

# 1915

# A chegada do comboio a Monção

## nas memórias de um barbeiro

Na era do TGV, falar do *comboio-correio*, do *rápido*, do *flecha* ou do *trama* é algo que pertence à pré-história dos transportes ferroviários.

Para conhecer a história da ferrovia bastará consultar as crónicas oficiais e os relatos jornalísticos da época. Mas as memórias que hoje se apresentam revelam o sentir de quem, a par e passo, viveu a chegada desse mágico meio de transporte que, galgando montes e vales, encurtava distâncias e aproximava as terras e as gentes. É a emoção de um observador presencial, atento e participativo, nas mais variadas manifestações de alegria que traduzem, certamente, o sentir de toda uma população fronteiriça do norte do país. Com o comboio surgiu a possibilidade de uma maior rapidez na mobilidade das pessoas e das notícias que, ao tempo, chegavam apenas pelos jornais. Com ele, como diria Eça, chegava o progresso, a civilização.

António Sá Vieira, o barbeiro que, a propósito do Palácio da Brejoeira, foi apresentado nestas páginas do caderno de "Cultura" do passado dia 9 de Novembro, vem dizer-nos como é que ele e a população de Monção saudaram e festejaram esses momentos irrepetíveis de euforia, com a chegada do comboio.

As manifestações de alegria começaram logo com o anúncio do projecto da linha de Braga a Monção que, afinal, nunca se concretizou: «No dia 24 de Março de 1904 leu-se nos jornais telegramas de se ter realizado o contrato com a casa Black Wood inglesa a construção do caminho de ferro de Braga a Monção, sendo lavrada a portaria de adjudicação pelo ministro das obras públicas Snr. Conde de Paçô Vieira, por tal motivo houve música nesta vila em sinal

Texto e fotos de

**Ernesto Português**

(eportugues@clix.pt)



de regozijo assim como em Braga, Barca, Arcos e Viana».

Pouco depois, o ministro desloca-se a Monção, onde é recebido com entusiasmo sem igual: «No dia 26 de Julho de 1904 veio de visita a esta vila o Ex.mo Snr. Ministro das Obras Públicas, conde de Paçô Vieira, em virtude de ele ter decretado a construção dos caminhos de ferro de Braga a Monção, de Braga a Guimarães e de Viana a Ponte da Barca e de Valença a Monção. Por tal motivo foram-lhe feitos uns festejos deslumbrantes até à data nunca vistos pelos nascidos. Veio a música de Caçadores de Valença e a música de cá e muito fogo e a iluminação era muita e as ruas todas engalanadas. Foi-se hospedar em casa do Administrador Joaquim Guimarães Pereira de Santiago. Foi ver o sítio por onde está riscada a Avenida e prometeu que seria feita. Foi visitar a Misericórdia e a igreja, o Hospital e as Caldas».

Atento como estava, Sá Vieira dá conta de todas as fases de construção da linha de Valença a Monção: «... andando em construção o caminho de ferro de Valença a Monção principiado no mez de Abril de 1906».

A decisão de levar o comboio a Monção encontra pela frente o problema da demolição de uma parte da muralha: «Nos jornaes do dia 6 de Junho de 1909 leu-se que o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado resolveu mandar por em praça os trabalhos de construção do segundo lanso do caminho de ferro de S. Mamede [Friestas] a Monsão menos 1 Kilometro desta vila por divergências que há entre o Ministério das Obras Públicas e o da Guerra. No dia 28 de Setembro de 1909 principiaram a trabalhar na construção». Finalmente, os trabalhos arrancam: «No dia 11 de Outubro de 1909 deram principio aos trabalhos em trez citios do caminho de ferro de S. Mamede a Monsão em seguida distribuíram a gente

por toda a linha». Curioso como era, visita as obras e toma nota no seu caderno: «No dia 15 de Novembro de 1909 fui ver os trabalhos de terraplanagem do caminho de ferro até em frente a ponte da filha-boa estando a trabalhar entre as Viannas e a D. Francisca da Barca».

