tinha raízes históricas profundas nesta freguesia. Recorde-se que Barqueiros devia todo o seu fulgor a esta actividade, pois no final do século XVIII já aí se registavam 54 barcos rabelos que no total empregavam 347 homens (MENDES: 1981, 474). Se a esta população associássemos todos aqueles que davam apoio nos estaleiros, constatávamos que a sua ascendência local era efectiva. Quando o comboio substituiu o barco rabelo no transporte dos vinhos, como não existiam alternativas laborais, incrementou-se na verdade a fuga da população.

Neste enquadramento, Barqueiros perdeu 34,3% da sua população entre 1890 e 1900 (Fig.3). Note-se que em 1878 aqui residiam 2240 habitantes, valor que ainda aumentou durante o período de construção da via férrea, quando existiam maiores e melhores hipóteses laborais na freguesia. Este período ainda se alongou enquanto os vicultores e as firmas procediam à “aculturação” do novo transporte, já que a sua adopção

implicava avultados dispêndios financeiros. Mas, quando se substituiu efectivamente o barco rabelo pela “via acellerada”, deu-se a recessão demográfica e com tal incidência que, em 1900, apenas persistiam 1575 habitantes em Barqueiros.

Este decréscimo populacional, que reflectia a conjugação de crises no sector vitícola e a implantação da nova acessibilidade, repetiu-se na freguesia contígua, onde também residiam alguns arrais e tripulantes dos barcos rabelos inscritos em Barqueiros (Fig. 3).

Mas o quadro aqui referenciado seria abrangente de todas as freguesias que a nova via atravessava? Acompanhemos a progressão da “via acellerada” para Leste (Fig. 1).

Contrariamente aos exemplos anteriores, nas freguesias a montante o seu impacto foi positivo, contrabalançando mesmo os efeitos contrários decorrentes das crises fitopatológicas e das calamidades naturais. Com efeito, se restringirmos a nossa resposta à evolução demográfica, verificamos que a tónica deve ser colocada na estagnação dos valores populacionais ou em pequenos acréscimos, apesar de todas as contrariedades naturais e patológicas. A situação era, portanto, diferente quando confrontada com a de Barqueiros.

Debrucemo-nos, porém, sobre outros exemplos localizados ainda no “Baixo Corgo” como o Peso da Régua, um dos pólos residenciais com forte ascendente vitivinícola. Este núcleo desenvolvia-se a um ritmo impressionante, mas é muito difícil destrinçar os reflexos da implantação da nova acessibilidade, pois os seus efeitos associavam-se à grande concentração de armazéns vitivinícolas e de outras actividades conexas como tanoarias, etc. Além disso, esta vila para além de receber a linha do caminho de ferro em 1879, beneficiou da extensão desta infraestrutura, pois aí permaneceram os estaleiros enquanto a linha se estendia até ao Pinhão. Neste contexto, o Peso da Régua registou contínuos aumentos populacionais que ainda se avolumaram com o decorrer do tempo, proporcionando que enquanto em 1878 aqui residissem 2990 habitantes, em 1900 já fossem 3851⁶.

Como os factores explicativos neste caso são múltiplos e é difícil individualizar o impacto de cada um, direccionemo-nos para freguesias de cariz exclusiva ou essencialmente rural. E se a Régua sempre registou acréscimos demográficos que ainda se incrementaram após a conclusão do caminho de ferro, há comportamentos contrários por exemplo em Covelinhas (Fig. 1), uma das freguesias situada a E, que foi profundamente afectada pelas expropriações para a instalação da linha férrea, mas também pela filoxera. Apesar de ficar equipada com um apeadeiro e empregar alguns residentes nas obras, entre 1878 e 1890 o seu contingente populacional recuou cerca de 1/3 (Fig. 2). No decénio seguinte recuperou, apesar das crises vitícolas prosseguirem, se bem que menos intensas (Fig. 3).

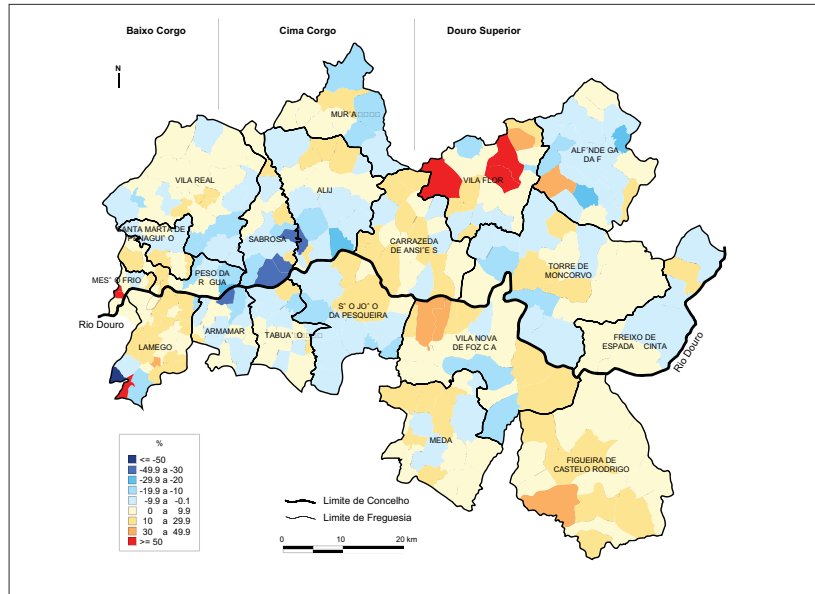
Se continuarmos a interpretar os reflexos da implantação da linha férrea prosseguindo para leste da Régua, verificamos que, durante o tempo em que decorreram os trabalhos, noutra freguesia como Galafura se registaram reduções demográficas de cerca de 10%. Após a sua conclusão houve um incremento que superou as anteriores perdas.

Em suma, as situações díspares sucediam-se indiferentemente, pois foi uma conjuntura sócio-económica muito complexa que justificou estas variações demográficas, sendo preponderantes os reflexos negativos das epidemias fitopatológicas que incidiam nos vinhedos, sobretudo a filoxera, ao restringir os trabalhos agrícolas, a principal fonte económica regional. Os seus efeitos prolongaram-se enquanto não se reconstituíram os vinhedos, pelo que a construção do caminho de ferro surgia como um paliativo, uma outra actividade que apenas diluía as carências existentes, encobrindo-as.

