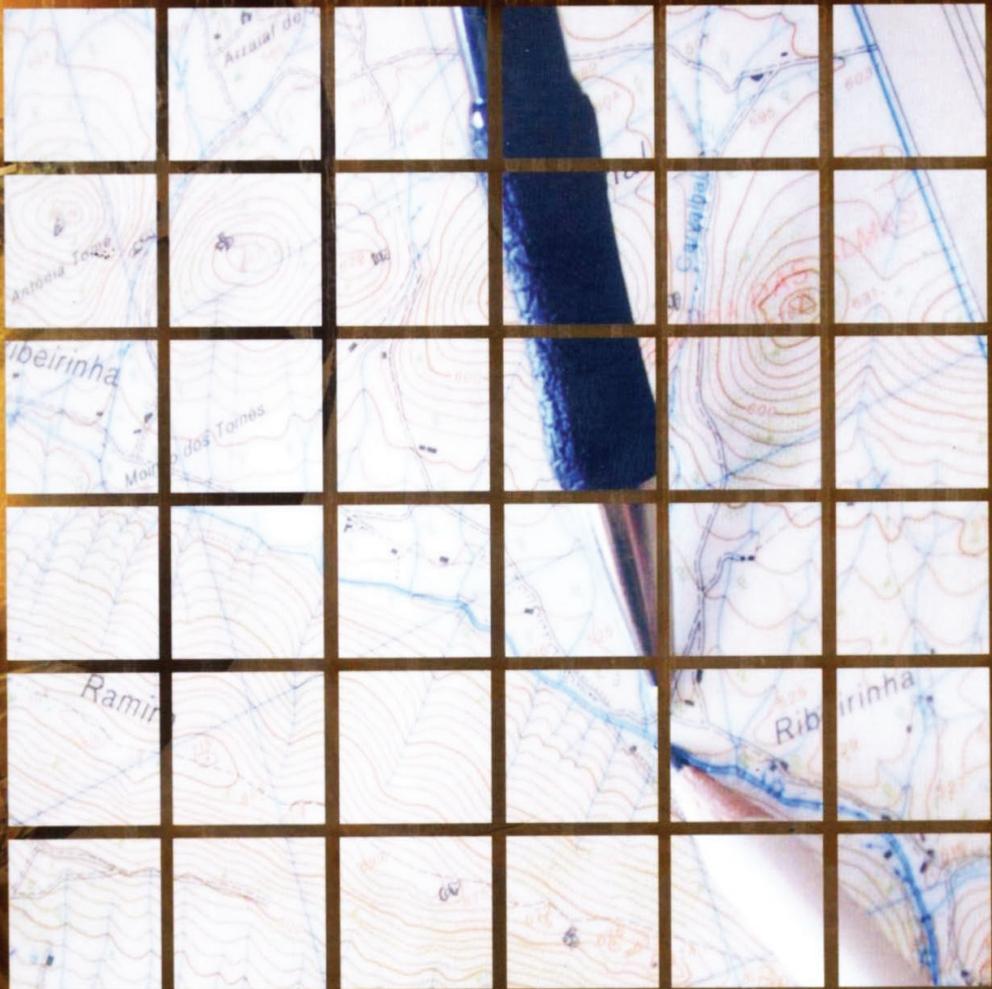


Instituto de Estudos Geográficos
Centro de Estudos Geográficos

Cadernos de Geografia



Nº 24/25 - 2005/06

Faculdade de Letras | Universidade de Coimbra

A linguagem da mobilidade em territórios periféricos

Perspectivas geográficas no conto "O Largo", de Manuel da Fonseca ¹

Fátima Velez de Castro

Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Coimbra
velezcastro@fl.uc.pt

Resumo

A chegada do comboio a uma pequena localidade alentejana altera profundamente a vida desta comunidade, que toma consciência da sua situação periférica face ao mundo que a rodeia. É basicamente esta a trama de um conto escrito por Manuel da Fonseca, onde a linguagem literária está carregada de sinais geográficos, dando pistas para a compreensão científica de uma complexa relação entre a população autóctone e as inovações no campo dos transportes num território em mudança.

Neste trabalho exploram-se os sinais geográficos deixados pelo autor ao longo da história, bem como a base do imaginário e as suas raízes na realidade que foi a chegada do transporte ferroviário (com todas as consequências inerentes) a estes territórios periféricos.

Palavras-Chave: Transporte ferroviário. Centralidade. Território(s) periférico(s).

Résumé

Visions géographiques sur la mobilité dans des territoires périphériques Perspectives dans le conte "O Largo" ("La place") de Manuel da Fonseca

L'arrivée du train à un petit village de l'Alentejo change profondément la vie de toute une communauté qui prend conscience de sa situation périphérique par rapport au monde qui l'entoure. Celle-ci est essentiellement l'histoire d'un conte écrit par Manuel da Fonseca, où le langage est plein de signes géographiques qui permettent suivre les traces vers la compréhension scientifique d'une relation complexe entre la population autochtone et les innovations dans le domaine des transports, dans un territoire en changement constant.

Dans ce travail, les signes géographiques fournis par l'auteur au cours de l'histoire seront explorés, aussi bien que ses racines dans la réalité qui a été l'arrivée du train (et toutes les conséquences inhérentes) à ces territoires périphériques.

Mots-Clés: Train. Centralité. Territoire(s) périphérique(s).

Abstract

Geographic imagery over mobility in peripheral territories Perspectives in the short story "O Largo" ("The Square") by Manuel da Fonseca

The arrival of the railway to a small village in Alentejo changes the life of the community in a very profound way. Only then do they take conscience of their marginal situation towards the surrounding world. This is, basically, the plot of a short story written by Manuel da Fonseca, in which the literary language is rich in geographic signs, providing clues for the scientific understanding of a complex relationship between people and transport innovation in a territory in constant change.

In this assignment it is intended to exploit the geographic signs left by the author throughout the story, as well as the base of the unreal and its roots in reality that was the arrival of the train (with all its inherent consequences) to this peripheral territories.

Key-Words: Railway. Centrality. Peripheric territory(ies).

¹ Este artigo resulta de uma comunicação apresentada no "III Encontro Internacional - Análise Linguística do Discurso", na Universidade do Minho, em Novembro de 2005. O que aqui se apresenta é uma nova versão do artigo revisto e aumentado.