A chegada do comboio era esperada com ansiedade pelas gentes de Monção, e até da Galiza, como ele bem documenta. E, como sói dizer-se, se Maomé não vem à montanha vai a montanha a Maomé: «No dia 16 de Fevereiro de 1913 constou que chegava à estação de Lapela a máquina do trabalho do caminho de ferro e desta vila foi quase tudo em peso, como era Domingo e estava um lindo dia, não se via por aqui quase ninguém, como à uma hora da tarde fosse a música a tocar para lá o povo animou-se e a concorrência foi enorme não só da vila como das aldeias e Valença e da Galiza e afinal de contas a máquina não veio como se dizia ficando tanta gente a ver navios. Para esta despesa da máquina do trabalho do caminho de ferro a câmara deu 10.000 reis e andou uma comissão a fazer o peditário e a máquina veio no outro dia». Imaginem a frustração!

A chegada a Lapela constituía já um salto significativo mas o povo estava indignado com o acontecido no dia 16 de Fevereiro de 1913 e, por isso, não houve festa de inauguração desse troço: «No dia 15 de Junho de 1913 foi a inauguração da linha férrea de Valença a Lapela, três meses antes tinha chegado à estação de Lapela a máquina do trabalho, isto é dia 17 de Fevereiro do ano corrente. Em Lapela não se fez festejos nenhuns no dia da inauguração da linha férrea por no dia 16 de Fevereiro último a máquina do trabalho ser esperada com fogo e música e não ter vindo, ficando grandíssimo número de pessoas ludibriadas com a chegada da máquina que não veio no dia 16 que era esperada mas sim na segunda-feira 17 de Fevereiro do corrente ano. O correio continuou a ser feito em carro de carreira até ao dia 20 de Agosto do mesmo ano deixando de o ser nesse dia».

A opção governamental vai, finalmente, no sentido de levar o comboio até dentro da vila de Monção. Assim sendo, «no dia 1 de Abril de 1914 começaram a desmoronar as muralhas para a construção do caminho de ferro, no Baluarte da Pau da Bandeira. Ao romper do dia deitaram uma salva de 21 tiros para festejar o princípio dos trabalhos».

No ano seguinte, sobre as demolidas “Portas do Sol” (saída para a estrada dos Arcos) é colocada uma ponte metálica que, em princípio, daria continuidade à linha para Melgaço, o que de facto nunca veio a acontecer, mas que provocou alguma derrocada na muralha, «por ter deitado [o empreiteiro] grande porção de terra sobre as antigas hortas e o peso fez abater a muralha». Assim, «no dia 9 de Fevereiro de 1915 de manhã apareceu um pedaço de muralha caída ao lado do pegão da ponte do caminho de ferro, antigas portas do Sol, para o lado do lameiro do regueiro».

O nosso barbeiro não perdeu os momentos mais importantes e difíceis das obras, dando conta, com



todos os pormenores, da técnica utilizada e do dia e hora da execução desses trabalhos, bem como a forma como esses momentos foram festejados: «os trabalhos da linha tinham sido inaugurados nesta vila 1.º de Abril de 1914. O empreiteiro da construção da linha chamava-se por apelido Azevedo. A 1.ª máquina que cá chegou de construção a esta vila foi o dia 21 de Abril de 1915, às 5 e meia da tarde, tendo sido festejada à chegada com música e foguetes. A máquina vinha adornada de bandeiras e flores. A ponte que colocaram no sítio em que estiveram as portas do Sol foi guindada no dia 24 de Março de 1915 numa maneira curiosa, com um só pinheiro a prumo. Cada um dos lados foi guindado acima por um aparelho como usam os pedreiros para guindar as pedras. O tramo do lado de dentro da Vila às 9 da manhã e o do lado de fora às 2 da tarde, que eu presenciei». Num outro registo, o seu rigor e precisão

vão ao ponto de dizer que «no dia 24 de Março de 1915 foram guindados os dois tramos da ponte do caminho de ferro cá na vila: o do lado de dentro às 9 da manhã, o do lado de fora foi guindado às 2 menos um quarto da tarde».

