

Entre rio e ferrovia - Baião de Eça a Redol

Elsa Pacheco*

Jorge Fernandes Alves**

Introdução

Embora disperso por vários vales, uma parte substancial do concelho de Baião integra-se no vale do Douro, apresentando um forte declive e solo acidentado. No sopé da montanha, corre o rio, historicamente marcado por uma forte tradição de via fluvial, com destaque para os rabelos que faziam a ligação ao Douro Vinhateiro, além dos barcos de pesca e das barcas de passagem. Pelos caprichos da natureza, Baião apresentava alguns lugares propícios à ancoragem dos barcos que circulavam entre o Pinhão, a Régua e o Porto, carregando pipas de vinho. Ermida, Frende, Laranjal, Porto Manso, Pala eram locais que, pelos meados do século XIX, contabilizavam, em conjunto, 155 embarcações, dos quais apenas 4 eram barcas de passagem e 10 barcos de pesca, sendo rabelos os restantes 141 barcos. Nos rabelos trabalhavam 86 arrais e 968 barqueiros. Mas Porto Manso chamava a si a maioria dos rabelos baionenses (93), bem como os arrais (54) e barqueiros (747), controlando uma parte substancial da navegação duriense, que, segundo dados de 1857 do Relatório do Governador Civil do Porto, seriam para o total da circulação no rio, 652 embarcações, 340 arrais e 3467 barqueiros (Relatório: 1857).

Foi assim durante muitos anos: o transporte fluvial representava uma faina intensa, embora difícil e perigosa na configuração fluvial anterior à produzida pelas atuais barragens, dados os inúmeros perigos do rio, as zonas imperativas de alagem das embarcações ou as cheias imprevistas. Em 1867, decretou-se a construção de uma linha caminho-de-ferro para ligar o Porto à Régua. Iniciada a construção em 1873, através da construção faseada de vários lanços, o comboio fazia uma ligação pelo interior até Penafiel, aonde chegou em 1875; o traçado infletia depois para o Douro, atingindo a marginal precisamente em Mosteirô (Baião), para seguir junto ao Douro e atingir a Régua em 1879. Novos e complexos desenvolvimentos permitiram a continuidade da ferrovia até entroncar em Salamanca com a rede espanhola: o comboio cruzava a fronteira na ponte internacional de Barca d'Alva em 9 de dezembro de 1887. Por essa via, o comboio do Douro tornava-se uma ligação à restante Europa.

A irrupção do comboio, transporte mais seguro, mais rápido, mais económico, foi um golpe de morte para a tradicional navegação fluvial, que rapidamente se desestruturou e se tornou residual, em face da preferência pela ferrovia para o

* FLUP/DEP. GEOGRAFIA

** FLUP/CITCEM

transporte do vinho do Douro. Este bem maior para a economia e para a população que o comboio representou, teve como consequência uma alteração da paisagem na margem direita do rio Douro e a desestruturação na economia local dependente da faina fluvial.

Que reflexos podemos captar na literatura cujas narrativas atravessam Baião sobre esta transformação determinante, tendo em conta o potencial literário na fixação de representações duradouras e a possibilidade de captar a paisagem em múltiplos sentidos, contribuindo, por essa via, para a produção das identidades locais? Que obras temos? Neste caso, há duas obras maiores que imortalizam o espaço baionense: falamos de Eça de Queirós, com *A Cidade e as Serras*, editado em 1901, e de Alves Redol, com o *Porto Manso*, publicado em 1946.

Que paisagens nos oferecem então estas obras literárias? Enquanto indivíduos expressivos, os romancistas fornecem-nos visões do mundo, através da sua criação cultural, mediando, por essa via, as estruturas da vida social. Mas na construção simbólica, em permanente transformação, que a paisagem constitui, jogam sempre leituras multivariadas, mapeando a simbiose entre os homens e os lugares, na tessitura das relações sociais e económicas, nas consequências dos jogos de poderes, na produção do imaginário social. Não há, pois, dois olhares iguais, coincidentes, na leitura da paisagem, na forma de cada um a chamar a si e a usufruir/possuir! Não há sequer similitude no olhar com a mudança de plano! Daí que o conceito de representação seja central neste processo de descodificação dos lugares, mostrando-nos a realidade não tal qual ela é, mas sim como surge, sucessivamente, aos diversos olhares e irrompe no lastro (ego)histórico das vivências e das relações sociais, revelando, neste caso, a capacidade de cada um falar com o espaço e a sociedade no tempo histórico.

Neste quadro se pretende produzir uma primeira abordagem, restrita à problemática dos transportes e comunicações em Baião, recorrendo à capacidade de cognição da literatura referenciada e da sua produção de sentido na leitura da paisagem física e social, enquanto fonte para o reconhecimento da historicidade e da espacialidade da experiência humana subjacentes ao território em estudo.