1. A Obra e a atitude geográfica em Manuel da Fonseca

A Literatura e a Geografia

A relação entre a literatura e a geografia parece constituir para alguns autores motivo de controvérsia dada a natureza distinta de cada uma das áreas. Porém as questões que a humanidade enuncia para serem resolvidas, nomeadamente ao nível do território, tornam imperativo o diálogo, a cooperação e a interrelação entre os diversos campos do saber, no sentido de se encontrarem as soluções necessárias às diferentes problemáticas.

Hoje, mais do que nunca, faz sentido pensar numa perspectiva de transversalidade do saber... mas como podemos então considerar que a literatura e a geografia se possam encontrar neste espaço comum? CRAVIDÃO (2005) defende que a literatura é um vasto campo onde o geógrafo pode encontrar espaços ficcionais, percursos sociais, cenários económicos e culturais que ajudam a compreender as relações entre a população e o território. Desta forma, devemos entender a literatura como um campo de pesquisa da ciência geográfica, onde podemos perceber que os sinais geográficos influenciam e originam obras literárias, assim como algumas obras ficcionais indicam pistas concretas para o estudo e para a percepção de alguns casos de interesse geográfico.

Vejam-se os casos de muitos cadernos de viagens que acabaram por originar obras de referência, como por exemplo o "Livro das Maravilhas" de Marco Pólo, ou mais recente, a "Viagem a Portugal" de José Saramago, entre muitas outras obras e autores. Com maior ou menor interesse, a verdade é que toda a literatura se impregna de marcas geográficas, onde o território se constrói como cenário das personagens, dos seus enredos, das suas vivências, mas ao mesmo tempo traduz uma realidade que interessa ser estudada do ponto de vista do geógrafo. Nesta linha de ideias CHOUPIÑA (2005) refere que os textos não são objectos puramente formais, dado que o seu manuseamento implica que sejam levados em conta vários elementos de caracterização social que transcende o próprio domínio da escrita. A sua composição implica influências recíprocas com os contextos políticos, sociais e culturais, acabando por se tornarem em pertinentes elementos de estudo para a ciência geográfica, na medida em que traduzem realidades de uma certa época (que podem ou não prolongar-se no tempo e no espaço).

Associado a estes contextos específico, deve-se destacar o papel do movimento neo-realista em Portugal e das obras de autores como Ferreira de Castro, Alves Redol, Carlos de Oliveira, Soeiro Pereira Gomes

ou Júlio Graça, tem sido bastante importantes para a compreensão de dinâmicas territoriais associadas a questões sociais (mobilidade, mercado de trabalho, modos de vida, segregação social...). Este interesse não está apenas remetido para a época específica dos acontecimentos, mas também para os dias actuais, uma vez que a compreensão destes fenómenos geográficos se rege não só por factores do presente, como também em processos iniciados no passado.

E porque o território é um tema em análise neste contexto, pareceu pertinente o estudo de um dos muitos contos de Manuel da Fonseca, que segundo CERQUEIRA (1981), foi um dos mais notáveis escritores neo-realistas da sua época. Na sua obra retratou os conflitos sociais do Alentejo, das suas gentes, do tempo e do espaço que marcou e marca profundamente as vivências de uma população condicionada pela questão do periferismo face aos lugares centrais do país.

Manuel da Fonseca nasceu a 15 de Outubro de 1911, em Santiago do Cacém, no seio de uma família oriunda de Castro Verde e Cercal do Alentejo, vindo a falecer a 11 de Março de 1993, em Lisboa. Depois de completar a instrução primária vai para Lisboa com os pais, onde frequenta o colégio Vasco da Gama, o liceu Camões, a escola Lusitânia e mais tarde a escola de Belas-Artes. Nas férias de Verão voltava ao Alentejo, período que ficou bem marcado na sua obra. Trabalhou no comércio e na indústria, tendo acabado por se dedicar à vocação da escrita como jornalista (foi habitual colaborador em revistas literárias, como *O Pensamento*, *Vértice*, *Sol Nascente* e *Seara Nova*) e escritor (escreveu *Seara de Vento* [1958], *Cerromaior* [1943], *Aldeia Nova* [1942], *Um Anjo no trapézio* [1968], entre muitas outras obras). O seu trabalho valeu-lhe o controlo da censura, uma vez que os seus textos, e em particular os contos, retratavam o duro quotidiano do Alentejo a vários níveis (laboral, social, económico...). Era a realidade vista aos olhos de um escritor que ao mesmo tempo fazia parte da própria acção e que escrevia as próprias vivências, aquilo que conhecia e que desejava ter conhecido.

Entre a ficção e a realidade: enquadramento da obra na sua época

A corrente neo-realista desenvolve-se em Portugal principalmente a partir da década de 40 do séc. XX, tendo como mote a reflexão sobre a realidade da vida contemporânea portuguesa, daí seja comum a abordagem de temas como a vida dos trabalhadores no campo (por exemplo o homem da monda em *Gaibéus* [1940], de Alves Redol), no mar ou no rio (com o pescador em *Avieiros* [1943], também de Alves Redol)

ou ainda daqueles que rejeitavam a esterilidade das actividades ligadas à terra e ao mar, partindo em busca de uma nova vida (como é o caso do emigrante sem sucesso em *Emigrantes* [1928], de Ferreira de Castro). É um movimento literário que interessa profundamente ao geógrafo, uma vez que são exploradas as marcas de um território em mudança (ou não) não só do ponto de vista humano, como também espacial, uma vez que a paisagem é um elemento que aparece interrelacionado com a acção do homem. A "terra" é um bem presente e inegável aos olhos daqueles que pouco mais têm que o seu nome e as raízes.

A ideologia política aparece bem marcada, no sentido de contracorrente ao regime ditatorial vigente, onde as personagens (os camponeses pobres e os operários) reflectem o Portugal real onde as coisas "existem" e têm um "significado". Há a necessidade de fazer literatura sem heróis, mas antes com gente humilde, gente do povo. (LOURENÇO, 1968; CERQUEIRA, 1981)

Em Manuel da Fonseca ocorre sem dúvida a descoberta da vida rural com base em experiências pessoais, embora a marca neo-realista não seja tanto de carácter utilitarista, se pensarmos nesta corrente como uma forma de vincular uma mensagem política ladeada por uma certa ortodoxia. Parece antes haver na sua obra um certo desabafo, uma reflexão sobre o território e sobre a sua própria evolução, mais especificamente sobre o Alentejo rural e estagnado, onde dominam os trabalhadores do campo sem instrução mas com vontade de mudar o mundo, o seu próprio mundo, seja por uma acção *in loco* (visão ideológica e por isso menos concretizável) ou então pela saída para outros lugares em busca de melhores condições de vida, ansiando sempre a volta à terra-natal (visão pragmática e por isso mais concretizável).

