

Ensino de Geografia e Literatura - os transportes em Baião a partir de Eça e Redol

PACHECO, Elsa

Universidade do Porto

Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória»

elsap@letras.up.pt

[Recibido septiembre 2017; aceptado diciembre 2017]

Resumo

Este trabalho relata uma experiência didática de Geografia no âmbito do ensino superior. Parte-se do cruzamento de duas obras literárias – uma de Eça de Queirós, de 1901, e outra de Alves Redol, de 1946 -, que versam o mesmo território (Baião), com o objetivo de ensaiar metodologias de ensino da Geografia a partir da Literatura. Esta experiência didática materializa-se na leitura das obras de Eça e Redol, na pesquisa de documentação histórica e geográfica de suporte à análise da dinâmica de transportes e em trabalho de campo, aqui através da identificação, *in loco*, das paisagens alusivas aos transportes referidas naquelas obras literárias. Concluiu-se que, além de constituir um incentivo à leitura de grandes autores portugueses, a utilização de informação literária que descreve lugares em períodos diferentes constitui, por comparação com um terceiro momento – o atual, matéria da maior importância para a compreensão da dinâmica de alteração dos territórios, até porque introduz maior realismo e interesse quer na leitura daqueles romances, quer na compreensão da evolução dos modos de transportes e das paisagens.

Palavras-chave: Ensino experimental, interdisciplinaridade, Didática da Geografia

Abstract

This work reports a didactic experience of Geography in the scope of higher education. It is part of the intersection of two literary works - one was wrote by Eça de Queirós, in 1901, and another was wrote by Alves Redol, in 1946 -, which are related to the same territory (Baião), with the aim to test methodologies of teaching Geography from Literature sources. This didactic experience materialized in the reading of the works of Eça and Redol, in the research of historical and geographic documentation of support to the analysis of the transport dynamics and in fieldwork. In the field, through the

identification, in loco, of the landscapes alluding to the mentioned transport in those literary works

As a result, besides to being an incentive to the reading of great portuguese authors, the use of literary information that describes places in different periods constitutes, by comparison with a third moment - the present, subject of great importance for understanding the dynamics of alteration territories alteration, even because it introduces more realism and interest both in reading those novels, either in understanding the evolution of modes of transport and landscapes.

Keywords: Experimental teaching, interdisciplinarity, Didactics of Geography

1. Introdução

A compreensão da alteração dos territórios exige a prática de exercícios de observação a partir de fontes documentais do passado que, comparadas com cenários posteriores e/ou atuais, revelam a mudança dos lugares e regiões. No passado os livros e manuais em suporte analógico deixavam ao leitor a tarefa de imaginar os lugares e contextos aí referenciados. Hoje, porém, o acesso facilitado à informação, aos mapas ou à imagem, pela banalização das consultas na Internet, exige o desenho de novas estratégias de ensino-aprendizagem capazes de diversificar as experiências dos estudantes sem abandonar essa cultura do imagético a partir da palavra.

Esta constatação parece ser tanto mais pertinente se se considerar que os jovens estudantes parecem duvidar da palavra do professor quando se relatam ocorrências que os estudantes não vivenciaram (longínquos no tempo ou no espaço). Do mesmo modo, não raras vezes, questionam-se sobre a importância da leitura de um romance ou outra obra literária integrada nos conteúdos programáticos da disciplina de Português. Tudo isto porque nem sempre lhes é feita a contextualização real, em algo que existe, ou seja, precisamos, muitas vezes, de comprovar com evidências o que se diz ou lê (Dhimitri e Sinani, 2013). De facto, parece que “hoje em dia os alunos são autênticos Alices, ávidos de imagens (...) no mundo das maravilhas eletrónicas, de países digitais e cidades virtuais e interativas, que já não se contentam apenas com livros, imagens e diálogos, mas precisam de muito mais.” (Pinhal 2017, p. 104).

Assim sendo, coloca-se a questão de saber até que ponto será possível criar sinergias em torno de áreas disciplinares capazes de introduzir realismo e significado nas aprendizagens dos nossos estudantes.