Por outro lado, seria que a “sobrelotação” de assalariados rurais, criada pelas sucessivas crises fitopatológicas, se desanuviou através de um êxodo para o núcleo portuense, utilizando

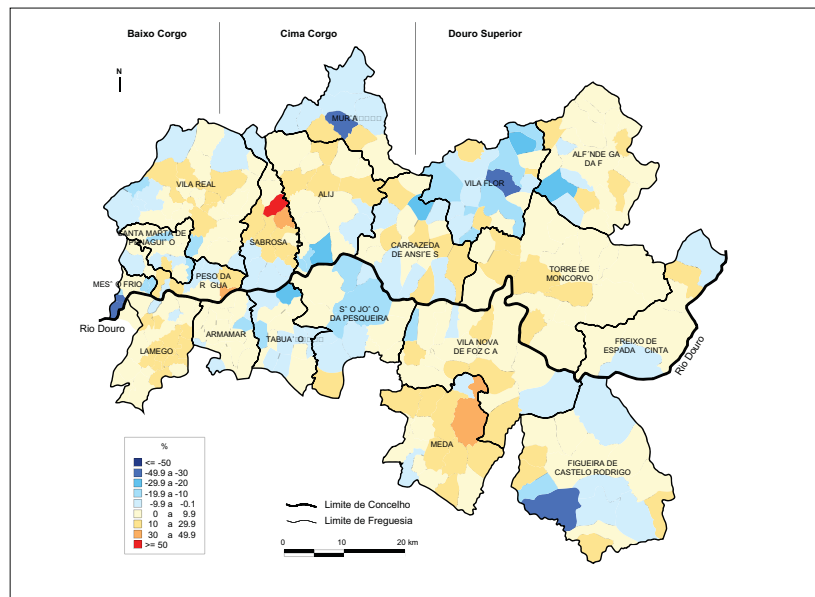
⁶ Fonte: Recenseamentos Gerais da População de 1878 e 1900, Imprensa Nacional, Lisboa.

Fig. 2- Variação da população residente entre 1878 e 1890 (%).



Fonte: *Recenseamentos Gerais da População de 1878 e 1890*, Imprensa Nacional, Lisboa

Fig. 3- Variação da população residente entre 1890 e 1900 (%).



Fonte: *Recenseamentos Gerais da População de 1890 e 1900*, Imprensa Nacional, Lisboa

o caminho de ferro? Também a resposta a esta questão não é linear, pois quando uma crise se instalava era a população adulta masculina que, acompanhada pelos adolescentes, abandonava as tradições locais e a família, aproveitando a nova hipótese ferroviária. Estes contingentes populacionais fixavam-se nos nascentes arrabaldes do Porto e, sobretudo,

nas proximidades da estação de caminho de ferro. Mas a falta de oportunidades laborais em número suficiente no núcleo portuense, agora interligado com a Região duriense, era inegável. Além disso, caso esta mobilidade tivesse sido efectiva, a taxa de feminização deveria ter sofrido uma grande ampliação e teria de ser notória em 1900, o que os dados estatísticos não confirmam. Bem pelo contrário.

Continuemos porém a analisar os reflexos da implantação da linha férrea acompanhando o seu percurso já pelo “Cima Corgo”, neste caso pelo concelho de Sabrosa (Fig. 1). Estudando a evolução populacional apenas das freguesias servidas pela linha do caminho de ferro (Gouvinhas, Covas do Douro ou mesmo Gouvães do Douro), confrontamo-nos com decréscimos da população muito pronunciados, que se aproximavam dos 50% designadamente entre 1878 e 1890 (Fig. 2). Mas, o que é mais grave, esta tendência embora menos incisiva, prolongou-se até 1900 (Fig.3).

É óbvio que neste espaço também não podemos ignorar a progressão territorial das diversas crises fitossanitárias e a conseqüente supressão dos trabalhos agrícolas, dada a destruição dos vinhedos. Recorde-se que onde vigorasse uma quase monocultura da vinha os reflexos de qualquer crise vitícola mostravam-se incisivos, debilitando-se ainda mais a situação financeira dos agricultores locais.

Apesar dos pequenos proprietários serem afectados, os que mais sofriam eram os assalariados, envolvidos em agregados familiares numerosos e sem possuírem bens urbanos nem rústicos que lhes permitissem uma segurança mínima. Estes, confrontados com a ausência de trabalho nos vinhedos agora em crise, aceitavam qualquer oportunidade que surgisse, por mais ocasional que fosse... Mas como a única alternativa credível, que se prolongava no tempo, se apoiava na construção da linha do caminho de ferro e sua manutenção, como não era uma grande absorvedora de mão de obra, os efeitos positivos foram pouco significativos...

Para fundamentarmos melhor as ilações que estamos a desenrolar, atravessemos porém o rio Pinhão e ingressemos no espaço concelhio de Alijó. Nas freguesias abrangidas pela infra-estrutura, entre 1864 e 1878, registou-se um aumento populacional muito significativo; no entanto, após a sua conclusão, a população sofreu um decréscimo, se bem que inferior a 10%, ou seja insuficiente para se poder falar numa “sangria humana”. Se nos afastássemos da via férrea e seus apeadeiros, sobressaía já na evolução demográfica o impacte negativo da destruição dos vinhedos.

Em síntese, independentemente de nos fixarmos no “Baixo Corgo” ou no “Cima Corgo”, a implantação da nova acessibilidade apresentou reflexos sobretudo positivos, mas subjugados pela evolução territorial das diversas pragas fitossanitárias, essas sim com resultados indeléveis e negativos na evolução demográfica nas freguesias abrangidas e nas contíguas. Com efeito, dada a fraca mobilidade da população autóctone e a restrição de oportunidades laborais no núcleo portuense e seus arredores, existiu alguma “fuga” mas não tão significativa como alguns autores sugerem. Todavia, existe uma tendência que aponta para que na área mais afectada pelas pragas fitopatológicas, como foram as vertentes do Pinhão, do Torto e do Tua e onde a mão de obra assalariada sem qualquer vínculo legal aos vinhedos era significativa, esta população tenha aproveitado mais o caminho de ferro para abandonar a miséria reinante. Quando ascendíamos nas vertentes e surgia uma maior equidade na apropriação dos bens fundiários, a recessão demográfica era menos acentuada e as variações demográficas intercensitárias menos pronunciadas.