O conto "O Largo" é um bom exemplo da pertinência geográfica da obra deste autor, uma vez que trata a realidade que foi a da chegada do transporte ferroviário a um espaço periférico. Incluído no livro "O Fogo e as Cinzas", este conto adquire particular interesse pela sensibilidade geográfica que o autor revela ao reflectir sobre a temática do desenvolvimento dos transportes, retratando um território antes e depois da inovação, bem como o processo de mudança baseada numa nova leitura do espaço e da informação feitas pelas gentes da terra.

O "Fogo e as Cinzas" é uma obra de 1951, época conturbada por um regime autoritário que marca todos os sectores da vida portuguesa. É neste ano que Eugénio de Andrade publica "As Palavras Interditas", Alexandre O'Neill o "Tempo de Fantasmas", Jorge de Sena "O Indesejado". No país, as colónias passaram a designar-se por "províncias ultramarinas", morre o marechal Carmona a 18 de Abril e o general Norton de

Matos é obrigado a retirar a sua candidatura, sendo que a União Nacional propõe Craveiro Lopes como novo presidente. No resto do mundo, Péron é reeleito presidente da Argentina e Churchill volta ao poder depois da vitória dos conservadores. (TORRES, 1993)

Vive-se num Portugal isolado do mundo, num país rural e analfabeto (cerca de 60% da população), onde a emigração ganha um ritmo cada vez mais acelerado. A inovação parece não ter expressão numa sociedade onde a trilogia "Deus, Pátria, Família" se torna num ciclo fechado, sem que os participantes tenham capacidade ir mais além do que isso. É neste contexto que a geografia dos lugares, mais do que nos livros únicos instituídos pelo regime, é desenvolvida a partir da ficção retractada pelas histórias dos neo-realistas, permitindo aos geógrafos fazer leituras espaciais mais conclusivas e próximas de uma época.

A necessidade de contar a história d'"O Largo"

Neste conto Manuel da Fonseca desvenda a história de uma pequena vila do Alentejo, centrada no seu largo principal, onde o quotidiano de toda a comunidade se desenvolvia. Porém um acontecimento dramático alterará toda esta centralidade, bem como o próprio dia-a-dia da população na vertente económica, social, cultural e até mesmo moral. Trata-se da chegada do transporte ferroviário, que obriga a uma deslocalização do lugar central (que era o Largo) para outro espaço (presume-se que o da estação de caminhos-de-ferro). O autor explora assim a complexa relação do ser humano com o território, a partir deste conto simples e linear onde constatamos as consequências da chegada deste modo de transporte a uma comunidade marcada pelo isolamento territorial e pela periferização face aos eixos de desenvolvimento.

Perfila-se como problemática a fronteira entre o que é real e o que não é. Mas será que a fantasia não passa de uma reflexão sobre a própria realidade? Neste conto parece haver um encontro entre o real e o imaginário... É por isso que no conto "O Largo" não se sabe bem onde começa e acaba cada dimensão, talvez porque a consciência do autor vogue no quotidiano quase sempre duro, filtrado através da sua própria criação fantasiosa. Esta "criação" consiste nos seus pontos de vista, na forma de ver o mundo, na perspectiva analítica do passado, presente e futuro, no desejo (ou não) de mudança, na reflexão sobre o que é e o que poderia ser se... A fantasia pode ser também, neste caso, símbolo do desejo e do vaticínio.

Desta forma, a descoberta da fronteira entre o que é e o que não é real não se deve assegurar como um problema que afecte o estudo, mas antes como um facto presente que enriquece toda e qualquer análise,

visto que introduz de certa forma na história uma perspectiva analítica e reflexiva, típica de quem conhece bem o território porque foi o local onde nasceu.

O próprio autor assume este aspecto:

"Esse, o tudo ou nada da ficção. (...) Eram indivíduos que eu conheci e de quem o tempo (...) me deixou apenas o que neles era essencial, e me surgiram agora, não exactamente como haviam sido, mas movendo-se, de súbito, na minha frente, mais verdadeiros, mais reais. Vivos. (...) Tudo isto me leva a opiniões demasiado pessoais."¹

Além disso, o autor faz questão de sublinhar que a ficção se constrói a partir da realidade vivida, baseada em dúvidas e reflexões que surgem quando há não só mas também uma forte relação com o território.

"Contar a vida dos outros é interrogar a nossa própria vida. Só o tempo a depura. Ficção constrói-se com o que fica do passado. Revive-a."²

Podemos considerar o autor como um observador, um estudioso da psique das personagens e da sua interacção com a (nova) dinâmica territorial. E de sujeito passivo, torna a sua condição activa através dessa mesma participação que faz na leitura das situações que cria, recria ou apenas descreve. Há uma certa preocupação ideológica e axiológica na obra "O Fogo e as Cinzas" e, claro, no conto "O Largo". (REIS, 1983)

No entanto o autor não descarta a parte da construção das personagens sobretudo, no que concerne à sua relação temporal e espacial com o lugar, o que lhe vem, de certa forma, conferir um carácter eminentemente geográfico, visto que se preocupa em dar a conhecer o presente e as mudanças (e o futuro) deste território.

É o próprio autor que, num contexto extra-história, se preocupa em dar ao leitor a imagem precisa do espaço que está a retratar, fazendo questão de referir no prefácio da vigésima edição d' "O Fogo e as Cinzas", que as personagens que interagem neste espaço são pessoas reais:

"As pessoas de quem escrevo são as que houve na minha vida. Gente de família ou conhecidas."³

Além da dimensão humana, explora exaustivamente o espaço físico do cenário onde se desenrola a obra, tendo em atenção a paisagem, conceito geográfico que faz questão de definir.

"(...) a paisagem é um ser vivo - tem de se reinventar: só assim será real, como na vida."⁴

Neste caso, e sem se aperceber, o autor vai mais além e dá a noção de território, que mais adiante

acaba por enriquecer, graças à descrição do ecossistema natural (fauna, flora, relevo...) e à localização relativamente precisa dos lugares onde se desenrola acção (Alentejo litoral - Tróia, Sines, Milfontes... - e Baixo Alentejo - Aljustrel, Castro Verde...). É imensa a sensibilidade geográfica que Manuel da Fonseca traduz n' "O Fogo e as Cinzas" e em particular no conto "O Largo" como iremos perceber adiante.