Ainda que em mudança com o Perfil do Aluno à Saída da Escolaridade Obrigatório (Despacho n.º 9311/2016, de 21 de julho) a que se alia as orientações dadas às escolas para a Flexibilização Curricular (Despacho n.º

5908/2017, de 5 de julho), muito no sentido de uma formação que permita "...ver o contexto e o conjunto, em lugar do conhecimento fragmentado..." (ME 2017, p. 6), certo é que os currículos para a formação dos jovens de todos os níveis de ensino impõem, ainda, uma estrutura fragmentada de saberes, exigindo um processo de ensaio e ajuste didático constante para cumprir com os desígnios da educação para o século XXI, como o pensamento crítico, a identificação e resolução de problemas ou a capacidade de inovação e liderança (Partnership for 21st Century Skills 2008).

É, portanto, neste mundo que por vezes se afigura ficcionado, para lá da imagem que agora se impõe em movimento para parecer mais real, que se pede ao professor que reinvente as suas metodologias de trabalho para cativar os estudantes, seja através da aprendizagem baseada em projetos, as aulas invertidas, a aprendizagem cooperativa, a dinâmica da "gamification", a "thinking based learning" ou o "design thinking". Trata-se, no essencial de procurar introduzir mais significado nas estratégias didáticas para que os resultados da aprendizagem se preencham de utilidade para a construção do conhecimento dos estudantes (Ausubel, 2000).

Foi neste quadro reflexivo que, com base num trabalho anterior de Pacheco e Alves (2013), desenvolvemos uma experiência educativa com recurso a alguns documentos históricos, a dois livros e a uma saída de estudo. Cruzamos dois contextos geográficos muito concretos em momentos históricos diferenciados, acreditando que, com este exercício bidisciplinar (Geografia e Literatura), poderíamos incrementar as aprendizagens.

De resto, a importância da literatura para a compreensão dos processos geográficos e históricos está já amplamente descrita entre as comunidades científicas como bem sintetiza Lima-Guimarães (2000). Destacamos, entre essas reflexões, a de Paul Claval, que há 30 anos publicou "Le Thème Régional dans la Littérature Française" na revista "L'Espace Géographique", dando conta da perspetiva social, com forte cunho geográfico e histórico, legada nos escritos de um conjunto de romancistas franceses da década de 50 oitocentista (como Balzac, Flaubert e Zola).

De facto, enquanto indivíduos expressivos, os romancistas fornecem-nos visões do mundo, através da sua criação cultural, mediando as estruturas da vida social. Em muitas das suas obras, a paisagem constitui-se na construção simbólica – jogo de leituras multivariadas, que mapeia a simbiose entre os homens e os lugares, na tessitura das relações sociais e económicas e, conseqüentemente, nos jogos de poderes, na produção do imaginário social. Neste quadro de múltiplas possibilidades de abordagem, consolida-se a perspetiva de que não há 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 escala! Daí que o conceito de representação seja central neste processo de descodificação dos lugares pelos nossos estudantes, 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.

É este o enquadramento temático do trabalho que aqui se relata, o qual tem por objetivo, não só sublinhar a riqueza de conteúdos da literatura para o ensino da Geografia, mas, acima de tudo, experimentar a sua relevância quando usada no âmbito de uma saída de estudo de Geografia. Para o efeito elegemos o tema da importância da evolução dos transportes para o desenvolvimento económico e social, conteúdos da Unidade Curricular (UC) de Território, Transportes e Mobilidade (TTMOB) do 1º ciclo em Geografia da Universidade do Porto. Optamos por levar a cabo esta primeira experiência com as obras literárias de Eça de Queirós, com *A Cidade e as Serras*, editado em 1901, e o *Porto Manso* de Alves Redol, publicado em 1946 - obras que se cruzam no território de Baião, com quase meio século de distância, e avançamos com os trabalhos em três fases:

Fase 1 – Exibição de evidências geográficas e históricas da alteração modal dos transportes com recurso a cartografia, texto e fotografia, a partir de pesquisa documental histórica que retrate os lugares identificados. Foram selecionadas duas fontes: o Relatório apresentado à Junta Distrital do Porto na sua sessão ordinária de 1857 pelo governador civil e o álbum de fotografias e Emílio Biel (1887).

