[Recensão a] O Caminho de Ferro em Coruche. Exposição Temporária. Catálogo, (Coord. Domingos Francisco)

Autor(es): Mantas, Vasco Gil

Publicado por: Instituto de História Económica e Social; Imprensa da Universidade de Coimbra

URL persistente: URI:<http://hdl.handle.net/10316.2/44514>

DOI: DOI:https://doi.org/10.14195/0870-4147_37_22

Accessed : 26-Apr-2023 14:02:50

A navegação consulta e descarregamento dos títulos inseridos nas Bibliotecas Digitais UC Digitalis, UC Pombalina e UC Impactum, pressupõem a aceitação plena e sem reservas dos Termos e Condições de Uso destas Bibliotecas Digitais, disponíveis em <https://digitalis.uc.pt/pt-pt/termos>.

Conforme exposto nos referidos Termos e Condições de Uso, o descarregamento de títulos de acesso restrito requer uma licença válida de autorização devendo o utilizador aceder ao(s) documento(s) a partir de um endereço de IP da instituição detentora da supramencionada licença.

Ao utilizador é apenas permitido o descarregamento para uso pessoal, pelo que o emprego do(s) título(s) descarregado(s) para outro fim, designadamente comercial, carece de autorização do respetivo autor ou editor da obra.

Na medida em que todas as obras da UC Digitalis se encontram protegidas pelo Código do Direito de Autor e Direitos Conexos e demais legislação aplicável, toda a cópia, parcial ou total, deste documento, nos casos em que é legalmente admitida, deverá conter ou fazer-se acompanhar por este aviso.

37

Revista Portuguesa de História

Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra
Instituto de História Económica e Social
Coimbra 05

***O Caminho de Ferro em Coruche. Exposição Temporária. Catálogo,*
(Coord. Domingos Francisco), Coruche, Museu Municipal
de Coruche, 2004, 100 páginas, ilustrado.**

VASCO GIL MANTAS

Faculdade de Letras

Universidade de Coimbra

A regularidade e a qualidade das iniciativas concretizadas pelo jovem Museu Municipal de Coruche, reflexo da dinâmica equipa que o anima e de uma política cultural correctamente compreendida e assumida pela autarquia local, merecem público reconhecimento e justificada divulgação. O catálogo da exposição comemorativa da inauguração oficial do caminho de ferro em Coruche é um excelente exemplo do que dissemos, ao mesmo tempo que realça a vantagem de preservar o efémero, próprio de uma exposição temporária, transformando-o num instrumento de trabalho, como é a publicação que aqui recenseamos.

Vivemos um tempo dúbio, no qual a obsessão da velocidade e da rentabilidade ameaça subverter a escala humana e eliminar definitivamente qualquer relação entre o útil e o agradável. O desaparecimento de linhas férreas e a transformação dos *passageiros* em *utentes* resultam directamente desta mundividência utilitarista. Não se veja nesta reflexão uma recusa do progresso, de que os caminhos de ferro foram um símbolo poderoso e multifacetado, mas apenas uma chamada de atenção para certas realidades que não podem ser esquecidas, em parte motivada pela nostalgia, palavra que imediatamente invoca viagens e regresso às origens, de muitas deslocações em caminho de ferro, parte delas em linhas secundárias como a que serve, há um século, a vila ribatejana de Coruche.

O volume tem excelente aspecto gráfico, não se limitando a enumerar as peças reunidas na exposição, apoiada por numerosas entidades. O Catálogo propriamente dito é precedido por uma série de contributos redigidos para a ocasião e outros anteriormente publicados, agrupados nas seguintes secções: História; Estratégia; Memória; Futuro; Anexos. As ilustrações, seleccionadas com oportunidade, pancromáticas e coloridas, são de boa qualidade e razoável quantidade, ainda que, num ou noutro caso, sejam pequenas. Contribuem eficazmente para a compreensão do texto, aliando da melhor forma a imagem e a palavra. Apenas em relação aos mapas reproduzidos (p. 34, 44) temos que lamentar a sua muito reduzida dimensão, pois torna difícil a leitura dos mesmos, sobretudo para quem não conhecer a região em causa, tanto mais que já lá vai o tempo em que decorávamos os percursos de linhas e ramais ferroviários¹.