2. Do antes, do depois e da nostalgia... sentimentos de um território

A chegada do comboio

A data da chegada do comboio a Portugal ocorre em meados do séc.XIX. ALEGRIA (1990) remete-nos para 1856, ano de abertura do primeiro troço de uma via-férrea no país, mais precisamente entre Lisboa e o Carregado. No entanto trata-se de um modo de transporte cuja génese se encontra inevitavelmente ligada à revolução industrial e ao próprio desenvolvimento mundial. É por volta da primeira década do séc.XIX que se começam a desenvolver as primeiras locomotivas e linhas-férreas em Inglaterra. (GUNSTON, 1975)

No caso português, pode-se afirmar que o comboio foi certamente o primeiro modo de transporte que veio quebrar o isolamento de algumas áreas do interior, numa época em que as deslocações a médias e longas distâncias eram morosas, pouco cómodas, onerosas, e por isso difíceis e pouco frequentes.

O transporte ferroviário assume-se como motor de desenvolvimento, como o veículo de mudança e de progresso nas comunicações, por excelência. Manuel da Fonseca faz questão de nos retratar essas alterações. No conto apercebemo-nos claramente de um *antes* e de um *depois* do comboio, não só ao nível dos comportamentos sociais e económicos, como também da deslocação espacial do que se entendia ser o centro de influência da povoação, ou seja, o próprio largo.

Nesta perspectiva, o largo e o comboio têm um importante valor simbólico, o primeiro porque personifica o centro de influência económica e social do lugar, o quotidiano imóvel e estável daquelas pessoas, o passar dos dias de uma povoação há muito inalterada, o segundo porque representa o móbil da profunda mudança na estrutura socio-económica e espacial da comunidade, interferindo com a noção de desenvolvimento e centralidade. Com a chegada do transporte ferroviário o largo perde o valor simbólico que tinha como lugar importante da vida dos habitantes da povoação, de uma realidade quase que fechada ao território adjacente; o comboio ganha o valor simbólico do libertador, ou melhor, do veículo de comunicação que deu a conhecer o mundo aquele

¹ In Fonseca, Manuel da (1993) - "Prefácio", *O Fogo e as Cinzas*, Lisboa: Caminho, 20ª edição, p.13.

² Idem.

³ Idem.

⁴ Idem.

pequeno mundo. O largo, aquele grande largo ponto de encontro de todas as classes sociais, lugar de mestres e de aprendizes, que era visto como o centro do mundo, passa a ser um ínfimo lugar, mais um ponto num mapa. O sentido, quer dizer, a função e a ideia de "largo", passa a ser entendida ao nível global, uma vez que as personagens e o próprio narrador sentem que estão incorporados num sistema global.

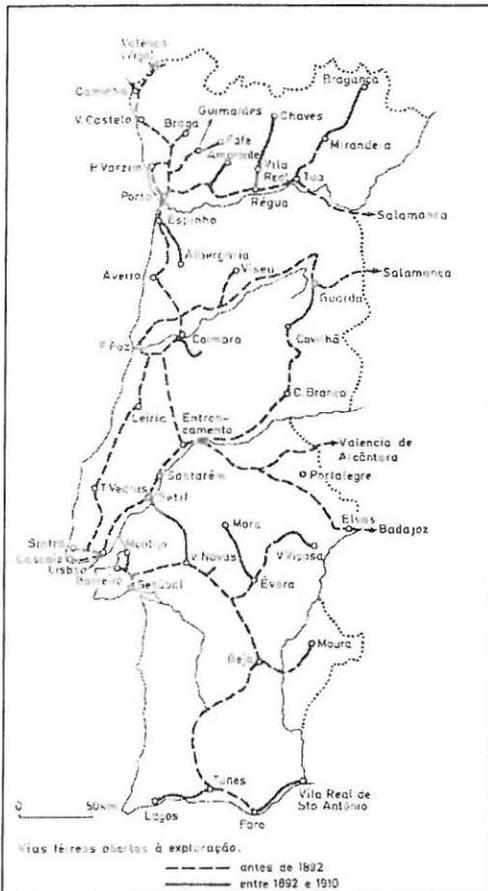


Figura 1

Vias férreas abertas à exploração antes de 1892 e entre 1892 e 1910
Fonte: ALEGRIA (1990)

A noção de centralidade preconizada pelo largo altera-se, reportando-se a um novo lugar, neste caso à vila em si, onde aparecem novos sectores de actividade ligados ao comércio e ao lazer (os "cafés") no sentido mais vasto, fruto do processo de globalização.

Aceitar a mudança assegura-se com algum receio. Existe o medo das consequências da chegada do comboio à vila, uma vez que as alterações nos modos de vida e no território foram demasiado rápidas e profundas.

"(...) o Largo é o mundo fora daquele círculo de faixas ressequidas. Esse vasto mundo onde qualquer coisa, terrível e desejada, está acontecendo."¹

A desconfiança será superada pela curiosidade, no entanto a nostalgia sempre fica, servindo essencialmente para justificar as desventuras do progresso.

Mas será que este progresso é fruto real do desenvolvimento dos transportes? GAUTHIERT (1973) afirma que a visão histórica e mais comum sobre este assunto, é a de que o papel dos transportes (principalmente do ferroviário) foi um pré-requisito para o crescimento económico, nomeadamente para que a revolução industrial se desenvolvesse e se generalizasse da forma como acabou por acontecer. Contudo refere que o papel dos transportes não está sempre a montante do processo de desenvolvimento, pelo contrário, por vezes resulta de uma sequência, de uma necessidade do próprio processo produtivo. E dá exemplos, enunciando estudos de Fogel nos anos 60 do séc. XX, que mostram que o comboio não foi indispensável para o desenvolvimento americano, até porque o transporte fluvial assumiu e poderia ter assumido um papel bastante mais importante, daí que neste caso o transporte ferroviário tenha sido a consequência desse processo.

Perante esta reflexão, pode-se pensar que as áreas marginais são então beneficiadas pela mudança no nível de acessibilidade, condicionada pela chegada dos transportes, contudo essa "chegada" não é mais do que um estímulo ao progresso, que por si só não prossegue, a menos que essa oportunidade seja adoptada e dinamizada pela população da área em questão. Neste conto em especial, deparamo-nos com uma região periférica, onde a situação de estagnação parece não ter sido vencida endogenamente, ou seja, a partir do próprio território. Neste caso, o factor de desenvolvimento é externo, materializado no modo de transporte ferroviário que apresenta uma possibilidade do largo se abrir ao mundo. E o largo aceita.