Fase 2 – Seleção de passagens nos textos de Eça e Redol que ilustrem os aspetos focados na fase anterior e outros excertos que se considerem pertinentes para compreender as dinâmicas da geografia e história locais. Trata-se, aqui, de procurar perceber melhor que paisagens nos oferecem então estas obras literárias no âmbito da 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 observação.

Figura 1. Os livros e os autores escolhidos para o exercício



Fase 3 - Trabalho de campo – na saída de estudo -, levantamento de evidências paisagísticas atuais concordantes com a seleção de textos a partir das leituras efetuadas, ou seja, os estudantes deviam descodificar os lugares a partir do confronto do trabalho anterior com a “realidade” através de um processo de observação da alteração da paisagem com origem na evolução do transporte.

Ou seja, começaremos por relatar as principais evidências documentais que exibimos em contexto de aula, passamos para a discussão dos fragmentos da obra selecionados e fecharemos com aspetos do confronto dos conteúdos desta sequência com as paisagens locais através de trabalho de campo.

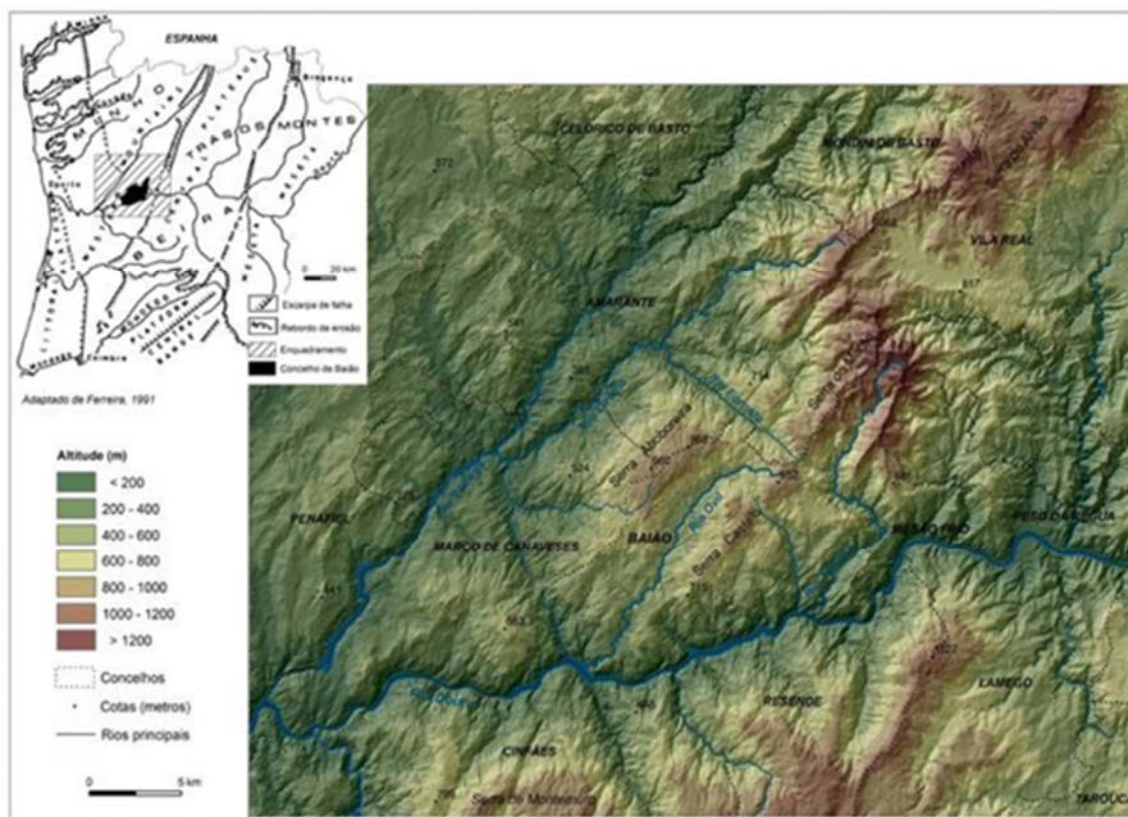
2. Evidências documentais

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 (Figura 2).