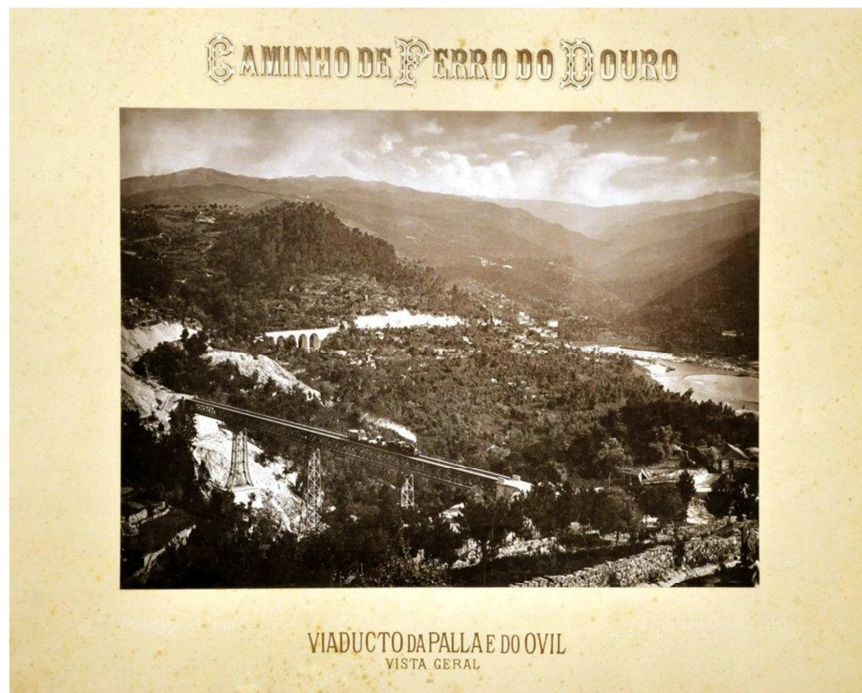


Foto: Emílio Biel

Eça de Queirós: *A Cidade e as Serras*, 1901

Na explícita dicotomia (cidade/serras) que estrutura a narrativa de Eça, o território de Baião, através da recreação do lugar de Tormes e sua envolvência, assume o lado do arcaísmo rural que se opõe, no outro termo, a civilização (por sua vez, centrada em Paris). Na valorização dos contrastes, o desdém derivado do cosmopolitismo de Jacinto evoluirá, porém, para a interiorização e apropriação da beleza, frescura e simplicidade inerentes à ruralidade de Tormes, numa gradual identificação/apropriação do lugar. Não faltará mesmo ao protagonista o desejo de intervir na paisagem natural e social, com objetivos altruístas face à miséria encontrada, equacionando uma série de equipamentos (de produção e de habitação) que pretendiam melhorar a vida dos seus caseiros.

O potencial histórico e geográfico da narrativa pode ser, naturalmente, abordada a partir de múltiplos ângulos, mas, neste breve diálogo com a literatura, focaremos aqui a vertente relacionada com os transportes e as deslocações das pessoas no desdobrar do enredo, percecionando os distintos e contrastantes processos de espacialidade, dos seus limites e dos modos de apropriação dos territórios.

Do veleiro ao comboio internacional! Seguindo a trama romanesca, em 1834, o avô miguelista de Jacinto, D. Jacinto Galião, partira para França em um paquete, completando o trajeto em terra numa berlinda, viagem marcada em ambos os casos por peripécias temerárias e preces de sua mulher ao divino. Cerca de seis décadas depois, seria o comboio a trazer Jacinto e o seu amigo Zé Fernandes de Paris, da civilização, a um dos lugares de origem dos seus antepassados, a recôndita aldeia de Tormes,

encaixada no vale do Douro, no distante Portugal. A ligar a Cidade e as Serras, aplicara-se, entretanto, um processo inovador – o caminho-de-ferro, uma das marcas do progresso tecnológico que pontificava na Civilização, identificado com a Cidade e as suas complexas redes de vários tipos de comunicações. Ligando as cidades, o comboio atravessava os campos e as serras, assim acontecendo com a linha do Douro que a 9 de dezembro de 1887 passara a assegurar ligação com Salamanca, entroncando na rede espanhola que seguia para a restante Europa. O comboio internacional e sua inserção na rede ferroviária europeia tornou-se, portanto, um dos eixos estruturantes desta narrativa, unindo com rapidez os dois polos distantes, aonde se desenvolve o essencial da ação, e introduzindo o efeito modernizador da “viação acelerada”.

A viagem Paris-Tormes foi rápida, calma, marcada apenas pela cadência monótona das paragens e arranques nas estações, mas permitindo longas horas de sono e observações pontuais das paisagens que se sucediam no galgar dos quilómetros: o conforto individual dos melhoramentos materiais! Como a partida se efetua pelo crepúsculo, a velocidade, o conforto do salão, o sono prolongado ou a “chuva embaciadora” explicam as referências breves e inócuas a Orleães, Bordéus, Biarritz, dispensando ao narrador o exercício descritivo. Só a entrada em Espanha suscita alguns comentários, desfavoráveis por parte de Jacinto, com o incómodo das mudanças de trem. Mas, ainda que em situação menos confortável pela inferior qualidade dos aposentos, a viagem prossegue, por entre “serras sempre iguais”, apenas com paragens injustificadas em pequenas estações e apeadeiros sem passageiros. Enfim, uma “sonolência doce”! Só a possibilidade alvitada por alguém de se perder em Medina a ligação para Salamanca perturbou os dois amigos.