Antes do comboio

O conto "O Largo" inicia-se com uma ideia conclusiva, que nos dá essência mediadora da própria história que aqui é contada.

"Antigamente, o Largo era o centro do mundo. Hoje é apenas um cruzamento de estradas, com casas em volta e uma rua que sobe para a vila."²

BESSE (1990) defende que o facto do autor designar o "Largo" com uma letra maiúscula inicial

¹ In FONCECA, Manuel da (1993), *O Fogo e as Cinzas*, Lisboa, Caminho, 20ª edição, p. 30.

² *Idem*, p. 23.

serve para mostrar a importância desse mesmo espaço, a sua grandiosidade, no entanto o advérbio “apenas” vem reduzir consideravelmente essa dimensão e esse peso. Há uma alteração na leitura do espaço e é essa ideia-chave que prevalece logo desde as primeiras duas frases do conto.

Esta “apresentação” serve para introduzir o leitor na história, para se preparar para uma situação onde haverá um antes e um depois, um *antes-largo* e um *depois-vila*. São portanto dois espaços que se opõem mas que inevitavelmente fazem parte da mesma unidade.

E continua o conto, enunciando uma litania de personagens típicas que dominavam esse espaço. O papel do largo assume-se perante a dualidade de chegada e de partida das informações para o mundo exterior. Local polarizador de influência, é aí que se desenrola o quotidiano e a vida de toda uma comunidade, funcionando também como um espaço de poder, pois era aí que paravam os viajantes transportados pela diligência, os quais traziam as notícias do mundo exterior.

“[O Largo] Era o centro da Vila (...) era o centro do mundo. (...) Quem lá dominasse, dominava toda a Vila.”¹

Há vários aspectos ligados ao largo, que invocam o modo de vida daquela população antes da chegada do comboio e que o autor descreve de forma sistematizada:

⇒ “Era aí o lugar dos homens, sem distinção de classes.”² - Esta frase poderá orientar para ilações menos correctas, uma vez que leva a pensar que o sistema social daquela comunidade era igualitário. Tal não parece ser de todo correcto, uma vez que Manuel da Fonseca refere que os “senhores da Vila” desciam ao largo e falavam de igual para igual com a restante população (alvanéis, camponeses, empregados do comércio...). Assim sendo, distingue duas classes sociais, a dominante (empregadora) e a dominada (empregada), o que altera a validade da afirmação. Isto significa que não haveria a existência de uma classe média, mas antes de trabalhadores assalariados de modesta condição económica e de patrões (provavelmente lavradores, ligados à agricultura). O largo é assim um lugar de encontro geográfico da comunidade, funcionando ao mesmo tempo como um espelho das iniquidades sociais.

⇒ “Também era lá a melhor escola das crianças.”³ - A aprendizagem fazia-se por imitação, tendo-se por professor o mestre do ofício escolhido. Significa que não estava instituída a escolaridade obrigatória,

pelo menos além do primeiro ciclo do ensino básico (ou pelo menos este não era cumprido), pelo que o trabalho infantil era frequente.

⇒ “A casa era para as mulheres.”⁴ - A descrição da condição feminina é particularmente detalhada e realista. Manuel da Fonseca descreve a mulher como um Ser frágil e intocável (viviam na sombra da casa e só saíam à rua acompanhadas), de hábitos sociais marcados e recatadas (usavam cabelos compridos, provavelmente apanhados, esperando submissas que os homens chegassem a casa).

⇒ “[As mulheres] iam à missa, e os homens não passavam do adro.”⁵ - A condição masculina era deveras marcada, contrapondo-se à delicadeza feminina. O largo era o local de encontro e o espaço de confronto por excelência, onde as notícias corriam e onde era trocada informação (essencialmente entre os homens).

Este momento da história, invocativo da própria história do largo antes da chegada do comboio, constitui, segundo Besse (1990) o pólo de atracção fundamental da narração, personalizado também na figura das faias que nessa altura, presume-se, bamboleavam silenciosas ao sabor dos acontecimentos. O referido “suave gemido” que passam a adquirir no tempo presente do conto (depois da chegada do comboio) traduz essa mesma perda de influência polarizadora espacial daquela área da vila. A ausência de movimento remete o largo ao silêncio, onde as faias começam a ser ouvidas.

Depois do comboio

Sente-se uma nostalgia por parte do narrador, resvalando até para a dramatização aliada ao factor de mudança. Mudança, nas palavras de ROCHETA (1980) é, neste contexto, para estas personagens, sinónimo de descentramento, de estranheza. As relações humanas alteram-se porque, segundo esta autora, “desumanizam-se”, perdem a antiga aparência de solidariedade, pondo a nu a exploração mecânica e desenfreada.

Tudo parece mudar, o espaço ganha uma nova organização:

⇒ “A Vila dividiu-se. Cada café tem a sua clientela própria, segundo a condição de vida.”⁶ - Começa a haver uma consciencialização de classe social mais bem definida, o que leva a crer que se tenham surgido subdivisões sociais, nomeadamente que se tenha formado uma classe média (até relacionado com o novo dinamismo económico). A sociedade tradicional não se destrutura, apenas sente necessi-

¹ *Idem*, p. 25.

² *Idem*.

³ *Idem*.

⁴ *Idem*.

⁵ *Idem*.

⁶ *Idem*, p. 27.

dade de se adaptar a uma nova realidade económica e a exigências sociais renovadas materializadas por exemplo na ida ao café, que vem de certa forma substituir o largo na sua função como ponto de socialização. Não há uma comunidade coesa como outrora (embora com algumas "divisões") fruto do isolamento, mas antes uma comunidade consciente de si mesmo e que agora se divide por classes, por interesses...

⇒ "O comércio desenvolveu-se, construiu-se uma fábrica."¹ - Esta ideia vem assegurar a hipótese anteriormente colocada, relativamente ao surgimento de uma classe média, que passa a ter padrões de consumo regulares. O desenvolvimento da indústria é sinal de que o transporte ferroviário dotou o lugar de maior grau de acessibilidade (importante para o escoamento de produtos para os mercados vizinhos ou para receber matérias-primas), daí que este sector de actividade aproveite os recursos humanos (e físicos?) regionais e aí se implante. Gerará obviamente postos de trabalho, promoverá a fixação populacional (poderá exercer atracção a outras regiões vizinhas) e será responsável pelo aumento dos níveis de consumo que exigem o desenvolvimento do sector comercial. Desenvolvem-se progressivamente as diversas fases do efeito multiplicador da indústria.