No próprio dia da chegada da primeira máquina, ele exarou um registo simples mas elucidativo: «Hoje [21 de Abril de 1915] chegou a 1.ª vez a machina do trabalho do caminho de ferro a esta vila. Houve música e fogo e também alguns socos devido à pinga de vinho que beberam os trabalhadores da linha, na ocasião». E noutro registo, de 29 de Abril, completa a informação: «No dia 21 de Abril de 1915 às 5 e meia da tarde, chegou a máquina do comboio com um forjão e os vagões do trabalho, ao pé do cano da água tocou a música, deitaram foguetes e deram uma pinga de vinho ao pessoal que andava no assentamento e no trabalho do empreiteiro da construção da linha. Para isto dei 100 reis».

Mas Sá Vieira veria, talvez, neste meio de transporte algo de mais utilitário, no imediato. Os jornais chegariam mais depressa e mais cedo e, certamente, a um custo menor. Por isso mesmo, assinala: «No dia 3 de maio de 1915 recebi a 1.ª vez os jornaes de Lisboa dipois das 6 da manhã que mos trou-se o comboio da construção do caminho de ferro».

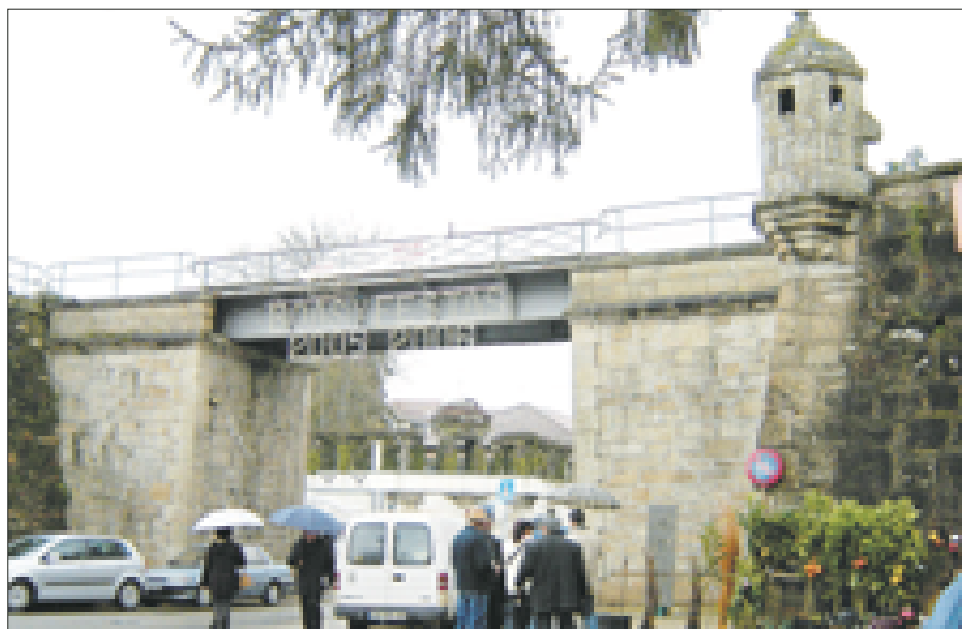
A chegada oficial do comboio a Monção, em 15 de Junho de 1915, foi alvo dos maiores festejos, como se pode constatar pelos programas que Sá Vieira emoldurou, religiosamente, e ainda se encontram na posse dos seus descendentes, e que aqui se reproduzem. As “grandes festas” foram promovidas pela “Associação dos Empregados do Commercio” e contaram com a “Banda do Regimento de Infantaria 30” e com um espectáculo de fogo de artifício do “afamado pyrotechnico de Lanhelas”. Diz o programa que, “além d’estes deslumbrantes festejos de iniciativa particular, promoveu a Câmara Municipal outros com o concurso da conceituada Banda Monsanense e mais duas bandas regionaes ostentando a Praça da Republica e ruas adjacentes, lindissimas illuminações”.