Ultrapassado esse problema, apenas surge um pequeno sobressalto de curiosidade ao entrarem em Portugal, em Barca d’Alva, para nova sonolência se suceder, e, finalmente, usufruírem do olhar, perante a pequena estação florida, descrita com diminutivos carinhosos. É aí que Jacinto, acordado pelo colega, resmunga estremunhado: “Então é Portugal, hein? ... Cheira bem.” (p.191)

No decorrer de mais uma refeição, abre-se ao leitor, em traços breves, o cenário do Douro, as imagens dos socalcos e vinhedos, registando o narrador anotações breves, mas impressivas, de tipo fotográfico, relevantes pelas sinestésias do estilo, não faltando o barco rabelo na imagem padrão do bilhete-postal:

Rolávamos na vertente duma serra, sobre penhascos que desabavam até largos socalcos cultivados de vinhedo. Em baixo, numa esplanada, branquejava uma casa nobre, de opulento repouso, com a capelinha muito caiada entre um laranjal maduro. Pelo rio, onde a água turva e tarda nem se quebrava contra as rochas, descia, com a vela cheia, um barco carregado de pipas. Para além, outros socalcos, dum verde pálido de rezeda, com oliveiras apoucadas pela amplidão dos

montes, subiam até outras penedias que se embebiam, todas brancas e assoalhadas, na fina abundância do azul. Jacinto acariciava os pelos corredios do bigode:

- O Douro, hein) ... É interessante, tem grandeza. Mas agora é que eu estou com uma fome, Zé Fernandes! (p.191/192)

Na continuidade da viagem, surge a Régua. Paragem rápida, ao contrário do previsto, retoma-se o andamento... E, finalmente... Tormes!

[...] e ambos em pé, às janelas, esperamos com alvoroço a pequenina Estação de Tormes, termo ditoso das nossas provações. Ela apareceu enfim, clara e simples, à beira do rio, entre rochas, com os seus vistosos girassóis enchendo um jardimzinho breve, as duas altas figueiras assombreado o pátio, e por trás a serra coberta de velho e denso arvoredado... [...] Os cavalos decerto esperavam, à sombra, sob as figueiras. (p.195/196)

Faltava subir a serra e chegar a Tormes, “muito no alto, n’uma prega do arvoredado” (p.195). A descida na estação ferroviária trouxe o desconsolo total, com verificação da perda das bagagens transviadas. Também os cavalos não existiam. Toda a comunicação prévia com o procurador falhara. Pé em terra e terminava a racionalidade empresarial dos meios de transporte e comunicações. Restava “trepar para a quinta, à pata ... a não ser que se arranjassem aí uns burros” (p.198). E a solução viria desta hipótese: uma égua e um jumento, procurados em casa próxima. O tempo de espera dá-nos o ambiente, com aquela que é uma segunda observação do rio Douro, breve, para logo o olhar se fixar na serra:

O rio defronte descia, preguiçoso e como se adormentando sob a calma já pesada de maio, abraçando, sem um sussurro, uma larga ilhota de pedra que rebrilhava. Para além a serra crescia em corcovas doces, com uma funda prega onde se aninhava, bem junta e esquecida do mundo, uma vilazinha clara. O espaço imenso repousava num imenso silêncio. Naquelas solidões de monte e penedia os pardais, revoando no telhado, pareciam aves consideráveis. (p.199)

A égua ruça e o jumento remetem explicitamente para o quixotismo da aventura, serra acima por caminho inóspito, que “não se alisara nem desbravara” desde tempos remotos. Subir, atravessar uma “trémula ponte de pau, sobre um riacho quebrado por pedregulhos”, olhar de um ponto elevado e, enfim, o deslumbramento da Serra, num cruzamento de planos de observação, que se traduz numa descrição de antologia ao longo do caminho que conduz à quinta de Tormes. É um daqueles momentos em que “a poesia da paisagem se evolva da descrição objetiva da paisagem”, como assinalaram António José Saraiva e Óscar Lopes (s/d: 984):