⇒ "As mulheres cortaram os cabelos, pintaram a boca e saem sozinhas. [Os homens] Vão à missa com as mulheres, passam a tarde no Clube e já não descem ao Largo."² - Alteração das mentalidades, concretizadas por mudanças físicas e sociais em ambos os sexos. De notar que Manuel da Fonseca identifica os novos locais de atracção, distinguindo-os de outros pelo facto de serem escritos com letra maiúscula. Primeiramente o *Largo* era polarizador por excelência, perdendo esse papel após a vinda do comboio, o qual passou a ser *da Vila*. Dentro deste espaço distingue o *Clube*, que atrai a comunidade que outrora se reunia durante as tardes e especialmente ao domingo no largo.

⇒ "[O velho Ranito] outrora foi mestre-artífice; era importante e respeitado. Hoje é tão pobre e sem préstimo que nem sabe ao certo o número dos filhos."³ - Há um declínio das pequenas oficinas familiares, em prol da indústria mecanizada e em série. Nota-se, através desta personagem, que os "produtos tradicionais" perdem a sua importância enquanto concorrentes de produtos massificados, certamente a preços mais acessíveis e preparados para responder constantemente às necessidades do mercado.

Por outro lado, as crianças deixam de aprender com os artífices, passando a aprender os conteúdos escolares na instituição devida. A "fábrica" também

poderá ser um elemento de atracção da mão-de-obra infantil. Há uma prevalência da máquina relativamente ao homem.

⇒ "Hoje, as notícias chegam no mesmo dia, vindas de todas as partes do mundo. (...) O mundo está em toda a parte, tornou-se pequeno e íntimo para todos".⁴ - Há uma tomada de consciência da realidade, a qual antes era distorcida pelos homens que dominavam o largo (BESSE, 1990). O processo de globalização é aqui plenamente assumido através da telefonia e do jornal como elementos de ligação diária ao mundo exterior. Neste contexto, há uma flexibilização da acessibilidade, agora já não só ligada ao comboio como transporte, mas também às telecomunicações.

Neste momento pode-se questionar... será que o transporte ferroviário foi o agente de toda esta mudança, ou então o autor assumiu esta inovação como móbil para justificar as alterações desta comunidade e deste espaço? Será o progresso inevitável, mesmo em territórios periféricos? A linguagem utilizada na história é dura, até mesmo dramática, invocativa do passado, sublimando pessoas, artes, locais do antigamente. Sem dúvida, a culpa é do comboio, diria o narrador.

É verdade que o transporte ferroviário parece ter sido um factor mobilizador do desenvolvimento desta região periférica. Contudo, parece tratar-se de um factor sem dúvida importante que desencadeou um efeito sinérgico, no entanto que poderia ser ter sido desenvolvido através de outros factores. Se a fixação da indústria está relacionada com os níveis de acessibilidade dos lugares, também está condicionada pela qualidade/disponibilidade da mão-de-obra, o que significa que o estabelecimento da "fábrica" na vila esteve relacionado não só com os acessos abertos pelo comboio, mas também com os recursos humanos existentes na região, entre outros.

Por outro lado, a telefonia é um aparelho que poderia ter aparecido na vila, sem estar directamente relacionada com o comboio, o que quer dizer que o isolamento físico foi efectivamente quebrado pelo transporte ferroviário, mas o isolamento provocado pelo desconhecimento face aos acontecimentos do mundo exterior foi mais da responsabilidade da rádio.

RITTER (1971) defende que os transportes são um elemento geográfico de importância singular, que concretizam os avanços do Homem, dos sistemas económicos, políticos e ideológicos sobre o espaço. É certo que a chegada do transporte ferroviário a esta região veio quebrar algumas barreiras da condição marginal que apresentava. Facilitou, no fundo, o

¹ *Idem*, p. 27.

² *Idem*, p. 26.

³ *Idem*, p. 29.

⁴ *Idem*, p. 26.

avanço da globalização, que mais cedo ou mais tarde haveria de dar sinal até nas regiões periféricas.

3. Desenvolvimento dos transportes em territórios marginais: que futuro?

Transporte sem rede, rede sem transporte

De que serve uma rede sem transporte? Neste conto, o transporte ferroviário desenvolve-se no seu todo, isto é, a rede de caminhos-de-ferro chega à vila, passando o comboio a ser um transporte regular no quotidiano do lugar. Será essa cadência diária que fomentará as alterações socio-económicas anteriormente descritas. Porém, o narrador vaticina:

"E alguma coisa está acontecendo na terra, alguma coisa terrível e desejada está acontecendo em toda a parte."¹

Este ambíguo sentimento de medo e de esperança será prenúncio de um tempo anunciado, onde não se pode escapar ao mundo. A redoma que era o largo abre-se e essa sensação de "paraíso perdido" é sentida pelo próprio discurso nostálgico.

ROCHETA (1980), acerca deste assunto, diz que há um espaço de abertura às possíveis transformações, ao futuro, que se nota especialmente pela aceitação da telefonia como forma de aceder à informação rapidamente e em tempo real, e pela própria regularidade com que o transporte ferroviário traz e leva passageiros e mercadorias.

Contudo, o domínio do transporte ferroviário em Portugal, e em especial nas áreas periféricas, tem evoluído de forma irregular ao longo do tempo, o que significa que o comboio tem sofrido com a concorrência de outros modos de transporte.

Quadro I

Evolução da extensão da rede ferroviária (em kms) em Portugal, de 1970 a 2003

Anos	Extensão total	Via dupla		Via simples	
		Electrificada	Não electrificada	Electrificada	Não electrificada
1970	3.639,6	408,0	21,2	9,4	3.201,0
1980	3.588,1	404,3	21,1	25,6	3.137,1
1990	3.592,2	403,2	25,3	54,5	3.109,2
2003	2.599,1	461,3	30,4	584,2	1.523,2

Adaptado do INE (1970, 1980, 1990, 2003)

De uma maneira geral, verifica-se um declínio na rede ferroviária nacional, especialmente na via simples não electrificada. Ora este tipo de via era a comum nas áreas externas aos eixos de desenvolvimento e consequentemente na região do Alentejo,

onde se passa a história. Isto significa que o transporte ferroviário chegou às áreas periféricas, no entanto o desenvolvimento associado não foi suficiente para que estas tivessem prescindido desta condição. A verdade é que muitas destas linhas acabaram por ser desactivadas ou então pelo seu tráfego ser significativamente reduzido, já que a procura não justificava a oferta deste tipo de serviço. Foi especialmente o Norte e o Alentejo que assistiram a essa desactivação.

