

# X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

## Sessão IV – Caminho de ferro e cidade

### El ferrocarril y las ciudades del sur de Portugal (1856-1945)

---

ANA CARDOSO DE MATOS  
CIDEHUS- Universidade de Évora  
[amatos@uevora.pt](mailto:amatos@uevora.pt)

MARIA ANA BERNARDO  
CIDEHUS- Universidade de Évora  
[mab@uevora.pt](mailto:mab@uevora.pt)

**Resumen:** La construcción de la red ferroviaria fue un elemento esencial para la ordenación del territorio y tuvo una influencia significativa en el desarrollo de los centros urbanos. De hecho, las localidades por las que pasaba el ferrocarril se convirtieron en un polo de atracción de población, ya que este medio de transporte favoreció la movilidad espacial. La existencia de una línea férrea favoreció igualmente las transacciones comerciales y el desarrollo de las industrias, lo que, naturalmente, fue también un factor de atracción de la población rural hacia las ciudades. La instalación de las líneas ferroviarias también tuvo un impacto en la morfología de las ciudades y el crecimiento del tejido urbano se tradujo, en diversos casos, en la aparición de nuevos barrios. En esta comunicación pretendemos analizar los cambios que la llegada del ferrocarril provocó en algunas ciudades del sur de Portugal.

**Palabras clave:** Ferrocarril; Urbanización; Sur de Portugal; Desarrollo urbano; Industria

---

## INTRODUCCIÓN

El presente estudio analiza el papel del ferrocarril en la estructuración territorial, económica y urbana del sur de Portugal, con especial atención al Alentejo, tomando como casos de estudio las ciudades de Évora, Beja y Portalegre. Partiendo de la idea, subrayada por Horacio Capel, de que “Para la mayor parte de las ciudades la llegada del ferrocarril constituyó un verdadero hito en su desarrollo urbano y económico” (Capel, 2011: 15), el artículo problematiza

la aplicación uniforme de esta interpretación al contexto alentejano. El argumento central es que la llegada del ferrocarril constituyó un acontecimiento relevante para la organización del territorio y la integración económica de la región, pero produjo impactos urbanos diferenciados, dependientes de la localización de las estaciones respecto a los núcleos urbanos, de las características económicas locales, de la morfología preexistente de las ciudades, de la capacidad de intervención de las élites locales y de los costes técnicos y financieros asociados a los trazados.

El análisis se desarrolla en dos planos articulados. En primer lugar, se sintetiza el proceso histórico de implantación de la red ferroviaria en el Alentejo, desde las primeras iniciativas para la construcción de líneas al sur del Tajo hasta la consolidación de ramales y tramos secundarios. En segundo lugar, se compara la forma en que Évora, Beja y Portalegre se vieron afectadas por la llegada del ferrocarril, considerando tres dimensiones principales: el crecimiento de la población urbana, la expansión del tejido construido y la localización de edificios industriales o de almacenamiento en las proximidades de las estaciones. La cronología adoptada abarca el periodo comprendido entre el inicio de la implantación de la red ferroviaria en el país y el comienzo de la creciente competencia del transporte por carretera, ya perceptible en la tercera década del siglo XX y acentuada tras la Segunda Guerra Mundial (Vieira, 1980: 84-91; Pinheiro, 2019: 44; Furtado, 2020: 17-32).

## **1. LA IMPLANTACIÓN DE LA RED FERROVIARIA EN EL ALENTEJO**

La implantación del ferrocarril en el Alentejo debe entenderse en el marco de los intereses de los grandes propietarios fundiarios y de la necesidad de mejorar las conexiones entre la región y Lisboa. La iniciativa de proponer una línea férrea al sur del Tajo fue presentada por el conde de Ficalho y por José Maria Eugénio de Almeida, ambos vinculados a la gran propiedad en el Bajo Alentejo. La concesión otorgada en 1854 a la Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, así como la autorización posterior para prolongar la línea hasta Setúbal, Évora y Beja, revelan la importancia atribuida a la articulación entre la región productora y la capital. Sin embargo, como la ampliación no se inició en 1859 y no surgieron interesados en el concurso, el gobierno adjudicó la construcción y explotación de la línea a John Valentine y a la Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Fue esta compañía la que hizo llegar la línea a Évora en 1863 y a Beja en 1864, antes de que los problemas contractuales y financieros condujeran, tras 1870, a la incorporación de estas líneas a la órbita del Estado (Pereira, 2018).