Encaminhemmo-nos, porém, para Leste, para Barca d’Alva. Sabendo que os trabalhos necessários para a instalação dos carris do caminho de ferro entre o Pinhão e a fronteira espanhola decorreram entre 1882 e 1887, ano da inauguração da estação de Barca

d'Alva, quais as alterações populacionais com que deparamos neste intervalo e nos anos subsequentes?

Destaquemos as freguesias ribeirinhas do “Douro Superior” que receberam este novo meio de transporte. Subregião onde uma das maiores carências se relacionava com as acessibilidades, após a destruição do Cachão da Valeira continuava a ser através do rio Douro que o “Douro Superior” comunicava com o espaço a jusante. Por conseguinte, com a implantação do caminho de ferro novas mutações surgiriam, designadamente no tipo de ocupação do solo, mas também em termos demográficos.

Um dos casos a referenciar é Numão (Fig. 1), freguesia do concelho de Vila Nova de Foz Côa, envolta em amplos vinhedos cujo expoente máximo se atingia na Quinta do Vesúvio. Quinta que abrangia cerca de 500 hectares dos quais mais de 100 ocupados pela vinha, a sua manutenção implicava a existência de várias dezenas de trabalhadores diários, pelo que, após a sua destruição sob o ataque da filoxera, toda a conjuntura local se desmoronou. Entretanto, enquanto se procedia à lenta substituição dos vinhedos, instalava-se a linha férrea que, apesar de atravessar a quinta, lhe proporcionou um apeadeiro privativo a que a população tinha acesso.

Neste contexto, não estranhámos que Numão registasse uma grande variabilidade demográfica no período em análise. De facto, após um primeiro período controverso sob o efeito do ódio e, sobretudo, da invasão filoxérica (1864/1878), durante o qual se observou uma redução populacional de 23,4%, no período seguinte este decréscimo foi largamente recuperado, acompanhando a construção da linha férrea (Figs. 2 e 3)⁷.

No “Douro Superior” as recessões demográficas, apesar de incisivas, não foram as mais pronunciadas, visto que à implantação do caminho de ferro tínhamos de associar a existência de uma maior diversidade de tipos de culturas, já que a vinha reunida ao olival, ao amendoal e aos citrinos, ou ainda à floresta e à cerealicultura, condicionava a evolução demográfica a montante da Valeira.

Além disso, surgiam também outras tipologias no que se referia à evolução populacional neste “Douro Superior”, pois noutras freguesias contíguas a Numão sucederam-se os acréscimos populacionais, sendo particularmente evidentes no período de execução dos trabalhos do caminho de ferro (Figs. 2 e 3).

Apesar da variabilidade existente, a imagem demográfica evidenciada no “Douro Superior” era distinta da detectada no “coração” vitícola, sendo sempre mais favorável nas freguesias que recebiam vários quilómetros de linha, para cuja construção e posterior manutenção foi necessária muita mão de obra. É certo que estas freguesias apresentavam um número reduzido de habitantes, mas as tendências observadas são inquestionáveis.

Em resumo, a expansão do caminho de ferro veio dinamizar em termos demográficos um espaço cujo periférico era inegável, nomeadamente no “Douro Superior”, mas foi pouco atractiva no “Cima Corgo”, e apenas tendencialmente positiva no “Baixo Corgo” onde se observaram aumentos da população, mas de forma mais evidente nos maiores aglomerados populacionais com perfil económico diversificado, como se verificou na Régua (Figs. 2 e 3).

Sendo múltiplos os factores explicativos da evolução demográfica do Alto Douro na segunda metade do século XIX, obviamente temos de conjugar o enquadramento físico com a conjuntura vitivinícola, a preponderante, mas também a incidência das acessibilidades e, neste caso, a implantação da linha de caminho de ferro. Foi na verdade um elemento

⁷Enquanto em 1864 nesta freguesia se registaram 563 habitantes e em 1878 um total de 431, em 1890 atingiam-se 632 habitantes. Este valor cresceu ainda nas duas décadas seguintes.

positivo, se bem que insuficiente para contrabalançar o enquadramento negativo que envolvia a vitivinicultura.

3- A implantação do caminho de ferro e o quadro económico regional

Para uma resposta mais fundamentada relativamente à interferência no ordenamento do território decorrente da instalação da “via acellerada” exigia-se, porém, a análise de outros indicadores, como os de índole económica. O caminho de ferro seria de facto indispensável para a recuperação económica deste espaço em crise?

Como as melhorias nas acessibilidades rodoviárias eram escassas, a classe empresarial apostava efectivamente no caminho de ferro, já que era urgente ultrapassar a morosidade e o custo do transporte do Vinho do Porto e dos produtos químicos necessários para os tratamentos fitossanitários. Neste sentido e como já foi referido, a classe exportadora financiou o prolongamento para leste da linha de caminho de ferro, surgindo mesmo apeadeiros privativos em quintas como a do Vesúvio ou a de Vargelas.

Era real o interesse num fácil escoamento das produções vónicas como as Figs. 4 a 7 confirmam. Baseando-nos nos “Relatórios anuais” da Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado, apercebemo-nos de que, três anos depois da inauguração da estação da Régua e um ano e meio da do Pinhão, em 1882, portanto, se registou o embarque de 322221 cascos de vinhos fermentados ou de aguardentes, com destino ao Porto ou a Vila Nova de Gaia⁸. Deste total, 82,2% foram registados no Pinhão onde incidiam os investimentos preferenciais das firmas exportadoras, mas também as produções das quintas situadas a montante, enquanto não eram abrangidas pela extensão da linha férrea.