Quadro II

Evolução do número total de passageiros transportados, em Portugal

Ano	Total (nº)	Percurso médio de cada passageiro (kms)
1970	144.757.000	26,2
1980	224.191.000	27,1
1990	225.882.000	25,0
2003	150.690.000	23,8

Adaptado do INE (1970, 1980, 1990, 2003)

Quadro III

Evolução do total de toneladas de mercadorias transportadas, em Portugal

Ano	Total (nº)	Percurso médio de cada tonelada (kms)
1970	3.232.000	10,4
1980	3.736.181	268,0
1990	6.682.810	238,0
2003	10.157.648	238,0

Adaptado do INE (1970, 1980, 1990, 2003)

No entanto, a análise da extensão da linha, aplicada à dimensão territorial, pode levar a leituras antagónicas, já que cerca de 33% da extensão total das linhas e ramais explorados estão localizados no Alentejo. Ora, contrapondo com os 34% da Região Centro ou com os 9% da Região de Lisboa, parece que o transporte ferroviário teria uma importância significativa na Região Sul. Porém, deve-se ter em conta que se trata apenas de uma relação com a própria dimensão da região, ou seja, não é por ter grande extensão de linhas e ramais activos que se assegura um tráfego regular e significativo. Será pois a região de Lisboa aquela onde o peso do transporte ferroviário é mais importante, ligada essencialmente aos movimentos pendulares. Este é o modo de transporte que muitos usam para ir das suas casas ao emprego e para o regresso. No sul, o despovoamento e a prevalência do transporte rodoviário particular, ligada à própria situação periférica, acabam por ser factores que condicionam o declínio do transporte ferroviário.

No panorama nacional, constata-se a perda de competitividade do comboio face a outros modos de transporte, nomeadamente ao rodoviário público e privado, no que diz respeito à questão dos passageiros. Os atrasos, a rigidez de horários e de percursos, a

¹ *Idem.*

falta de cobertura de algumas áreas do país, a impossibilidade de transporte porta-à-porta, a falta de privacidade, entre outros factores, fazem com que o comboio não seja o modo de transporte mais indicado para chegar cómoda, rápida e economicamente aos sítios desejados. Todavia, no que diz respeito ao transporte de mercadorias a médias distâncias, este modo parece apresentar vantagens significativas, no que diz respeito à relação entre a capacidade de carga / custo.

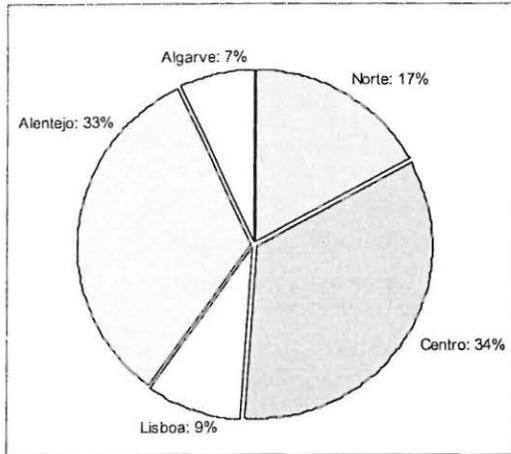


Figura 2

Linhas e ramais explorados em Portugal (em kms), por NUT II, em 2003
Adaptado do INE (2003)

Pode-se então constatar que há uma relação inversa entre estas duas variáveis, o que significa que o transporte de passageiros é efectivamente intenso na área metropolitana de Lisboa e nas linhas do litoral centro e norte (percurso Lisboa-Porto), contrariamente ao resto do território nacional, onde a procura tem vindo a diminuir. Pelo contrário, o transporte de mercadorias tem vindo a aumentar (a relação distância-custo é favorável), pelo que o seu próprio futuro se pode assegurar neste tipo de serviço.

Em jeito de conclusão

O comboio assumiu particular importância na vida do território, em especial das regiões periféricas. Embora actualmente não tenha o impacto que outrora possa ter tido, continua a marcar discretamente presença, seja pela sua habitual presença quotidiana em certas regiões urbanas (Lisboa, Porto), seja pela simbólica passagem diária que ocorre em muitas localidades do interior, especialmente do Alentejo.

A ameaça ou o sonho sentido por muitos no conto "O Largo", de Manuel da Fonseca, seria simplesmente um sentimento desmoronado e abatido pelas visões

das muitas estações de caminho-de-ferro que pura e simplesmente estão votadas ao abandono e aos actos de vandalismo. Afinal, aquela "coisa terrível e desejada" chegou sob a forma de desenvolvimento e globalização, não atingindo todos os territórios da mesma forma.

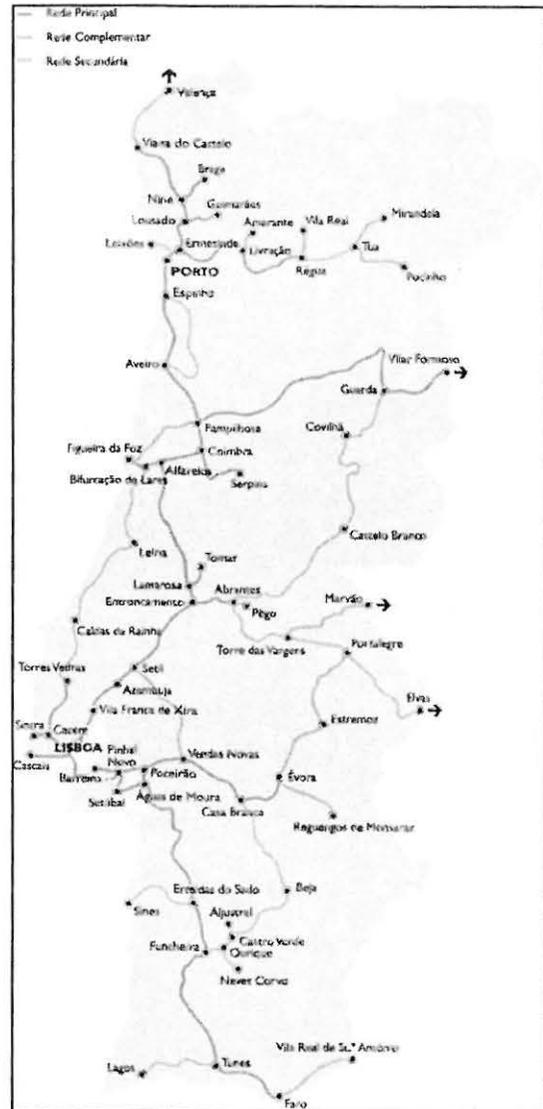


Figura 3

A rede ferroviária nacional
Fonte: REFER (2005)