Para os vales, poderosamente cavados, desciam bandos de arvoredos, tão copados e redondos, dum verde tão moço que eram como um musgo macio onde apetecia

cair e rolar. Dos pendores, sobranceiros ao carreiro fragoso, largas ramarias estendiam o seu toldo amável, a que o esvoaçar leve dos pássaros sacudia a fragância [...] Por toda a parte a água sussurrante, a água fecundante... Espertos regatinhos fugiam, rindo com os seixos, dentre as patas da égua e do burro; grossos ribeiros açodados saltavam com fragor de pedra em pedra; fios direitos e luzidios como cordas de prata vibravam e faiscavam das alturas aos barrancos; e muita fonte, posta à beira das veredas, jorrava por uma bica, beneficemente à espera dos homens e dos gados... Todo um cabeço por vezes era uma seara, onde um vasto carvalho ancestral, solitário, dominava como seu senhor e seu guarda. Em socalcos verdejavam laranjais rescendentes. Caminhos de lajes soltas circundavam fartos prados com carneiros e vacas retouçando: ou mais estreitos, entalados em muros, penetravam sob ramadas de parra espessa, numa penumbra de repouso e frescura. Trepávamos então alguma ruazinha de aldeia, dez ou doze casebres, sumidos entre figueiras, onde se esgaçava, fugindo do lar pela telha vã, o fumo branco e cheiroso das pinhas. Nos cerros remotos, por cima da negrura pensativa dos pinheirais, branquejavam ermidas. O ar fino e puro entrava na alma, e na alma espalhava alegria e força. Um esparsos tilintar de chocalhos de guizos morria pelas quebradas...

Jacinto adiante, na sua égua ruça, murmurava:

- Que beleza!

E eu atrás, no burro do Sancho, murmurava:

- Que beleza! (p.200-202)

A esta omnipresença da serra, com o seu verde e as suas águas correntes, corresponde uma grande ausência do rio Douro. As referências, depois dos breves clichés produzidos sobre o rio na viagem, aparecem agora sobre os múltiplos fios de água da montanha, essencialmente através de breves apreciações adjetivadas: os “espertos regatinhos”, a “fontinha rústica”, o “riachote” “um longo correr de ribeiros barrentos”, ou a lamentação do “nevoeiro a sair do rio logo pela manhã”, são observações expressas em deambulações locais por entre os “caminhos coleantes” da quinta ou os “trilhos duros da serra”. Ou então referências inconsequentes, como a lembrança, num jantar, a Jacinto de que este “possuía uma larga facha do rio Douro com privilégio para a pesca do sável”, coisa que ignorava, mas entretanto estes peixes também já tinham desaparecido, originando entre os convivas uma evocação das “antigas pescas do Douro.” (p.324)

A focalização dos protagonistas do romance orientava-se, entretanto, para a paisagem social. É a necessidade sentida de fazer algo de produtivo, surgindo vagos planos para a queijaria, a capoeira, um pombal, projetos logo encalhados na resistência e inércia do procurador Silvério. E o reconhecimento da vida miserável dos caseiros que

trabalhavam as suas terras: “muita miséria”, “fomezinha, fomezinha!!”... “caseiros que são muito pobres” (p. 287/288), as doenças sem cuidados de saúde. Situações que suscitam os bons sentimentos de quem, sendo julgado miguelista por efeito da ascendência, se afirmava socialista e se preocupava com a não existência de escola, creche, farmácia, partido médico. Entretanto, instalado, casado, chamar a Tormes estes equipamentos e renovar e modernizar as casas dos seus caseiros eram agora as preocupações do protagonista, que se fixava, de facto, na sua quinta, bastante alheio ao mundo exterior. Nestas circunstâncias, o seu transporte era agora o mesmo dos outros proprietários locais: “Jacinto, que tinha agora dois cavalos, todas as manhãs cedo percorria as obras, com amor.” (p.304)

E, nessa circunstância, o importante era melhorar as comunicações, quebrando o isolamento local, através do telefone, outra invenção do progresso:

Aparecera, vindo de Lisboa, um contramestre, com operários, e mais caixotes, para instalar um telefone!

- Um telefone, em Tormes, Jacinto?

O meu Príncipe explicou, com humildade:

- Para casa do meu sogro, bem vê.

Era razoável e carinhoso. O telefone porém, subtilmente, mudamente, estendeu outro logo fio, para Valverde. E Jacinto, alargando os braços, quase suplicante:

- Para casa do médico, compreendes...

Era prudente. Mas, certa manhã, Em Guiães, acordei aos berros da tia Vicência. Um homem chegara, misterioso, com outros homens, trazendo arame, para instalar na nossa casa o novo invento. Sosseguei a tia Vicência, jurando que essa máquina nem fazia barulho, nem trazia doenças, nem atraía as trovoadas. (p.353/354)

Mas tudo ficaria por aqui, no reino das comunicações, assegurando a rede de contatos essenciais! O realismo acabaria por envolver Jacinto, e o progresso tinha sido afinal uma visita fugaz a Tormes, dada a conversão do cidadão às virtudes da ruralidade, à passagem do proprietário absentista a um proprietário presente e atento ao seu papel económico e social:

Pois não! O Progresso, que, à intimação de Jacinto, subira a Tormes a estabelecer aquela sua maravilha, pensando talvez que conquistara mais um reino para desfear, desceu, silenciosamente, desiludido, e não avistamos mais sobre a serra a sua hirta sombra cor de ferro e de fuligem (p.354).

[...]