No sopé da montanha, corre o rio, historicamente marcado por uma forte tradição de via fluvial (Figura 3), com destaque para os rabelos que faziam a ligação ao Douro Vinhateiro, além dos barcos de pesca e das barcas de passagem.

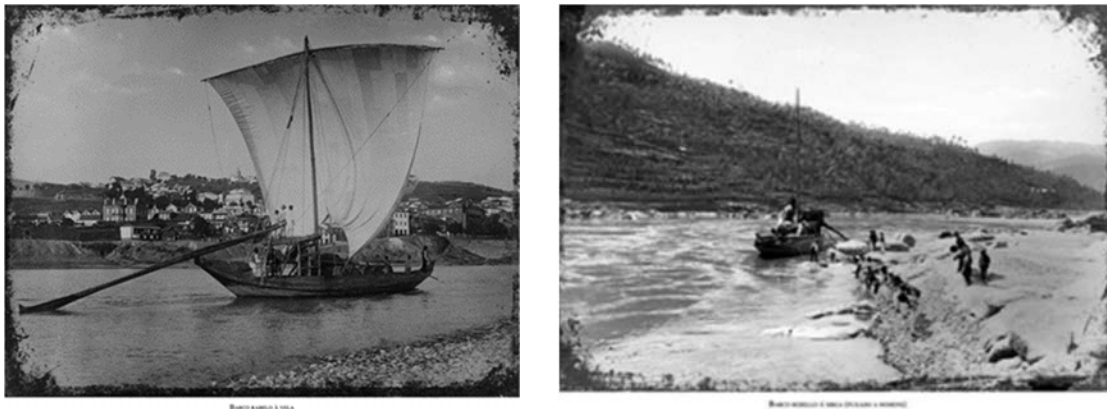
Pelos caprichos da natureza, Baião apresentava alguns lugares propícios à ancoragem dos barcos que circulavam entre o Pinhão, a Régua e o Porto, carregando pipas de vinho. Ermida, Frende, Laranjal, Porto Manso, Pala eram locais que, pelos meados do século XIX, contabilizavam, em conjunto, 155 embarcações, dos quais apenas 4 eram barcas de passagem e 10 barcos de pesca, sendo rabelos os restantes 141 barcos.

Figura 2. Enquadramento morfológico de Baião



Fonte: Pacheco, Soares e Costa 2016

Figura 3. A faina fluvial no rio Douro em finais do século XIX

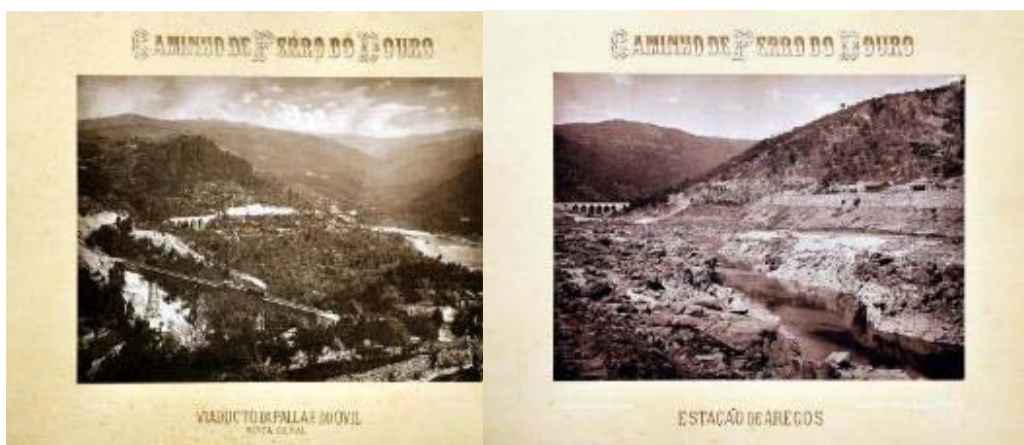


Fonte: Biel, 1887

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.