O volume abre com um texto do Dr. Dionísio Mendes, presidente da edilidade coruchense, cuja tónica se centra, muito naturalmente, no problema das acessibilidades ao vale do Sorraia (p. 7). A secção História inicia-se com duas contribuições de Luís Batalha, intituladas respectivamente *Os caminhos de ferro em Portugal* (p. 9-15) e *Coruche - De Setil a Vendas Novas* (p. 17-25), as quais constituem sínteses bem conseguidas. No primeiro artigo trata das condições da introdução do caminho de ferro em Portugal, acontecimento que não deixou de suscitar reticências, tanto como o plano de renovação da rede viária, tão evidentes em escritos de Almeida Garrett ou de Júlio Dinis, enquanto no segundo aborda a construção da linha férrea entre Setil e Vendas Novas, caracterizada por algumas dificuldades técnicas. Não deixa de ser significativo que, numa época considerada de indisciplina decadência, caso dos anos derradeiros da Monarquia, a obra ficou pronta um ano antes do prazo previsto (p. 21), o que hoje é pouco habitual. É certo que nela chegaram a trabalhar 5000 operários.

O texto *Coruche e as acessibilidades* (p. 27-32) foi escrito quase há meio século^{1 2}, por João Gonçalves, constituindo um documento do maior interesse para caracterizar o que eram as dificuldades de comunicação, mesmo com povoações pouco afastadas da capital, como Coruche, e qual o verdadeiro significado da existência do caminho de ferro nos anos cinquenta do século passado. Uma referência muito curiosa, a propósito das evoluções de um numeroso grupo de campinos à passagem do comboio inaugural na estação de Coruche, comboio no qual seguia a Família Real e numerosas individualidades, merece atenção, pois parece

¹ *Geografia. Aprovada oficialmente, Colecção Escolar Progredior, Porto, 1950: Ramal de Setil a Vendas Novas: Setil, Coruche e Vendas Novas* (p. 69).

² João dos Santos Gonçalves, *O concelho de Coruche. Subsídio para o estudo da sua monografia*, Lisboa, 1956 (Tese de licenciatura no Instituto Superior de Agronomia).

pôr em causa a ideia de que parte do trajo de campino, o barrete verde e a jaqueta encamada, remonta à época da *Exposição do Mundo Português* (p. 29). Será assim? Outro aspecto que queremos destacar é o da importância do tráfico fluvial no Sorraia, ainda em meados do século XX, bom exemplo de um sistema de transporte integrado, funcionando os portos fluviais como interface de comunicações (p. 31-32).

Na secção Estratégia encontramos dois artigos. No primeiro, Gilberto Gomes escreveu sobre *A linha do Setil a Vendas Novas. 1904-2004* (p. 34-45), traçando um quadro da evolução do funcionamento da linha, na verdade ramal, desde o seu estabelecimento, focando em especial as suas limitações e potencialidades, sobretudo no que respeita ao tráfico nacional Norte/Sul e movimento regional. Chama a atenção, o que não é menos importante, para a necessidade de se efectuarem estudos sobre as diferentes linhas férreas, como esta, uma vez que não existem. Parece-nos um excelente campo de investigação, tanto para a história económica e social, como para a arqueologia industrial.

Ainda sobre a *Linha de Setil a Vendas Novas* (p. 47-53), agora mais sobre aspectos técnicos da mesma, nomeadamente infra-estruturas, exploração comercial e material circulante, elaborou José da Silva o segundo texto, realista e claro, sem esquecer as causas da decadência da linha (p. 51), parte das quais se vão repetindo noutras linhas e ramais, como é o caso da prioridade atribuída ao transporte rodoviário. Não vale a pena invocar a fraca densidade populacional da zona atravessada pela linha Setil -Vendas Novas, pois a Linha de Oeste, por exemplo, conhece o mesmo declínio acentuado, em particular no transporte de passageiros. Fazemos aqui uma chamada de atenção, motivada pelo nosso interesse pelo património arqueológico industrial, para a formidável ponte de ferro Rainha D. Amélia, uma das maiores da Península Ibérica (p. 47-48), desactivada em 1980. Qual é o seu estado actual? No que se refere ao material circulante, referido no artigo com pormenor, gostaríamos de encontrar indicação da origem das locomotivas e anos de entrada em funcionamento, o que contribuiria para esclarecer os não especialistas.