Aquele ressequido galho de Cidade, plantado na serra, pegara, chupara o húmus do torrão herdado, criara seiva, afundara raízes, engrossara de tronco, atirara ramos, rebentara em flores, forte, sereno, ditoso, benéfico, nobre, dando frutos,

derramando sombra. E abrigados pela grande árvore, e por ela nutridos, cem casais em redor a bendiziam. (p.355)

A narrativa de *A Cidade e as Serras* desenvolve-se essencialmente entre dois polos: Paris e Tormes. O comboio, ainda que aquisição recente, nomeadamente a linha do Douro que, com a ligação a Espanha, desde finais de 1887, viabilizava a opção da viagem Paris-Tormes por terra, é realidade dada por adquirida, não se lendo uma frase em relação ao trabalho de engenharia subjacente à sua construção e/ou ao seu impacto económico e social ou às polémicas que suscitou a sua construção. Do comboio temos essencialmente a perceção do utente, a viagem como maçada e os inconvenientes das bagagens transviadas, a ânsia de chegar ao termo como libertação: o comboio é apenas “um lugar de passagem” (Silvano, 2001:72). E o rio Douro, então ainda uma via de transporte determinante para a economia local, apenas sugere o vislumbre de um só barco rabelo e escassos registos sobre águas calmas, próprias da estiagem, não merecendo mais referências significativas! Nem a ausência de estradas, uma das reivindicações locais mais assinaladas, suscita ao narrador algum comentário. Na economia da narrativa, não havia espaço no romance para o progresso desfear Tormes e retirar-lhe o encanto de paisagem quase natural!



Foto: Emílio Biel

Alves Redol: *Porto Manso*, 1946

Da geração neo-realista, Alves Redol escreveu uma obra implicada, no âmbito dos padrões e recursos formais do realismo social. O romance *Porto Manso* resultou mesmo de um projeto deliberado de “inquérito” sobre os conflitos sociais e históricos do Douro que levou o autor a deslocar-se para a região para reconhecimento das relações sociais e a vivência das condições de vida e trabalho, daí resultando outras obras, nomeadamente o muito referenciado ciclo do *Port Wine*. Neste contexto, o romance procura dar voz a um grupo profissional em declínio, os barqueiros do Douro, no enquadramento regional da atividade de transporte fluvial e suas conexões, dando voz aos dramas sociais e às frustrações individuais e coletivas.

Um dos elementos estruturais da obra é o duplo texto: cada capítulo é antecedido (exceto o primeiro capítulo) com um texto de não mais de duas páginas em que o autor nos descreve cenários (a aldeia, o rio, o rabelo, a laranjeira, o comboio, a vindima, etc.), plenos de tropos e comoções, que enquadram a trama densa que se segue no capítulo. Essas descrições prévias remetem-nos para lugares ou ambientes perfeitamente identificáveis, numa clara preocupação de verosimilhança, a que não faltam depois outros topónimos locais (Arêgos, Pala, Mosteirô, Porto Antigo ou Ermida) para conferir mais objetividade à narração. O romance, produzindo mensagem, está assim eivado de ambiguidade, numa convivência intersticial entre realidade e ficção.

Essa ambiguidade começa logo no título e na epígrafe inicial – “Porto Manso é uma aldeia do Douro. A deste romance, porém, é uma aldeia imaginária” (p.7) – afirmação que lhe conferindo liberdade (re)criativa é desde logo condicionado por uma segunda epígrafe que nos conduz ao real:

Porto Manso já não dá abrigo. No coração dos homens é um porto bravo, onde a esperança não consegue arribar. Eles ignoram que ela está a gerar-se na própria tragédia. (p.9)

Questionando o romance sob o ponto de vista dos transportes, regista-se que o Porto Manso real, tal como no livro, é um dos nós referenciais da navegação do Douro, polarizando um fatia importante na produção, manutenção e ancoragem da rede de barcos rabelos que corriam o Douro a montante e a jusante, garantindo a sobrevivência a uma importante população de barqueiros e seus familiares. Porto Manso, aldeia consolidada na simbiose com a atividade ribeirinha ligada à faina de transporte de vinho do Porto, era no rio que tinha a única fonte de trabalho e de vida, pois da terra pouco se esperava: da sede de concelho – Campelo, “sopram as leis que regem os homens. E o fisco é mais áspero do que o vento.” (p.28)

Na verdade, o rio Douro é o mega-protagonista de toda a trama romanesca: é do rio que chega o bem e o mal. E é do rio, logo do mais profundo do vale, que tudo se observa: numa imagem condizente com a conotação ideológica da obra, podemos dizer que é de

baixo para cima que se observa a paisagem física e social. Por isso, a montanha, onde se espalham aldeias, é agreste e ameaçadora:

As aldeias não escolheram sítio para nascer, e empoleiram-se nas cristas das serranias, acompanhadas de soutos e pinheirais, ou sem sombra que lhes valha; suspendem-se de ravinas sobre o rio, como se viessem suicidar-se, lutando com penhascos agressivos e possantes; despenham-se pelas vertentes dos montes, a modos com pressa de chegarem a um destino que não se realizou; espraiam-se por veigas verdes e risonhas, onde veios de água vêm sussurrar queixas da serra e as árvores ganham alturas de gigantes, esbracejando à vontade; babujam o rio, como se precisassem das águas para viver ou do seu espelho para se mirarem. (p.27)