Figura 4. Paisagens ferroviárias junto ao rio Douro, em Baião, em finais do século XIX

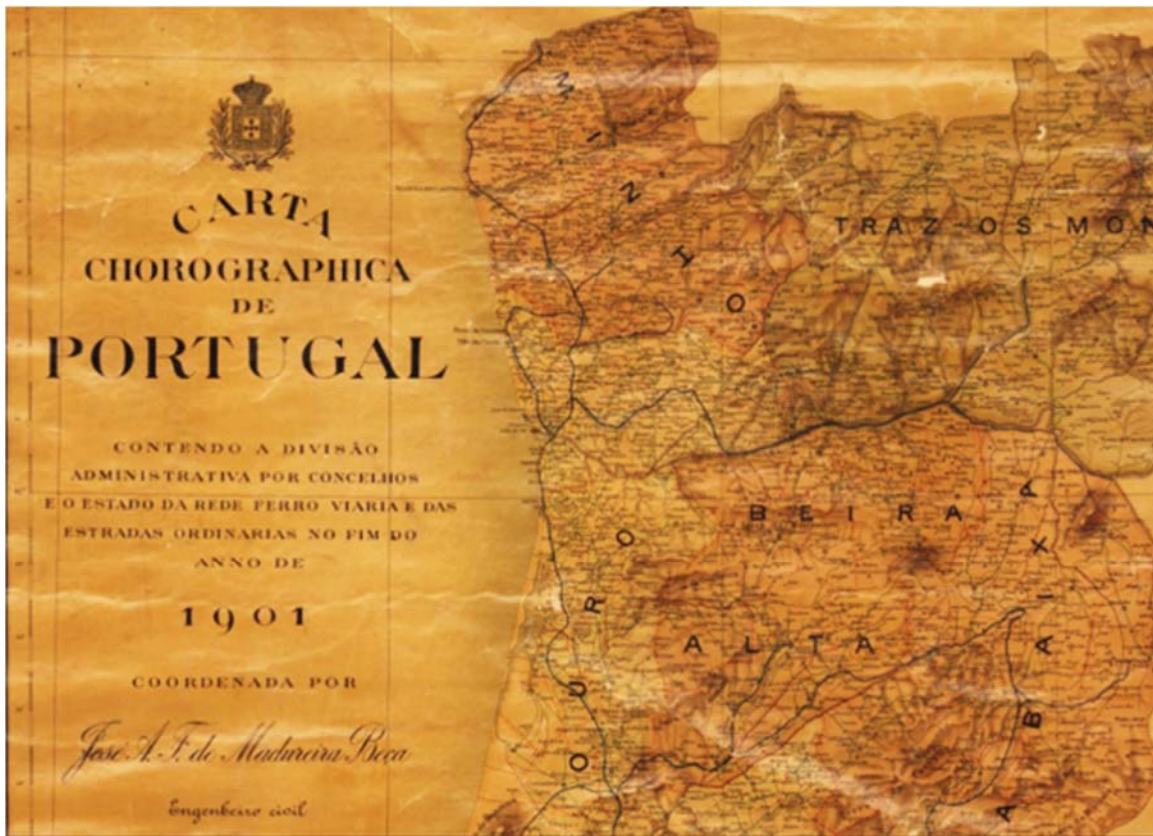


Fonte: Biel, 1887

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) (Figura 4 e 5), 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.

Figura 5. Extrato da Carta Corográfica de Portugal com as linhas de caminho de ferro do Norte em 1901



Fonte: BECA, José A. F. de Madureira - *Carta chorographica de Portugal* / José A. F. de Madureira Beça, 1901

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 transporte do vinho do Douro (Figura 6). 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.