**Figura 1** - Red de ferrocarriles en Portugal en 1895 (incluyendo las ciudades de Portalegre, Évora y Beja)



Fuente: Adaptado de *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal* (c. 1895), Biblioteca Nacional, via Wikimedia Commons. Dominio público.

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=42784292>

La importancia estratégica del ferrocarril se relacionaba con la salida de la producción agrícola. La conexión del Alentejo con Lisboa era decisiva para los grandes productores de trigo y para la inserción de la región en el mercado nacional. A partir de 1860-1870, en un contexto en el que la producción de vino se vio afectada por diversas enfermedades, la producción cerealista experimentó un ciclo de crecimiento. Tras las leyes de proteccionismo cerealista de 1889 y 1899, el transporte ferroviario se volvió aún más relevante, ya que la producción cerealista del Alentejo pasó a representar la mitad del trigo producido en Portugal, garantizando el abastecimiento del mercado lisboeta (Reis, 1979: 746; Silveira, 2010: 32). La movilización, en 1903, de los “labradores y propietarios de Évora, Arraiolos, Pavia, Cabeção y Mora” para solicitar la construcción de la línea férrea entre Évora y Ponte de Sor muestra que, tras las líneas estructurales, se buscó extender ramales y líneas secundarias a localidades y puntos relevantes para la salida de los productos.

El texto pone de manifiesto, sin embargo, que la función económica del ferrocarril no eliminó los condicionamientos financieros de su construcción. Aunque las líneas del Sul e Sueste atravesaban “una región sin relieves difíciles, sin obras de ingeniería de importancia y sin expropiaciones onerosas”, los costes para el Estado fueron elevados (Pereira, 2018: § 33). Además, la red ferroviaria portuguesa fue construida, como señaló Magda Pinheiro, en una “situación de

gran carencia financiera, con capitales extranjeros obtenidos con tasas de interés muy elevadas”, lo que obligó a diseñar los recorridos de forma que captasen el máximo tráfico con los menores costes de construcción (Pinheiro, 2008: s/n [15]). Esta circunstancia ayuda a explicar por qué algunas ciudades quedaron mejor articuladas con el ferrocarril que otras.

El Alentejo, que representa cerca de un tercio de la superficie de Portugal continental, se sitúa en la zona de influencia mediterránea del país (Ribeiro, 1987). El territorio se caracterizaba por relieves generalmente suaves, poblamiento concentrado en aldeas, villas y ciudades pequeñas o medianas, y una estructura fundiaria dominada por la gran propiedad. Predominaban la producción extensiva de cereales, la ganadería, el corcho y el vino, teniendo Lisboa como principal mercado de destino (Fonseca, 1996). En el plano industrial destacaban las actividades de transformación de productos agrícolas, como molinos harineros, aceite, vino y explotación minera, dependientes de estrategias empresariales variables (Guimarães, 2006). La instalación de las líneas ferroviarias y de sus ramales fue, así, concomitante y dinamizadora de esta actividad productiva, favoreciendo la integración regional en el mercado nacional (Justino, 1988).