Mas Porto Manso está ali à vista do Douro, “acasalado com laranjeiras e mais árvores de fruto”, uma outra marca destes lugares ribeirinhos de Baião, mas convergindo para o rio, polarizador da vida, espelho da sua própria identidade:

É ninho de barqueiros – mestres, arrais, feitores, marinheiros e moços, - que vivem do rio e para o rio, numa tradição que se não quebra, porque a vida não lhes oferece outro caminho. (p.28)

É por via desta especialização funcional que os seus habitantes, como outros de polos fluviais similares, se tornaram vulneráveis à mudança, como se viria a verificar com a entrada em serviço do comboio, que, nos finais de 1870, irrompe de um túnel para a zona ribeirinha de Baião, em Mosteiró, e segue, depois, faseadamente, junto ao rio, até à ligação internacional em Barca d’Alva. A via férrea evidencia fortes vantagens competitivas face ao transporte em meio fluvial, nomeadamente, através da segurança, conforto e redução dos tempos de viagem conseguidos pela “viação acelerada” – inovação num tempo em que o transporte se fazia em espaços reduzidos e tempos muito longos. Assim se posiciona Porto Manso, “apertado entre um braço de ferro e um braço de água feroz. E parece esmagado por aquele braço” (p.28). A este braço que “esmaga” e o outro (o rio) que simboliza, pela sua impetuosidade, a força, juntavam-se raras camionetas, também “a lutarem com o comboio” (p.54) e o transporte de tração animal por caminhos e vielas, onde, de vez em quando “um carro de bois chiava uma lamúria sem fim.” (p.30)

Eis o drama e a trama do romance. O comboio, no seu vaivém regular, torna-se o signo da desgraça: “outro assobio mais forte e angustioso retalha o silêncio, que ali mora – o do comboio que passa lá em cima, estremecendo as casas e retalhando o coração dos homens.” (p.28)

Gradualmente perdeu-se a profissão, perdeu-se o estatuto! Durante muitos anos, os arrais do Douro, com saberes e poderes transmitidos entre gerações, detinham um estatuto social elevado, sobrepondo-se aos homens que trabalhavam na agricultura ou se dedicavam ao pastoreio. O fim deste ciclo é o fio condutor da narrativa, com a trama

a desenrolar-se em torno de um personagem central – o arrais António do Monte, e a sua convicção, ditada pela herança familiar e expressa pelo pai na hora da morte, de que era necessário resistir, quando ainda não era tão evidente a supremacia do serviço que o comboio viria a revelar. António do Monte, descendente de uma das famílias de “arrais mais antigas de Porto Manso [e] dos que sempre tiveram os maiores barcos” (p.22), tentava persistir na atividade fluvial e cumprir o desejo do pai, embora consciente da adversidade plasmada na perda sustentada na atração exercida pela “terra” e pelo comboio. Interpelado pela irmã Francisquinha sobre a fragilidade da faina ligada ao rio, António lembra-lhe a sua missão abnegada:

O nosso pai chamou-me antes de morrer e disse-me que nunca largasse o rio. O comboio havia de ter mau fim e então todos se voltariam para o rabelo (...) ele confiava em mim. Ele sabia que os outros todos abalariam para o caminho-de-ferro e para a cidade. Adivinhava-o. E saiu certo. Foi por isso que eu fiquei. (...) Só o rio me puxa e eu sei bem que ele é traiçoeiro. (pp.22-23)

A narrativa explora este conflito dos barqueiros perante o comboio da modernidade em múltiplas situações, evidenciando em paralelo as relações de subordinação de outras áreas de trabalho afins à região (o caseiro e o proprietário de terras, o devedor e o credor usurário, o “brasileiro” e o africanista), numa narrativa pesada e tumultuosa consigo mesma, repetitiva às vezes. Recorrente é a odisseia dos barqueiros no processo histórico, perante um rio tão difícil, de que o rabelo é expressão:

Construíram os seus barcos e ofereceram batalha ao rio enlouquecido e raivoso no torvelinho das suas águas traiçoeiras. Babado de espuma nas galerias, onde a morte espreita e os cachopos aguçados são punhais a desventrar barcos; manso nos poços onde os remos e as espadelas gemem numa melopeia triste, que só os marinheiros entendem. (p.61)

[...]

Construíram barcos toscos para o navegarem e o seu feitio estranho não obedeceu a delírios poéticos. Foi a necessidade que tudo lhes ensinou, mesmo a cauda longa da espadela, semelhante a uma ave que tivesse pousado no poleiro das apegadas. As distâncias foram vencidas, devassando-se o rio de águas loucas. Portos e cais nasceram pelas margens, como drenos de uma nova vida que escorria dos montes e de detinha naquela barreira turva, onde antes as esperanças morriam e os olhos se encharcavam de amargura. (p.77)

Não faltam os episódios de naufrágios e derivas ou os relatos dos esforços titânicos para fazer subir o barco à sirga. Mas o rabelo era uma extensão do homem na tarefa de aproveitar a riqueza proveniente do rio, rio este que deixou de ser encarado como uma barreira natural que separa duas margens para se transformar “num abraço

que ligou todos os homens ao mesmo destino”, embora, agora, o rabelo fosse já apenas “uma saudade distante dos dias que se não repetem” (p.77-78).