Por seu lado, a Régua constituía o local de concentração das produções oriundas do “Baixo Corgo”. E embora o volume total de cascos que abandonava a “Região” repercutisse imediatamente qualquer crise que surgisse e a sua incidência espacial, o valor global mantinha-se significativo, apesar da tendência apontar para uma estagnação até ao final do século XIX⁹. Era o reflexo das diversas crises fitopatológicas e da sua progressão territorial, bem como a incidência das lentas reconversões vitícolas e da evolução do mercado exportador.

Apesar de todos os contratemplos, o destaque do Pinhão como cais de embarque de cascos de Vinhos do Porto era evidente no final do século XIX, seguindo-se a Régua, posições que se iriam desvanecendo com o prolongamento da linha para Leste e o impacto das grandes firmas nesse espaço. Assim, quando avançamos no tempo, apesar de o Pinhão permanecer como um dos pontos fulcrais, a sua importância diluía-se, enquanto nos apeadeiros privativos das grandes quintas situadas mais a Leste esse volume se intensificava. Uma evolução similar se repetiu no cais do Tua com o avançar da linha em direcção a Barca d’Alva.

⁸ A este valor temos de anexar 777649 cascos transportados através do “serviço combinado”, que conjugava uma parte do trajecto por caminho de ferro e o restante por carros de bois, por exemplo. Como o local de embarque dos cascos em “serviço combinado” não foi discriminado na fonte documental, não tivemos a hipótese de explorar completamente esta informação (Fonte: C. P., “Caminhos de ferro do Minho e Douro- relatório da direcção de 1882”, Lisboa).

⁹ Em 1885, período de intensa crise duriense, foram embarcados para Vila Nova de Gaia 227629 cascos (e 56863 em “serviço combinado”...), enquanto cinco anos mais tarde, esse número se fixava nos 212004 cascos. Uma excepção surgia em 1896, ano em que se registaram 612137. Mas este valor escapa completamente à tendência geral... Será algum lapso de impressão? Surgiria num contexto que recomendasse um reforço dos stocks em Vila Nova de Gaia? Além disso, o valor “anómalo” registado em 1896 deve-se ao registo de cascos embarcados no apeadeiro da Rede, no extremo Oeste da Região.

Fig. 4- Número de cascos de vinhos e aguardentes embarcadas para o Porto nas estações e apeadeiros da linha do Douro (secção alto duriense) em 1882.

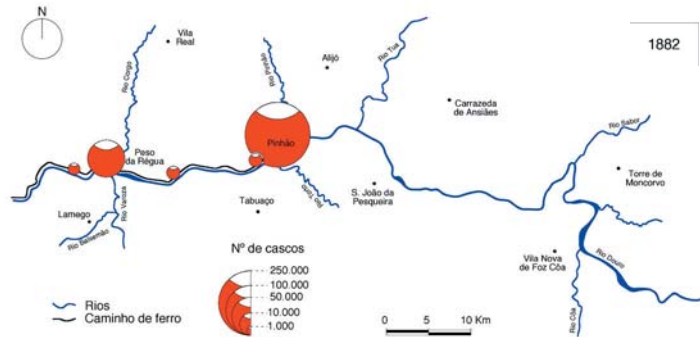


Fig. 5- Número de cascos de vinhos e aguardentes embarcadas para o Porto nas estações e apeadeiros da linha do Douro (secção alto duriense) em 1885.

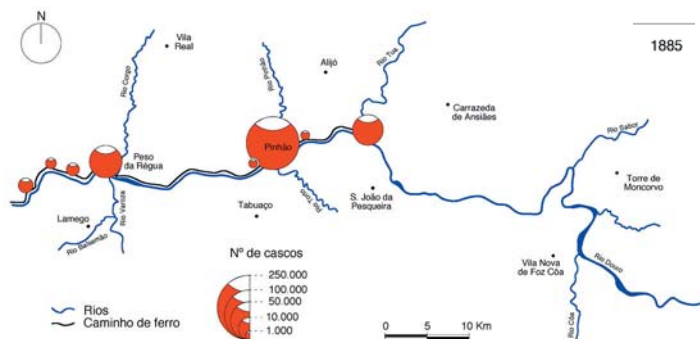


Fig. 6- Número de cascos de vinhos e aguardentes embarcadas para o Porto nas estações e apeadeiros da linha do Douro (secção alto duriense) em 1890.

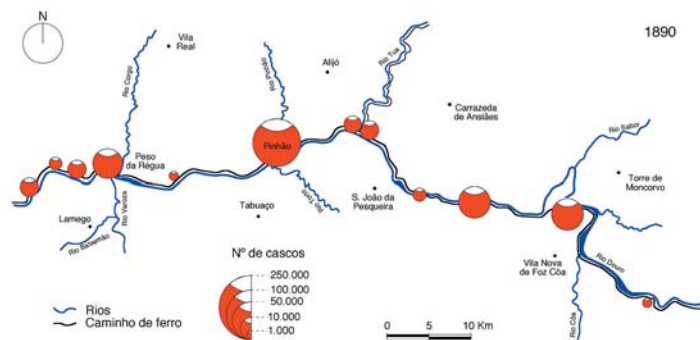
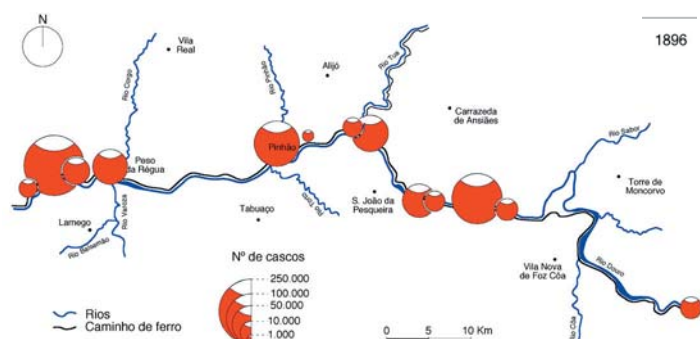


Fig. 7- Número de cascos de vinhos e aguardentes embarcadas para o Porto nas estações e apeadeiros da linha do Douro (secção alto duriense) em 1896.