Hoje o comboio tem uma importância residual na dinâmica de deslocação das populações de Baião que, com a construção da A4 que serve o concelho a norte, preferem utilizar o automóvel – mais rápido e versátil (Figura 7).

Figura 6. Estações da linha do Douro integradas em Baião



Fonte: Pacheco, Soares e Costa 2016.

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 alvitrada 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, resmungava 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 jardinzinho breve, as duas altas figueiras assombrando 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.

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! (p. 353/354)

Mas tudo ficaria por aqui, no reino das comunicações, assegurando a rede de contatos essenciais!

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

polêmicas que suscitou a sua construção. Do comboio temos essencialmente a percepção 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!

3.2 Alves Redol: Porto Manso, 1946

Da geração neorrealista, 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) 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:

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 uma 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 as 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 da 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 espregueira 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).

Entretanto, o monstro de ferro fizera o seu caminho, apesar da crença ingénua 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, céticos, 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).

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 essencialmente 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 da inevitável evolução social e a 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.

4. Reflexões sobre uma experiência didática

Da discussão prévia à saída de estudo, ficou claro que 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, redesenharam o vale do Douro, as condições de navegabilidade e as condições de acessibilidade terrestres.

Quanto aos autores, após amplo debate, registaram-se os traços gerais em jeito de síntese. 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, numa leitura cronológica 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, social e técnica, aqui focalizada no rio como 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 essencialmente como uma estratégia discursiva para ajudar a descodificar as dinâmicas e a encontrar as solidariedades com base no princípio que o destino não são as coisas, os bens, mas “todos os homens”.

Certo é que ao territorializarem os seus romances estes autores transportam-nos para outros tempos e contextos que só podem ser observados a partir da imaginação ou de “vestígios” na paisagem. Foi com o desígnio de reencontrar esses espaços e tempos que fomos de comboio em direção à Régua onde nos esperavam outras atividades no âmbito da saída de estudo, mas fizemos duas paragens (Figura 8): uma a partir da estação da Pala e, 3 horas depois, apanhamos o comboio seguinte e saímos em Caldas de Aregos (Tormes).

Figura 8. Entrada em Porto Manso com vista para o Viaduto da Pala



Munidos de diversos materiais analógicos (mapas e exemplares dos livros em apreço) e digitais (*smartphones* e *tablets*), fizemos um percurso e diversas paragens em pontos estratégicos que nos permitissem ver as paisagens descritas pelos autores, lendo excertos dos textos e sentindo a mudança dos quadros históricos e geográficos (Figura 9).

Além da evolução dos meios e modos de transportes que se foram sentindo no local, as condições de navegabilidade do rio Douro constituíram igualmente tema de debate desencadeado por imagens obtidas pelos estudantes (Figura 11) que revelam vestígios de um povoado – Porto Manso -, a cotas que foram tomadas pelas águas do rio.

Figura 11. Porto Manso: margens do Rio Douro com ruínas de casas, a estrada nacional e linha de caminho de ferro



Figura 12. Ponte de Mosteirô: ponto de observação na saída de estudo (à esquerda) e imagem da ponte antiga obtida por estudante na Internet.



De igual modo, a paragem na ponte de Mosteirô, pela vista que proporciona sobre Porto Manso (Figura 12), desencadeou a recuperação de inúmeras passagens de Redol, incitando o imaginário dos estudantes sobre como seria a vida das populações naquela altura e/ou como seria a paisagem. Aqui, como em outros locais de paragem neste trabalho de campo, o recurso imediato a imagens antigas a partir da Internet permitiu completar a imaginação dos estudantes com informação dinâmica, conjugando informação que, na opinião dos próprios, tinha pouco ou nenhum interesse quando observada em separado.

Note-se que nenhum dos estudantes conhecia as obras literárias de Eça e Redol utilizadas neste trabalho, mas todos as leram no âmbito desta experiência didática e, dos 60 estudantes, 12 questionaram a docente sobre a existência de outras obras literárias que gostariam de utilizar, quer para o desenvolvimento de trabalhos académicos, quer para o conhecimento de locais para onde estavam a pensar viajar.