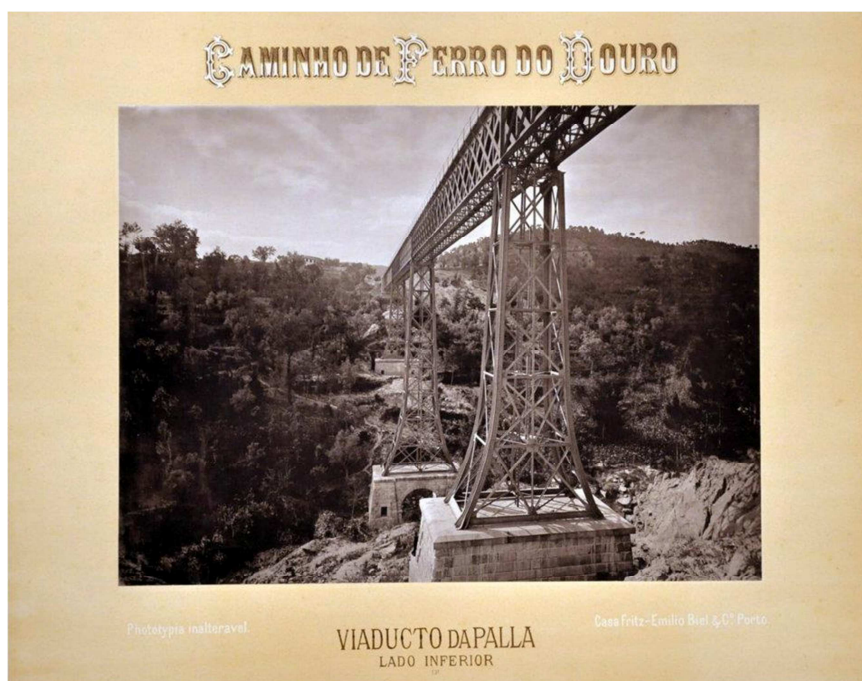


Foto: Emílio Biel

Entretanto, o monstro de ferro fizera o seu caminho, apesar da crença ingénu e secular de que naquele vale quem mandava era o rio e de que, por isso, a máquina ia soçobrar. Na paisagem ficavam enormes cicatrizes provocadas pela destruição de terras e casas, desenhando um canal que serviria de leito à circulação do comboio, não suspeitando os barqueiros os efeitos que a “viação acelerada” viria a produzir sobre as suas vidas – “Os homens do Douro tinham o rio para navegar e, um dia, vieram abrir outro caminho. E eles riam-se.” (p.93)

As obras permitiram mesmo ganhar dinheiro, comprar terras e melhorar as condições de habitabilidade, com os fretes de transportes de materiais para a obra. Até que um dia, “um monstro de ferro, deitando faúlhas e fumo, como se guardasse o inferno nas entranhas, foi capaz de romper sem levar cavalos atrelados” (p.94). À medida que ia consolidando a sua função, o comboio foi assumindo significados de enorme negativismo, passando a ser o “cavalo do diabo”, à medida que soltava “novo silvo, para que se lembrassem de que ele ia ali e voltaria sempre, vomitando fogo das entranhas e gritando zombarias às aldeias de marinheiros” (p.21). Luta desigual, mas persistente, não faltando os apedrejamentos e as maldições ao comboio, não obstante o abandono de muitos que, cétricos, emigravam, perante a crença dos barqueiros mais convictos: “Cá debaixo, do Douro, eles olhavam o comboio, triunfantes no pendão

branco dos seus rabelos, bem certos que nada venceria o poder das quilhas e das sirgas.” (p.333)

Mas, diz-nos pedagogicamente o narrador no seu texto paralelo, o cavalo-vapor que puxava o comboio conferia-lhe outras potencialidades, permitia-lhe chegar mais longe, era “um novo sangue no corpo cansado da humanidade [...] uma força poderosa que iria conquistar mercados, fomentar indústrias, desencadear necessidades e criar países. [...] Encurtava todas as distâncias e abria abismos [...] Levava promessas de mais trabalho e oferecia desemprego” (p.345). Nesta afirmação de poderes, o comboio era um novo corcel, um “senhor do mundo”.