Interessa ainda ressaltar as profundas mudanças que ocorreram naquela comunidade, ao nível económico, comercial, social, o que se veio a reflectir indubitavelmente na dinâmica do território e na forma de olhar e consumir o espaço. A centralidade adquirida pelo largo da povoação altera-se, perde o seu valor simbólico,

passando a ser um lugar periférico face às (novas) actividades que se desenvolvem agora noutros pontos da vila.

Aliás, a própria noção de territorialidade altera-se porque aquela comunidade toma consciência de que faz parte de todo um sistema global e que deve participar no processo de globalização. No entanto, há sempre visões saudosistas e para alguns (poucos) o largo continua e continuará a ser o centro do mundo.

Manuel da Fonseca deixa-nos neste conto uma bela lição de geografia. Aliás, a sua obra, muito ligada com a leitura do espaço e com a própria percepção do Alentejo como região periférica, bem como a análise que realiza sobre as consequências socio-económicas que afectam a população, faz deste escritor um investigador do(s) território(s).

Mas haverá algum escritor que não seja geógrafo por afinidade? JACINTO (1995) questiona-se acerca do pressuposto, ao referir que as artes (escrita, pintura...) são também formas diferentes de exprimir a realidade geográfica. Nestes casos muda o modo de investigação e a linguagem, que resulta inevitavelmente num modo de expressão diferente. Sendo a geografia uma ciência que recorre a outros saberes de áreas tão diversas que vão da economia à geologia, da sociologia à química... não deverá perder a oportunidade de aproveitar na literatura todos os saberes e sinais geográficos em que esta é particularmente rica. E basta olhar para a literatura portuguesa, onde existem tantas obras que permitem reconstruir a geografia dos lugares. Dos nossos lugares.

Não interessa se a linguagem, se o modo de expressão é diferente do habitual para a ciência geográfica, pois é muitas vezes a partir da ficção que se encontram os caminhos de uma geografia real e vivida. E é esta que deixará em nós o interesse em reflectir sobre o futuro.

Bibliografia

- ALEGRIA, Maria Fernanda (1990) - *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*, Memórias do Centro de Estudos Geográficos, nº 12, Lisboa.
- BARCELLOS, José Carlos (1997) - *O herói problemático em Cerramaior. Subsídios para o estudo do Neo-Realismo Português*. Editora da Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro.
- CP (2003) - *1860-2003: 143 anos da Companhia Real dos Caminhos-de-ferro Portugueses*. REFER, Lisboa.
- CERQUEIRA, Dorine Daisy (1981) - *Neo-Realismo. A montagem cinematográfica no romance*. AFE, Rio de Janeiro.
- CHOUPIA, Francisco (2005) - *O Lugar do Meio. Uma leitura geográfica da obra de Miguel Torga*. Tese de Mestrado em Geografia Humana, Coimbra (policopiado).
- CRAVIDÃO, Fernanda Delgado (2005) - "Território e sociedade: passageiros de viagens literárias". In VALENÇA, Márcio Moraes et al. (Org.) - *Espaço, cultura e representação*. Editora da UFRN, Natal, pp. 29-50.
- FEITELSON, Eran et al (2001) - "Transport and environment: from policy measures to sustainability notions and back". In FEITELSON, Eran et al. (Ed.) - *Transport and Environment. In Search of Sustainable Solutions*. Eduard Elgar, Cheltenham, pp. 3-11.
- FONSECA, Manuel da (1993) - *O Fogo e as Cinzas*. Caminho, 20ª edição, Lisboa.
- GAUTIER, Howard L. (1973) - "Geography, Transportation and Regional Development". In Hoyle, B.S. (Ed.) - *Transport and Development*. Macmillan, Nova Iorque.
- GUNSTON, Bill (1975) - *Transportes: problemas e perspectivas*. Editorial Verbo, Lisboa.
- IIF (2000) - *O Sector dos Transportes em Portugal - Ferroviário*. Instituto para a Inovação na Formação, Lisboa.
- INE (1970) - *Estatísticas dos Transportes. Continente e Ilhas Adjacentes. 1970*. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- INE (1980) - *Estatísticas dos Transportes e Comunicações. Continente, Açores e Madeira. 1980*. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- INE (1990) - *Estatísticas dos Transportes e Comunicações. 1990*. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- INE (2003) - *Estatísticas dos Transportes. 2003*. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- IPLB (2006) - *Breve biografia do escritor Manuel da Fonseca*, http://www.iplb.pt/pls/diplb/!get_page?pageid=402&tpcontent=FA&idaut=1425851&tipo=&format=NP405 (acesso em 12/04/2006).
- JACINTO, Rui (1995) - "As outras geografias: A literatura e as leituras geográficas do território". *Cadernos de Geografia*, nº 14, Coimbra, pp. 139-142.
- LOURENÇO, Eduardo (1968) - *Sentido e forma da poesia neo-realista*. Editora Ulisseia, Coleção Poesia e Ensaio, nº 20, Lisboa.
- REFER EP (2006) - <http://www.refer.pt/pt/rede.php> (acesso em 12/04/2006).
- REIS, Carlos (1983) - *O discurso ideológico do neo-realismo português*. Livraria Almedina, Coimbra.
- RITTER, Jean (1971) - *Géographie des Transports*. Presses Universitaires de France, Paris.
- ROCHETA, Maria Isabel (1980) - "Sobre "O Fogo e as Cinzas" de Manuel da Fonseca". In BELCHIOR, Maria de Lourdes et al. - *Três ensaios sobre a obra de Manuel da Fonseca*. Editorial Comunicação, Lisboa.
- TORRES, Alexandre Pinheiro (1993) - "Prefácio". In FONSECA, Manuel - *Seara de Vento*. Círculo de Leitores, Coleção Romances Portugueses - Obras-Primas do Século XX, Lisboa.