A secção Memória conta com dois textos de grande poder evocativo, *No cais da memória* (p. 55-59), de Isabel Chaparro, e *Do Rossio à Charneca*, de Gonçalo Ribeiro Telles (p. 61-63), este último publicado anteriormente pelo jornal *Expresso*³. São dois relatos que exprimem, com alguma emoção, como é natural, recordações de infância, evocando as velhas viagens, intermináveis não apenas ⁵

⁵ Gonçalo Ribeiro Telles, *Do Rossio à Charneca*, Guia Expresso das Mais Belas Viagens de Comboio, (21.9.2002).

pela saudade, antes pelo reencontro. Este aspecto mais intimista não é dos menores contributos desta feliz publicação, tanto mais que faculta uma dupla visão, digamos interior e exterior, do funcionamento da linha *in illo tempore*.

O artigo de Manuel Tão integra a secção Futuro, intitulando-se, oportunamente, *Linha de Vendas Novas. Um olhar sobre o futuro* (p. 65-69). O autor, especialista em economia de transportes, chama a atenção para a importância da linha de Vendas Novas como traço de união entre o sistema ferroviário do Sul e o do Norte, sem esquecer a questão da falta de passageiros, recorrente em vários textos do catálogo, situação que considera poder ser alterada se a ligação entre Setil e Coruche passar a contar com material razoável e horários viáveis. Esta questão repete-se em muitas outras linhas secundárias, mas no caso de Coruche a relativa proximidade da capital poderá constituir um factor decisivo de desenvolvimento, se a estratégia não for a de criar mais um *dormitório* suburbano. Ficamos também a saber que o último Plano Ferroviário Nacional remonta a 1927, não tendo sido totalmente executado (p. 68). Congratulamo-nos particularmente com o reconhecimento explícito da importância futura do transporte ferroviário articulado com o transporte marítimo (p. 69), fundamental para o nosso país^{4 5}.

Os Anexos voltam a transmitir duas distintas visões sociais da mesma realidade, uma a nível do grupo social decisório, através de documentos camarários, onde encontramos nomes ribatejanos bem conhecidos, e através do testemunho oral de um antigo trabalhador ferroviário e sua esposa. No primeiro caso, Raquel Marques escreveu sobre *O caminho de ferro nas actas da Câmara* (p. 71-84), informando-nos a partir de documentos contemporâneos oficiais dos sentimentos, alguns de reserva (p. 78, 82), suscitados pela inauguração do caminho de ferro e visita da Família Real. É muito curiosa a nota respeitante ao bodo a duzentos pobres, acto vulgar na época mas que a autora sentiu necessidade de explicar ao leitor actual (p. 71). Nas páginas da *Ilustração Portuguesa*, por exemplo, encontramos com frequência fotos alusivas a estas distribuições caritativas, exemplares das desigualdades sociais e ilustrativas dos francos comentários de Orlando Ribeiro sobre as características da pobreza em Portugal^{4 5}. *A. Entrevista*, conduzida por Luís Batalha e Eugénia Dias, a Augusto Marques e Lurdes Silva (p. 85-93), constitui um documento vivo, memória de experiências e vivências que contribuem para um melhor conhecimento de múltiplos aspectos do trabalho dos ferroviários e da vida do caminho de ferro enquanto instrumento de comunicação e de coesão social noutros tempos.

⁴ Virgílio de Carvalho, *A importância do mar para Portugal*, Lisboa, 1995, p. 224-229.

⁵ Orlando Ribeiro, *Introduções geográficas à história de Portugal*, Lisboa, 1977, p. 148-165.