Fonte: C. P., "Caminhos de ferro do Estado...", Área Museológica do Porto

Era notória a supremacia do transporte de vinhos conquistada pelo caminho de ferro, enquanto decaía o transporte fluvial, apesar da atractividade dos seus preços. Subsistia apenas entre os pequenos proprietários e nos ambientes mais tradicionalistas.

A introdução do caminho de ferro facilitou, na verdade, o escoamento das produções vitícolas mas não em exclusivo, como os registos de mercadorias referenciados nos “Relatórios das linhas do Minho e Douro” confirmam. Com efeito, era uma multiplicidade de produtos que era escoada pelo comboio para a cidade do Porto, totalizando já em 1882 9 toneladas de produtos diversos embarcados só no cais da Régua e 4 no Pinhão. Em 1885 já se atingiam as 15 toneladas na Régua e as 6 no Pinhão¹⁰.

Esta progressiva ascendência do caminho de ferro manteve-se até ao final do século XIX, embora com a progressão da linha para Leste, também noutros produtos distintos dos vinhos e seus derivados o Pinhão apresentasse uma tendência mais estagnante. Entretanto, as estações do Tua, Pocinho ou mesmo Barca d’Alva, incrementavam o seu posicionamento, a sua atractividade. Repare-se que de Barca d’Alva, na década de noventa do século XIX, já foram emitidas cerca de 3 toneladas anuais de produtos diversos.

Por outro lado, apesar da generalidade dos artigos enviados para o núcleo urbano portuense e arredores se restringir às produções regionais, era nítida a diferenciação territorial quando analisávamos a tipologia dos produtos escoados, pois enquanto no “Baixo Corgo”, designadamente nas estações da Rede e do Moledo, sobressaíam os citrinos e outras frutas “verdes”, complementadas pelos legumes e cereais, nos núcleos populacionais mais destacados como a Régua, pólo receptor de uma multiplicidade de produções agrícolas oriundas de uma área muito vasta, a diversidade era a tónica. Já no Pinhão e nas estações a montante vão ser preponderantes as frutas secas, os legumes secos e os cereais, para além dos tradicionais citrinos.

Como complemento há que destacar as aguardentes e os vinagres, ou ainda outros derivados do vinho como as “borras” já desidratadas e os “cristais”, retirados dos pipos e tonéis. Já que a concentração dos armazéns receptores destes produtos era notória na Régua, não estranhámos que o seu valor se aproximasse da ½ tonelada anual na década de noventa deste século XIX. Além disso, não podemos ignorar que a área ocupada pelos vinhedos e a respectiva produção, continuava a ser mais destacada no “Baixo Corgo”, pelo que estes subprodutos também se destacavam mais aí.

Outra produção com grande impacte ao longo das décadas de oitenta e noventa do século XIX era o azeite, com ascendência sobretudo a montante do Pinhão. Registe-se que em 1896 no Pocinho as emissões de azeite para o núcleo portuense ultrapassaram 1,1 tonelada e os 707500 quilogramas em Barca d’Alva.

Nas estações e apeadeiros do “Cima Corgo” e do “Douro Superior” ao azeite devemos anexar também a lã em bruto. Para o escoamento da lã repetia-se a ascendência de estações como o Tua, o Pocinho e Barca d’Alva, receptoras efectivas dos excedentes obtidos nas áreas planálticas beiraltinas e transmontanas. Aliás, a este grupo de produtos reuniam-se ainda o gado ovino ou os cereais, repetindo-se mais uma vez a mesma proveniência territorial. Em 1890, por exemplo, os cereais emitidos em Barca d’Alva para o núcleo portuense atingiram 2 toneladas.

A concordância entre a tipologia de artigos embarcados nas estações e apeadeiros da linha do Douro e as produções locais era inegável, mas extravasando o espaço vitícola. Tal confirma-se, por exemplo, com a estação do Tua, onde, após a conclusão da linha subsidiária que acompanha o vale com esta designação, esta estação que tradicionalmente recepcionava os produtos regionais para serem emitidos por via fluvial para o núcleo portuense, continuou com essa ascendência quando a linha do comboio atingiu estas

paragens, mas substituindo o barco rabelo. Idêntico enquadramento surgia em Barca d'Alva, demonstrando que não era apenas o vinho que viabilizava esta linha no plano comercial, mas um conjunto de produções locais que, agora, podiam alastrar, dado que se ampliou nitidamente a sua área de escoamento, para além do tempo necessário para o transporte se ter encurtado, restringindo-se a menos de 1/5. Estas estações do “Douro Superior” continuavam pois a ser os pontos preferenciais na concentração e escoamento dos cereais, dos frutos secos (com predominância da amêndoa), do azeite e da lã, provenientes do espaço vitícola mas também das áreas planálticas envolventes.

A diversidade de produtos escoados pelo comboio também abrangia aquelas freguesias onde existiam quintas detentoras de amplos vinhedos já reestruturados. Com efeito, para além das vinhas subsistiam aí pomares, áreas arborizadas e até gado que era necessário remeter para os núcleos consumidores. No entanto, nestes apeadeiros adstritos às grandes quintas, eram evidentes as oscilações anuais¹¹. A título de exemplo registe-se que no apeadeiro do Vesúvio, enquanto em 1890 se remeteram pelo comboio embalagens de azeite que totalizaram 22632 quilos de peso, seis anos mais tarde ultrapassaram-se os 46000 quilos. A fruta seca, por seu lado, se em 1890 não excedeu os 1770 Kg, em 1896 atingiu 25583 Kg. Idêntico quadro surgia nos legumes secos, para além da cortiça, das “borras”, dos legumes “verdes” de outros produtos.

O caminho de ferro, inegavelmente, constituiu o meio preferencial para o escoamento das produções durienses, extravasando mesmo a sua influência para os espaços planálticos envolventes.

O caminho de ferro, porém, não foi explorado apenas para o escoamento dos vinhos e outros produtos locais, pois também substituiu o barco rabelo no abastecimento de produtos diversos a Região provenientes do núcleo portuense. Não obstante, o leque de produtos que a Região recepcionava era essencialmente de cariz alimentar. Destacava-se o arroz que na década de oitenta deste século XIX se aproximou das 2 toneladas anuais, enquanto na seguinte sofreu uma redução para cerca de 1,5 toneladas¹², mas também o bacalhau e o peixe salgado, essencial na alimentação dos durienses. As introduções anuais destes peixes aproximavam-se sempre de 1,5 toneladas.