## **2. LOS CAMBIOS QUE PROVOCÓ EN LAS CIUDADES LA LLEGADA DEL FERROCARRIL**

La lectura demográfica refuerza la necesidad de una interpretación diferenciada de las ciudades analizadas. Entre 1864 y 1950, Évora, Beja y Portalegre crecieron, pero a ritmos distintos. Évora destacaba ya en 1864 por su tamaño poblacional, con 11.518 habitantes, aumentando hasta 25.678 en 1950. Beja pasó de 6.874 a 14.058 habitantes en el mismo periodo, mientras que Portalegre creció de 6.433 a 10.510. Las tasas de crecimiento anual medio muestran que Portalegre tuvo una evolución más débil, aunque entre 1930 y 1950 se aproximó a las otras dos ciudades. Estos datos se ajustan a la hipótesis de Silveira et al., según la cual, a corto plazo, las parroquias situadas a más de 5 km del ferrocarril crecieron más lentamente que las más próximas. La diferencia fundamental reside en que la estación asociada a Portalegre se situó en una parroquia rural, a unos 11 km del núcleo urbano, mientras que las estaciones de Évora y Beja, aunque no eran centrales, se encontraban relativamente próximas al tejido urbano consolidado.

A largo plazo, sin embargo, el ferrocarril dejó de ser una explicación suficiente para el desarrollo urbano. Según Silveira et al., “a largo plazo [...] el efecto positivo declinó, dejando de ser [el ferrocarril], aparentemente, una condición suficiente para sostener el desarrollo urbano” (Silveira et al., 2014, § 33-35). Aplicada a las tres ciudades, esta hipótesis permite comprender por qué, entre 1930 y 1950, décadas después de la llegada de las líneas, las diferencias en las tasas de crecimiento anual medio se atenuaron. Al mismo tiempo, los datos

indican que la construcción ferroviaria no alteró la jerarquía urbana preexistente: Évora se mantuvo como la ciudad más poblada, seguida de Beja y Portalegre (Pinheiro, 2008; Pinheiro & Matos, 2014).

Desde el punto de vista urbanístico, la llegada del ferrocarril y la construcción de las estaciones tuvieron impactos importantes, aunque desiguales. Como señala Pinheiro, en las pequeñas ciudades las estaciones se situaron con frecuencia a cierta distancia del núcleo central, lo que favoreció la apertura de avenidas, generalmente arboladas, entre la ciudad y la estación (Pinheiro, 2019, p. 46). Las estaciones atrajeron también equipamientos ligados a la movilidad, edificios de transformación o almacenamiento de materias primas y, en ocasiones, barrios destinados a trabajadores ferroviarios. Sin embargo, la intensidad de estos efectos dependía de la relación concreta entre estación y ciudad. Évora y Beja representan casos en los que la proximidad relativa permitió el relleno progresivo del espacio intermedio; Portalegre ejemplifica una situación en la que la gran distancia redujo significativamente la capacidad estructuradora del ferrocarril.

El caso de Portalegre es fundamental para comprender los límites del impacto ferroviario. Aunque la línea del Este, orientada a la conexión entre Lisboa y la frontera por Caia, condujo a la construcción de la estación ferroviaria de Portalegre, esta quedó situada a unos 11 km de la ciudad. A pesar de las reiteradas reivindicaciones para que el tren llegase al núcleo urbano, ello nunca se concretó (Ventura, 2010, p. 13). La hipótesis planteada es que la estación, proyectada a tal distancia, acabó por no afectar significativamente al crecimiento urbano, estableciéndose la conexión mediante carreteras en torno a las cuales se asentaron únicamente actividades económicas relativamente marginales (Alvarez-Palau, 2016, p. 6). La distancia puede explicarse por los costes de expropiación (Silveira, 2010, p. 20) y, quizá de forma más plausible, por la orografía: mientras Évora se sitúa a unos 240 metros y Beja a 163 metros de altitud, Portalegre, en la transición hacia la sierra de São Mamede, se encuentra entre los 400 y 600 metros.