O tema da evolução dos transportes foi tratado, obviamente, em inúmeros domínios e escalas no âmbito da Unidade Curricular. Mas, para termos uma ideia quantificável do sucesso da experiência realizada, no exame final da Unidade Curricular (decorrido mais de um mês sobre o nosso trabalho de campo) pedimos aos estudantes que discutissem a importância da evolução dos transportes para o desenvolvimento económico e social. Curiosamente, reconhecendo o que que relatam os manuais sobre o assunto, isto é, o papel facilitador do transporte das interações espaciais e de promoção da mobilidade da população contribuindo, portanto, para a melhoria generalizada da qualidade de vida, certo é que todos os estudantes ocuparam cerca de metade do seu discurso com o tema da mudança nas paisagens e o que, ou quem, ganha/perde com essa alteração, ilustrando o seu discurso com as imagens lidas, observadas e sentidas das cidades e das serras, e de um porto manso que deixou de ser porto.

Não parece haver margem para dúvida de que estes estudantes adquiriram saberes com significado e revelaram, obviamente, uma forma de pensar mais ajustável, capaz de rejeitar saberes estereotipados, dando verdadeiro significado à construção do conhecimento.

Referências bibliográficas

Ausubel, D. P. (2000). *The acquisition and retention of knowledge: a cognitive view*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.

Biel, E. (1887) – *Álbum do Caminho de Ferro do Douro*

Claval, P. (1987). Le Thème Régional dans la Littérature Française, *L'Espace Géographique*, nº 1, pp. 60-73. Disponível em:

http://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1987_num_16_1_4187, Acesso 03-02-2018.

Dhimitri, J.; Simani, A. (2013). Learning through Senses in Geography, evaluation and opportunities. *Journal of Educational and Social Research*. Vol. 3, nº7, pp. 671-678. Disponível em:

<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/14190>, Acesso 03-02-2018

Lima-Guimarães, S. T. (2000). Geografia e literatura: alguns pontos sobre a percepção de paisagem. *Geosul*, Florianópolis, v.15, 0.30, p 7-33, jul./dez.

Loureiro, J. (2016) O Douro parado no tempo, nas imagens do séc. XIX de Emilio Biel. *Visão Sete*, 26.12.2016 <http://visao.sapo.pt/actualidade/visaose7e/livros-e-discos/2016-12-26-O-Douro-parado-no-tempo-nas-imagens-do-sec.-XIX-de-Emilio-Biel>, Acesso 03-02-2018

Ministério da Educação (2017). Perfil dos Alunos à Saída da Escolaridade Obrigatória, Coordenação de Guilherme d'Oliveira Martins, https://dge.mec.pt/sites/default/files/Noticias_Imagens/perfil_do_aluno.pdf, Acesso 03-02-2018

Óscar Lopes, A. J. S. (1984). *História da Literatura Portuguesa*. Porto: Porto Editora, (7ª edição).

Pacheco, E. e Alves, J. F. (2013). Entre rio e ferrovia - Baião de Eça a Redol, *III Encontro CITCEM Paisagem. Materialidade e imaterialidade*, Baião.

Pacheco, E.; Soares, L.; Costa, A. (2016). *Baião – Em Torno do Território*, Câmara Municipal de Baião, Caleidoscópio, Casal de Cambra.

Partnership for 21st Century Skills. (2008). *21st century skills, education and competitiveness: A resource and policy guide*. Disponível em: http://www.p21.org/storage/documents/21st_century_skills_education_and_competitiveness_guide.pdf. Acesso 03-02-2018.

Pinhal, T. (2017). O Outro lado da imagem. *geTup – Revista de Educação Geográfica da UP*, nº1, p.93-104

Queirós, E., (1901). *A Cidade e as Serras*. Porto: Livraria Chardron.

Redol, A., (1946). *Porto Manso*. Lisboa: Inquérito (2ª edição).

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

Silvano, F., (2001). *Antropologia do Espaço*. Oeiras: Celta.