Aos produtos anteriores acrescentavam-se as especiarias para a confecção dos alimentos, mas sobretudo para o tempero dos enchidos... ou ainda o sal, condimento indispensável que quase atingiu 2,5 toneladas em 1882 e as 2,8 toneladas em 1896. Neste grupo dos géneros alimentícios introduzidos na Região através da linha do caminho de ferro é imperioso anexar ainda os cereais e as farinhas alimentícias, embora neste âmbito não possamos ignorar a interferência dos cereais regionais que restringiam os valores introduzidos no Alto Douro.

Mas não eram apenas os géneros alimentícios complementares dos obtidos no espaço duriense que se introduziam no Alto Douro através do comboio, pois a multiplicidade era atónica. Efectivamente, outra categoria de produtos com larga incidência dizia respeito aos que se relacionavam com a construção civil, sobretudo os destinados ao restauro e à manutenção das habitações. Neste âmbito, havia que destacar as argilas, e em particular a cal¹³, dada a predominância dos edifícios caiados no Alto Douro e a necessidade de, frequentemente, se renovar o caiado protector da habitação. Havia que destacar ainda as ferragens e outros artigos metálicos já manufacturados ou em bruto, ou as madeiras, sobretudo as exóticas, os mármore, os vidros, os espelhos, etc. Tal como entre os produtos alimentares, estes artigos introduzidos no espaço duriense eram complementares dos produtos de origem local.

¹⁰ Fonte: C. P., “Caminhos de ferro do Minho e Douro- relatório da direcção” de 1882 e 1885, Lisboa.

Em relação à cal é impossível ignorar ainda outras utilizações: a cal era imprescindível para as sulfatações, visto que o produto aplicado nas videiras resultava da adição de cal ao sulfato de cobre. Como as sulfatações se multiplicavam sobretudo nos anos mais pluviosos e constituíam o único meio de prevenir a tratar diversas “moléstias” da vinha, designadamente o míldio, o seu valor sofria alterações acentuadas, adaptando-se efectivamente ao quadro climático do ano em causa.

Para além da cal e do sulfato de cobre, através do comboio introduziam-se ainda outros produtos químicos, os necessários para o tratamento de outras doenças e infestantes das videiras. Neste encadeamento, durante a década de oitenta e prolongando-se até meados da década seguinte, a introdução no Alto Douro de produtos químicos e “drogas” para o tratamento dos vinhedos ultrapassou sistematicamente as 1,3 toneladas. Este valor só abrandou já no final do século quando se iam ultrapassando as principais pragas fitossanitárias que incidiam nas vinhas, entretanto reconstruídas.

Eis os principais artigos que, através do caminho de ferro, se inseriam na Região duriense e espaços envolventes.

Como complemento surgiam porém outros produtos, os básicos para o desenrolar do quotidiano, nomeadamente para a execução dos serviços domésticos. Referimo-nos aos carvões, ao sabão, ou ainda às peles para a execução de calçado, pequenas peças metálicas, etc.

A variedade era notória. Todavia, há que registar que, se por um lado os produtos mais básicos como o carvão registavam uma dispersão territorial mais ampla, se bem que menos intensa nas freguesias vitícolas onde sobejavam as vides e as cepas após a poda anual, utilizadas como combustível doméstico, por outro lado os restantes produtos, sobretudo os artigos mais elaborados, eram consumidos preferencialmente nos núcleos urbanos.

No grupo anterior incluíam-se por exemplo os utensílios domésticos metálicos e os mais específicos que apoiavam os trabalhos inseridos no calendário agrícola; reuniam-se ainda os “fios de todas as qualidades” e os “tecidos de todas as classes” que complementavam os mais rústicos, menos elaborados, obtidos nas freguesias de morfologia serrana.

Estes produtos concentravam-se nos principais núcleos urbanos regionais, com destaque evidente para a Régua onde se multiplicavam os armazenistas receptores dos diversos produtos a que fizemos referência. Numa fase posterior estes armazenistas coordenavam a dispersão dos artigos pelo território.

Em síntese, no final do século XIX era inegável a ascendência do comboio no abastecimento do Alto Douro e no escoamento das produções locais, substituindo rapidamente o barco rabelo e induzindo a alguns acréscimos nas produções locais, agora com uma área de influência mais dilatada. Além disso, o período necessário à ligação ao núcleo portuense tinha sido efectivamente encurtado, pelo que os reflexos económicos da implantação do caminho de ferro no Alto Douro foram inegavelmente positivos.

¹¹Idêntica tendência se repetia nos pequenos apeadeiros.

¹²Em relação a estes valores há que ter em atenção que na fonte consultada não há registos das quantidades que eram libertadas nas estações e apeadeiros anteriores à Rede.

¹³Em 1882 inseriram-se no Douro cerca de 500000 quilos de cal mas em 1885 ultrapassaram-se as 2,6 toneladas e em 1896 cerca de 1,5. (Fonte: C. P., “Caminhos de ferro do Minho e Douro- relatório da direcção” de 1882, 1885, 1890 e 1896, Lisboa).

Conclusão

Após um longo período que se prolongou até à segunda metade do século XIX, a Região produtora do Vinho do Porto, mas também de outros vinhos não licorosos, tentava sobreviver a crises sucessivas, se bem que intercaladas com interregnos de inegável melhoria. Com efeito, no último quartel do século XIX houve que ultrapassar a destruição dos vinhedos provocada pelas diversas pragas fitossanitárias que assolaram a Região, para além da estagnação das exportações e da subvalorização dos vinhos provocada pela entrada fraudulenta de vinhos exteriores ao espaço vitícola duriense.

Assim se incrementavam os excedentes de vinhos retidos nos armazéns por falta de escoamento dada a precaridade das acessibilidades e as dificuldades nas exportações. A Região, sobretudo o “Douro Superior”, vivia numa endogenia pronunciada. Todavia, para quebrar este “isolamento” foi necessário aguardar pelo “Fontismo”, pois só então, surgiram novas acessibilidades, com destaque evidente na aposta estratégica baseada no caminho de ferro. Era a tentativa de reverter o “isolamento” no Alto Douro.