Beja presenta una situación distinta. La localización de la estación constituye un caso relativamente raro en el que la voluntad de las élites locales prevaleció sobre el trazado inicial de los inversores. Cuando se conoció que la estación se situaría a unos 2 km del centro urbano, el gobernador civil lideró protestas que lograron modificar el proyecto. La estación se ubicó finalmente al noreste de la ciudad, más próxima al tejido urbano. Esta proximidad favoreció transformaciones urbanas significativas. En el siglo XIX, Beja experimentó cambios en su estructura urbana mediante la demolición de edificios emblemáticos y la creación de nuevos espacios abiertos, incluido el primer paseo público. Al mismo tiempo, fuera de las murallas, la ciudad se expandió “debido al impulso de la construcción de la estación de ferrocarril y de la industrialización” (Landum, 2012). De este modo, el ferrocarril actuó como factor de expansión y articulación entre la ciudad histórica y las nuevas áreas urbanas.

Évora constituye el caso más completo en la articulación entre estación, expansión urbana e industria. La estación se localizó en el arrabal sur, en continuidad con el Rossio de São Brás, a cierta distancia de la ciudad amurallada. Esta área se convirtió en uno de los principales frentes de crecimiento urbano, acogiendo la plaza de toros, construida en 1888, y la fábrica de la Companhia de Iluminação a Gás, en 1890. Tras la apertura de la Avenida Barahona, que conectaba la estación con la ciudad, surgieron los barrios del Rossio, Baluarte y Ferroviário. También se proyectó el barrio del Cenáculo en 1900, que no llegó a ejecutarse (Rodrigues, 2001: 75-87), y en 1920 Artur Schiappa Monteiro presentó un anteproyecto que incluía zonas de vivienda, industria y espacio ferial (Matos et al., 2010: 31-32). A pesar de estas iniciativas, el crecimiento no siguió un plan urbanístico coherente.

El caso de Évora muestra además la relación más evidente entre ferrocarril e industria. La expansión hacia el oeste se vinculó con la construcción, en 1916, de la Fábrica dos Leões de la Sociedade Alentejana de Moagens. Esta instalación, al igual que otras en la región, se relacionó con las políticas de proteccionismo cerealista. Su localización entre la ciudad y la línea ferroviaria permitió una articulación directa con el transporte, facilitada por infraestructuras específicas como plataformas de carga y un apeadero propio. Como resume Miranda, la “construcción de la estación ferroviaria al sur [de la ciudad], en 1863, marcó, efectivamente, el inicio de la transposición de las murallas por la vida urbana” (Miranda, 2014: 21).

## CONCLUSIONES

En síntesis, el estudio demuestra que el ferrocarril desempeñó un papel decisivo en la integración económica del Alentejo y relevante en la transformación urbana de Évora y Beja, pero limitado en el caso de Portalegre. La ferrovía favoreció la salida de la producción cerealista, la articulación con Lisboa y la localización de actividades industriales o de almacenamiento en las proximidades de las líneas. Sin embargo, sus efectos dependieron de la accesibilidad efectiva a las estaciones y de su relación con el tejido urbano. En Évora, la estación impulsó la expansión extramuros y la localización industrial; en Beja, la intervención de las élites permitió una integración más directa; en Portalegre, la distancia de 11 km redujo significativamente su impacto. El ferrocarril fue, por tanto, un factor importante pero no suficiente de desarrollo, pudiendo incluso contribuir a reforzar “las desigualdades territoriales preexistentes [...] en lo que respecta al crecimiento poblacional y al desarrollo urbano” (Silveira et al., 2016: 15).

## BIBLIOGRAFÍA

Alvarez-Palau, Eduard J. (2016). Ferrocarril y sistema de ciudades: Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo. *Biblio 3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 21(1169), 1–25.

Capel, Horacio (2011). *Los ferrocarriles en la ciudad: Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Cardoso de Matos Ana; Bernardo, Maria Ana y Rodrigues, Paulo Simões (2010). *Évora: Roteiros republicanos*. Quidnovi.