Aliás, no jogo das representações, configurava “três corcéis num corpo só – cavalo do diabo para os marinheiros, cavalo-vapor para os senhores e cavalo de Troia para o futuro”, pois ao Douro chegava também outra vida, sol e sombra de um quadro de mudança:

Viajaram comerciantes, prostitutas, ladrões, técnicos e turistas – uma humanidade toda diferente. Os que lá viviam, sentiam-se oprimidos, como se lhes tivessem invadido o lar e os quisessem expulsar da terra. [...] Chegaram a Sociedade por Ações e o Banco. Vieram a Usura e a Letra. Desembarcaram o Papel Selado e o Fisco. [...] Para complemento da sua caminhada, criava novas indústrias. E as indústrias não se moviam também sem a colaboração dos operários.” (p.353-354)

O novo meio de transporte representava outro sentido da evolução económica e social que António do Monte se recusava a aceitar, até mesmo quando foi surpreendido com a chegada do filho – operário que estava a dismantelar a ponte de ferro. À afirmação do pai de que “O comboio arrasou tudo”, a resposta imediata do filho é: “há-de construir tudo” [...] “O futuro anda já com ele” (p.406). E o romance fecha com este diálogo pai-filho, na simbologia da sucessão de gerações, com o filho a argumentar convictamente, enunciando uma solidariedade de classe para a construção do futuro:

- Mas trouxe também os operários. (p.407)

Do local para o regional, do regional para um destino comum mais vasto, eis o percurso do romance “Porto Manso”, partindo da situação peculiar desta povoação envolvida entre o rio e a ferrovia. A tensão dramática, ao longo da qual se desenha a evolução dos sistemas de transportes e os impactos da modernização em comunidades tradicionais, como era o caso dos barqueiros do Douro, serve essencialmente para produzir uma conciliação com a tecnologia em face do inevitável progresso e evolução social, respondendo à necessidade de, militantemente, esclarecer as velhas e as novas relações sociais e encontrar novas formas de solidariedade de classe dos grupos dominados para a construção de um novo futuro.

Conclusão

Tormes e Porto Manso são dois lugares inscritos em Baião, recreados por romancistas de escolas distintas, que nos remetem para um tempo anterior à atual situação proporcionada pelas barragens, que elevaram substancialmente o nível das águas e redesenharam o vale do Douro e as condições de navegabilidade.

Um dos autores, adepto do “realismo como nova expressão de arte”, para utilizarmos o título da intervenção de Eça nas Conferências do Casino (1871), escolhe um lugar real, asperamente serrano, recreando-o, num sublime hino à natureza através da descrição da paisagem, por oposição ao tédio urbano vivido na Civilização. Outro, cultor do realismo social, vê a literatura como uma forma de intervenção, implicando-se na historicidade dos processos económicos e sociais, garantindo centralidade ao sofrimento dos homens devorados pelo progresso técnico e capitalista, relatando a luta impossível dos barqueiros contra o comboio do Douro, a partir de um desses lugares tradicionais ligados à faina fluvial, mas mostrando a inevitabilidade do progresso técnico traduzido no comboio e o lado positivo e modernizador da sua adoção.

Para Eça, o protagonista do seu romance, Jacinto, um *dandy* crescido em Paris nos meios da alta sociedade, progride de um desdém inicial pelas serras para um deslumbramento exterior e interior, através de uma rápida integração local, reconfigurando-se o lugar inóspito como um "espaço feliz", num processo de topofilia. Para trás, deixa a civilização, à distância de uma viagem do comboio que passa lá em baixo, no fundo da serra, lugar ao qual não voltaria tão cedo, embora se preocupasse em trazer para a aldeia alguns equipamentos de modernidade. A felicidade reencontra-a no palmilhar dos caminhos tortuosos e íngremes, na plenitude de múltiplos sinais de encantamento pela natureza, quer quando palmilha o terreno ou cavalga os seus cavalos, em comunhão com a ruralidade.

Para Redol, que segue uma cronologia mais difusa, a leitura dos lugares faz-se com menos deleite, sublinhando-se mais a dimensão identitária, os afetos e os conflitos. A paisagem é, em grande medida, neutra em si mesma, funciona como cenário de uma luta complexa, de natureza social e técnica, aqui focalizada no rio Douro, enquanto linha de transporte tradicional, e a emergência de um novo meio de transporte, o comboio, que, seguindo um trilho paralelo à linha de água e sendo mais eficiente, aniquila o anterior. Mas nesta oposição entre a tradição e a tecnologia há mais do que um conflito local, há uma luta de classes, pela qual sofrem os homens e se reconfiguram os processos sociais. O romance, estreitamente ligado aos problemas das pessoas, surge como uma estratégia discursiva para ajudar a descodificar as dinâmicas e a identificar as solidariedades, seguindo o princípio que o destino não são as coisas, os bens, mas “todos os homens”.

Bibliografia

REDOL, Alves, 1946 – *Porto Manso*. Lisboa: Inquérito (2^a edição).

QUEIRÓS, Eça de, 1901 – *A Cidade e as Serras*. Porto: Livraria Chardron.

SILVANO, Filomena, 2001 – *Antropologia do Espaço*. Oeiras: Celta.

António José Saraiva e Óscar Lopes, s/d – *História da Literatura Portuguesa*. Porto: Porto Editora, (7^a edição).

Relatório apresentado à Junta Distrital do Porto na sua sessão ordinária de 1857 pelo governador civil. Porto: Junta Distrital.