Esta estratégia teve reflexos positivos evidentes nas dinâmicas regionais, visíveis quer em termos sociais, quer económicos, se bem que diferenciados em termos espaciais. Com efeito, apesar da crise, o caminho de ferro dinamizou um espaço periférico, sobretudo o “Douro Superior”, possibilitando a manutenção de múltiplos agregados familiares que obtinham na sua expansão e manutenção a hipótese de sobrevivência. No “Cima Corgo” esta tendência mostrou-se menos atractiva, já que a destruição dos vinhedos foi generalizada e a sua recuperação muito lenta. Não obstante, como não existiam alternativas laborais, o caminho de ferro também constituiu o catalisador local, capaz de absorver alguns excedentes populacionais, agora sem meios de sobrevivência. A sua interferência não foi, contudo, suficiente para anular o quadro repulsivo existente no “Cima Corgo”.

Já no “Baixo Corgo” o impacto do caminho de ferro foi tendencialmente positivo, multiplicando-se aí os aumentos demográficos, se bem que mais notórios nos aglomerados populacionais de maiores dimensões e perfil económico diversificado. Mas, registe-se, estes núcleos foram os que maiores expansões observaram, incluindo sempre no seu perímetro uma estação ou um apeadeiro do caminho de ferro.

Por outro lado, dada a precaridade das acessibilidades regionais, o comboio teve também reflexos indeléveis em termos económicos. Com efeito, não só possibilitou a expansão das produções locais, agora com maiores facilidades de escoamento, mas permitiu também o abastecimento de artigos diversos de qualidade superior à tradicional produção local, proveniente do núcleo portuense. Apesar da preponderância inegável dos cascos de vinho do Porto, era uma multiplicidade de artigos que, através do caminho de ferro, abandonavam a Região e os espaços envolventes, abastecendo o núcleo portuense e as freguesias envolventes. Assim se quebrou o “isolamento” a que a Região fora votada, embora o enquadramento vitivinícola continuasse a comandar indelevelmente as dinâmicas regionais.

Uma nova fase apenas surgirá após a expansão sustentada das exportações do Vinho do Porto e conjugada com novas directrizes políticas que apostaram na expansão e melhoria técnica da rede viária regional. Esta, por sua vez, vai aparecer na sequência das melhorias técnicas dos veículos motorizados, mas virá a surtir efeito apenas na segunda metade do século XX.

Bibliografia

- ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1956) - *Caminhos de ferro portugueses- Esboço da sua história*, Companhia de Caminhos de Ferro portugueses, Lisboa
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1981)- Os transportes em Portugal antes do caminho-de-ferro (1750- 1850), in *Finisterra*, vol XVI, nº 32, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, pp. 358-362
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1990)- A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego, in *Memórias do Centro de Estudos Geográficos*, nº 12, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa
- AZEVEDO, J. Lúcio de (1988)- *Épocas de Portugal económico, esboços de história*, 4ª edição, Livraria Clássica Editora, Lisboa
- CABRAL, Afonso do Vale Pereira Coelho (1895)- A região vinhateira do Alto Douro desde Barca de Alva até ao Cachão da Valeira, *Boletim da Direcção Geral da Agricultura*, Imprensa Nacional, 6º ano, nº 3, Lisboa
- Caminhos de Ferro Portugueses, *Caminhos de ferro do Minho e Douro- relatório da direcção*”, 1882 a 1899, Lisboa
- Caminhos de Ferro Portugueses., *Gazeta dos caminhos de ferro*, 1880 a 1900, Lisboa
- CARDOSO, António M. de Barros (1998)- O Douro: estrada fluvial nos alvares do século XVIII, in *Douro-Estudos e Documentos*, vol.III (5), GEHVID, Porto, pp. 117-132
- FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1989)- *Barco Rabelo, um retrato de família*, A. Cálem S.A., Porto
- FONSECA, Francisco Pereira Rebelo da (1991a)- Descrição económica do território que vulgarmente se chama Alto-Douro, in *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa*, Coleção de Obras Clássicas do Pensamento Económico Português, Tomo III, Banco de Portugal, Lisboa, pp. 27-50
- Imprensa Nacional, I Recenseamento Geral da população de 1864, Lisboa.
- Imprensa Nacional, II Recenseamento Geral da população de 1878, Lisboa.
- Imprensa Nacional, III Recenseamento Geral da população de 1890, Lisboa.
- Imprensa Nacional, IV Recenseamento Geral da população de 1900, Lisboa.
- MACHADO, J. T. Montalvão (1983)- *A filoxera na região duriense*, Fundação Engenheiro António de Almeida, Porto
- MARQUES, A. H. de Oliveira (1972-73)- *História de Portugal*, 2 volumes, Palas Editoras, Lisboa
- MARTINS, Maria da Conceição Andrade (1990)- *Memória do Vinho do Porto*, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, Lisboa
- MENDES, José M. A. (1981)- *Trás-os-Montes nos fins do século XVIII*, Centro de História da Sociedade e da Cultura da Universidade de Coimbra, Coimbra
- MENDES, J. M. Amado (1997)- *História económica e social dos séculos XV a XX*, 2ª edição, Fundação Caloust Gulbenkian, Lisboa
- MÓNICA, Maria Filomena (1999)- *Fontes Pereira de Melo*, Coleção Parlamento, Edições Afrontamento, Porto
- OLIVEIRA, Bernardino Vieira de (1998)- Barqueiros- pórtico do Douro Vinhateiro, in *Douro-Estudos e Documentos*, vol III (6), GEHVID, Porto, pp. 127-159
- OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (1975)- *O Douro e as navegações*, Trabalhos de Geografia e História, Coimbra

PACHECO, Elsa Maria Teixeira (2001)- *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*, Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto

PEREIRA, Gaspar Martins (1986)- Aspectos sociais da viticultura duriense nos fins do século XVIII, in *Actas das 1ª Jornadas de Estudo Norte de Portugal/Aquitânia*, CENPA, Universidade do Porto, Porto, pp. 93-118