O Catálogo, da autoria de Dulce Patarra (p. 94-97), embora se limite a 25 peças, em parte cedidas por entidades públicas e por particulares, constitui um repositório de muito interesse, sobretudo para os interessados em arqueologia industrial e história social. Para os leigos, as fichas concebidas com clareza e simplicidade, representam um guia bem ajustado à finalidade da exposição e à necessidade de uma informação básica, acessível ao público potencial da mesma. A peça nº 13, um telefone de via marca Ericson (p. 54,96), uma das mais interessantes da exposição, é referida como de metal e plástico. Julgamos que, atendendo à época de fabrico não poderia ter sido utilizado o plástico, devendo entender-se por baquelita.

A exposição comemorativa da inauguração do Ramal de Setil a Vendas Novas e o catálogo que a apoiou constituem exemplos do interesse crescente pela história local, tão rica de possibilidades de investigação e caminho seguro para uma melhor compreensão do todo nacional. Contribuiu também para realçar o impacto do acesso ao caminho de ferro no vale do Sorraia, quebrando uma situação de pesado isolamento, não obstante o reconhecido papel de Coruche nas comunicações anteriores à Revolução Industrial⁶. Um romance recente de Mário Ventura, cujo cenário é uma pequena vila e a sua estação de caminho de ferro em 1910, vila que bem podia ser Coruche⁷, descreve de forma viva a importância da via férrea e do telégrafo no início do século XX. Por isso mesmo o Museu Municipal de Comche é merecedor, por esta iniciativa, de elogiosa referência e permanente incentivo.

Num tempo de triunfo do transporte rodoviário, apesar de poluidor e detentor de fraca capacidade de carga, quando quase se tomou obrigatória a posse de um veículo automóvel, os caminhos de ferro têm conhecido redobradas dificuldades. É com tristeza que assistimos ao encerramento de linhas e ao fecho de estações, por razões que se prendem muito mais com o presente do que com o futuro, desenvolvendo uma inadmissível concepção dualista do país. Gostamos de viajar de comboio, desde sempre, e recordamos muitas vezes viagens de outros tempos, em composições com máquinas a vapor e carruagens alemãs provenientes das indemnizações da I Guerra Mundial ou em automotoras Nohab, evocadas neste catálogo. Que nos seja permitido lembrar o passado, tão presente nesta exposição, com longas viagens estivais entre Évora e Lisboa ou Tavira, sentido o cheiro do creosote, o vibrar dos fios telefónicos junto à via e o canto das cigarras quando o comboio se detinha nalgum apeadeiro ou pequena estação sem povoação à vista, transmitindo-nos a sensação de que, para além do cais,

⁶ Suzanne Daveau, *Géographie historique du site de Coruche, étape sur les itinéraires entre Évora et le Ribatejo*, Revista da Faculdade de Letras de Lisboa, 2ª série, 2, 1984, p. 115-135.

⁷ Mário Ventura, *O segredo de Miguel Zúñarte*, Lisboa, 2001.

começava outro mundo, isolado, marginal, com o qual só o comboio, tal como um navio, podia comunicar.

As exposições invocam e pretendem ilustrar o passado, estimulando a memória ou as suas representações. Por isso nos sentimos tentados a elaborar esta recensão crítica, porque o tema envolve história, tecnologia, memória e mito, pois o caminho de ferro também envolve mito, que pode ser o mito imperial do Transiberiano ou o dos vagabundos americanos deslocando-se nos vagões dos enormes comboios de costa a costa. O caminho de ferro mudou Portugal, constituindo um indiscutível factor de progresso, não só pelas facilidades que introduziu, a nível da circulação de pessoas e de mercadorias, mas por ter alterado, definitivamente, a concepção de tempo e de espaço. Faz parte integrante da nossa história, não havendo nada mais dramático que a história sem futuro, sobretudo quando reflexo de alterações ditadas por concepções alheias ao bom senso e aos interesses essenciais da comunidade. Por isso, terminamos desejando que, daqui a cem anos, o Museu Municipal de Coruche repita o tema desta exposição, com mais história e mais memória.