Carmo, Renato Miguel (2006). Cidades médias: Do crescimento demográfico à consolidação territorial. *Comunidades e Territórios*, (12/13), 69–82.

Fonseca, Hélder Adegar (1996). *O Alentejo no século XIX: Economia e atitudes económicas no Alentejo oitocentista*. Imprensa Nacional-Casa da Moeda / Instituto de Ciências Sociais.

Furtado, Francisco (2020). *A ferrovia em Portugal: Passado, presente e futuro*. Fundação Francisco Manuel dos Santos.

Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal. (c. 1895). *Rede de caminhos de ferro em Portugal em 1895* [Mapa]. Biblioteca Nacional. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=42784292>

Guimarães, Paulo Eduardo (2006). *Elites e indústria no Alentejo (1890–1960): Um estudo sobre o comportamento económico de grupos de elite em contexto regional no Portugal contemporâneo*. Colibri / CIDEHUS-Universidade de Évora.

Justino, David (1988). *A formação do espaço económico nacional: Portugal 1810–1913* (Vols. 1–2). Vega.

Landum, Tiago (2021). *Relatório de estágio: O projeto de espaços verdes na Câmara Municipal de Beja* [Relatório de estágio, Universidade do Algarve].

Lains, Pedro y Silva, Álvaro Ferreira da (2005). *História económica de Portugal 1700–2000: O século XIX* (Vol. 2, 2ª ed.). Imprensa de Ciências Sociais.

Miranda, Eduardo Ratão Vasconcelos (2014). *O centro histórico e as centralidades em Évora: Dinâmicas urbanas e organização espacial* [Dissertação de mestrado, Instituto Superior Técnico].

Nunes, Ana Bela (1996). Portuguese urban system: 1890–1991. In P. T. Pereira & M. E. Mata (Eds.), *Urban dominance and labour market differentiation of a European capital city: Lisbon 1890–1990* (pp. 35–58). Kluwer Academic Publishers.

Pereira, Hugo Silveira (2018). *Os caminhos-de-ferro de Sul e Sueste e o relatório do engenheiro C. F. White (1868)*. Publicações do CIDEHUS. <https://doi.org/10.4000/books.cidehus.3379>

Pinheiro, Magda de Avelar (2008). *Cidade e caminho-de-ferro*. Centro de Estudos de História Contemporânea.

Pinheiro, Magda de Avelar (2019). Ferrocarriles, ciudades y estaciones en Portugal, de finales del siglo XIX al siglo XX. *Revista TsT – Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (38), 44–67.

Pinheiro, Magda de Avelar y Cardoso de Matos, Ana (2014). O progresso na cidade: As gares ferroviárias – da modernização urbana à prática de engenharia. In A. Cardoso de Matos y M. de Avelar Pinheiro (Eds.), *História, património e infraestruturas do caminho de ferro: Visões do passado e perspetivas do futuro* (pp. 95–120). CEHC-IUL / CIDEHUS-UE.

Reis, Jaime (1979). A “Lei da Fome”: As origens do proteccionismo cerealífero (1889–1914). *Análise Social*, 15(60), 745–766.

Ribeiro, Orlando (1987). *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico* (5ª ed.). Sá da Costa.

Rodrigues, Paulo Simões (2001). Évora, urbanismo e arquitectura: Os projectos para o Bairro do Cenáculo. *A Cidade de Évora*, (5), 75–87.

Salgueiro, Teresa Barata (1992). *A cidade em Portugal: Uma geografia urbana*. Afrontamento.

Silveira, Luís Espinha; Alves, Daniel & Alcântara, Ana (2011). Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801–1930. *Ler História*, (61), 7–37. <https://doi.org/10.4000/lerhistoria>.

Ventura, António (2010). *Évora: Roteiros republicanos*. Quidnovi.

Vieira, António Lopes (1980). Os transportes rodoviários em Portugal, 1900–1940. *Revista de História Económica e Social*, (5), 84–91