PEREIRA, Gaspar Martins (1991)- *O Douro e o vinho do Porto de Pombal a João Franco*, Edições Afrontamento, Porto

PEREIRA, Maria da Conceição Meireles (1997)- A navegação do rio Douro no século XIX- algumas questões, in *Douro-Estudos e Documentos*, vol II (4), GEHVID, Porto, pp. 251-269

PINA, Maria Helena Mesquita (1996/7)- Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro, in *Revista da Faculdade de Letras- Geografia*, 1ª Série, vol. XII/XIII, Porto, pp. 73-124

PINA, Maria Helena Mesquita (1997)- A Região duriense- alguns apontamentos sobre a sua rede de transportes (século XVII-XIX), in *Actas do III Congresso de Geografia Portuguesa*, Porto, pp. 525-548

PINA, Maria Helena Mesquita (2003)- *O Alto Douro: um espaço contrastante em mutação*, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 582p., Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto

SERRÃO, Joel (1962)- Das consequências nacionais do advento dos comboios, Temas oitocentistas in *Para a história de Portugal do século passado. Ensaios*, Portugalíia, Lisboa, pp. 217-232

TENREIRO, A. Guerra (1942-44)- *Douro. Esboços para a sua história económica*, 3 vols., Instituto do Vinho do Porto, Porto

Anexos

Quadro 1- Principais produtos enviados das estações e apeadeiros do Alto Douro em 1882 (em quilogramas).

Tipologia de produtos	Estações e apeadeiros								TOTAL
	Bar-queiros	Rede	Moledo	Régua	Cove-linhas	Ferrão	Pinhão	Serviço Combin.	
Alcool, aguardente, bebidas fermentadas (em cascos).			1740	52764	1209	1722	264786	777649	1099870
Alcool em garrafas				896		90	266	2687	3939
Azeite	30	1200	3150	30642	1647	17472	126496	26476	207113
Cortiça	2016			1247			26762	846312	876337
Desperdícios, borras	1349	11208	1410	120046	6064	201	100262	349862	590402
Frutas secas	16397			2373	362497	11787	69357	216719	377696
Lã, algodão em rama e suja				1378	112027	7049	6771	452827	645764
Laranjas e frutas verdes	57645	1110	380710	207036	2746	7377	862	446312	1103798
Legumes secos	3964	17670	7723	4349776	30511	84549	700052	1677319	6871564
Legumes verdes, cebolas, etc.		18	9862	12026			218	1077	23201
Objectos manufacturados, artigos diversos	4179	2212	1905	186474	2762	960	24786	548637	771915
Trigos, cereais	23122			149618	20049	10626	757649	1177496	2138560
Vinho, vinagre, ...	15054	663803	469686	3015819	603454	87001	1243195	1831839	7929851
TOTAL	123756	697221	879937	8600868	687278	286126	3914880	8709126	23899192

Fonte: C. P., "Caminhos de ferro do Minho e Douro- relatório da direcção de 1882", Lisboa, p. 38

Alguns reflexos da implantação do caminho de ferro
no Alto Douro no final do século XIX

Quadro 2- Principais produtos enviados das estações e apeadeiros do Alto Douro em 1896 (em quilogramas).

Tipologia de produtos	Estações e apeadeiros										TOTAL
	Bar-queiros	Rede	Moledo	Rêgua	Bagaúste	Cove-linhas	Ferrão	Pinhão	Cotas	S.Mamede de Tua	
Alcool, aguardente, bebidas fermentadas (em cascos)	3672	227450	17270	37026	1632		7311	90899	630	7713	391971
Azeite		3970	3424	89793			73600	72222	3947	20249	268837
Cortiça				36690			5401	3693	625	9045	55454
Desperdícios, borras	17211	54224		467296	1129	404	7702	106459	1472	11766	667663
Frutas secas		9271	297	236946	5169	9427	132020	14606	2411	2042	412189
Lã, algodão em rama e suja		8186		135237		201	22201	19591		4561	189977
Laranjas e frutas verdes	24543	212622	117373	158662	2376	2805	7552	3043	1382	302	527860
Legumes secos	49684	8882	6804151	341	2845	103561	111861	6211	15876	7053728	
Legumes verdes, cebolas, etc.	5870	4979	1129	23657	6023	30572	100	2167	6489	124800	
Objectos manufacturados, artigos diversos		11849	74695	265867	1739		9170	82280	1632	20409	461662
Trigos, cereais	313730	1359936	1356968	11856017	20138	419368	511930	290	20558	728324	102853
Vinho, vinagre, ...								6403652	186741		23156804
TOTAL	411038	1673919	1553886	20141672	38547	465622	873527	6840132	210910	812574	33021827

Tipologia de produtos	Estações e apeadeiros										TOTAL
	Tua	Ferradosa	Vargelas	Vesúvio	Freixo	Pocinho	Côa	Castelo Melhor	Almeidra	Barca d'Alva	
Alcool, aguardente, bebidas fermentadas (em cascos)	40646	38481	5651	126265	7534		980	53796	51910	8900	186831
Azeite	96272	79401	22823	46290	209751	1193811				707542	2366304
Cortiça	20085	35401	200	15486	11100	4565					66752
Desperdícios, borras	34944	34543	1705	20142	21450	205					78045
Frutas secas	20222	16219	1922	25583	37216	8716				69821	189757
Lã, algodão em rama e suja	50648	59849		54672	48047	90607				386940	713482
Laranjas e frutas verdes	2771	1361		17700	28200	22				379365	455607
Legumes secos	165	117881	124	3185	2877	24295				1996	150358
Legumes verdes, cebolas, etc.	224870	4301	1450	5952	70	3038				203	59450
Objectos manufacturados, artigos diversos	10096	29713		22611	91104	23322				1083	255974
Trigos, cereais	2550	9483		9483	35975	208257				93560	1347839
Vinho, vinagre, ...	1500415	489635	206177	1735031	485156	2452907				127061	6148812
TOTAL	2003684	906785	240052	2082400	978480	4006480	4706	397043	209207	3194058	12019211

Fonte: C. P., "Caminhos de ferro do Minho e Douro- relatório da direcção de 1896", Lisboa, p.41