Da inauguração tem vários registos, particularmente impressionantes. Há pormenores que, por certo, ninguém mais registou. A sua alegria e entusiasmo manifestam bem o sentir de todos os monçanenses do seu tempo: «No dia 15 de Junho de 1915 foi inaugurado oficialmente o caminho de ferro nesta vila. Há 2 anos direitos tinha sido no mesmo dia inaugurado também de Valença a Lapela. Nesta vila os festejos estiveram imponentes: 3 músicas – a da Vila, a de Tangil e do Regimento 30 de Infantaria que estava em Valença. A illuminação na Praça Deuladeu estava





António Sá Vieira, em 1914 (à esquerda, com o filho Clemente a seu lado)



Monção: Ponte do caminho-de-ferro, no local da antiga Porta do Sol

muito linda, o fogo muito bonito. Enfim, a festa esteve boa e muito concorrida de povo. Foi um dia de festa a valer. Os trabalhos do caminho de ferro foram principiados no 1.º de Abril de 1914 e foram festejados com uma salva de 21 tiros no sítio em que vai ser construída a estação do caminho de ferro. Em 21 de Abril de 1915 tinha chegado ao sítio em que está o cano da água que vem para o chafariz a 1.ª máquina do caminho de ferro, máquina de construção que, à chegada foi recebida com música e fogo e foi dado à gente trabalhadora da via férrea uma pinga de vinho».

A muralha, caída com as obras da construção da linha, foi reparada em 1917: «Nos meses de Maio e Junho [1917] foi consertada a muralha virada para o lameiro do regueiro que tinha caído, pouco depois que se construiu o

caminho de ferro. A obra foi por conta do empreiteiro Azevedo que construiu o caminho de ferro de Lapela a Monção».

Por ele se sabe, também, que o regular funcionamento do comboio foi afectado pelos efeitos da I Guerra Mundial – «No dia 19 de Fevereiro de 1917 o comboio expresso foi suprimido, bem como outros comboios, por falta de carvão devido à guerra europeia» – e pelas greves dos ferroviários de 1918.

Finalmente, o registo da inauguração da estação: «A estação do caminho de ferro de Monção começou a funcionar ao público dia 25 Março 1926, tendo chegado o caminho de ferro a esta vila o dia 15 de Junho de 1915, quase 11 anos depois de ter sido inaugurado o caminho de ferro nesta vila.

No dia 12 de Abril de 1926 foi feita a inauguração oficial à estação estando ela engalanada, tendo tocado a música e deitado bastantes foguetes». A sua conclusão, porém, só terá ocorrido «nos princípios do ano de 1927», altura em que «foi colocada na estação uma magnífica placa nova para dar volta às máquinas e retirada a que estava, pequena e velha, e muito ordinária. Também foi mudado o depósito da água que estava bastante cá adiante em frente à horta do Chefe da estação, ao pé da barraca do ferreiro Justino. No mês de Julho de 1927 puseram o coberto de zinco na estação».

Deste memorável passado, que tanto entusiasmo trouxe a Monção, resta a ecopista recentemente inaugurada e, na vila, o edifício da estação em profunda letargia, até que novo rumo lhe seja dado.□

## Sobre

# “A Leitura Pública no Portugal Contemporâneo”

da autoria de Daniel Melo

Por

**Henrique Barreto Nunes**



**Daniel Melo**  
*A Leitura Pública  
no Portugal Contemporâneo  
(1926-1987).*

Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2004.  
375 p. ISBN 972-671-137-1

O livro que vou apresentar<sup>1</sup> é a versão revista e resumida da dissertação de doutoramento de Daniel Melo, defendida no ISCTE em 2003 e que conquistou o Prémio de História Contemporânea 2003, instituído pelo Conselho Cultural da Universidade do Minho, na sequência de uma proposta/doação do Doutor Victor de Sá.

O júri que apreciou os trabalhos concorrentes, presidido pelo Doutor José Viriato Capela, professor catedrático de História do Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, assinalou que “o livro que se premiou é um excelente e muito bem fundamentado estudo dirigido à análise dos condicionalismos políticos e sociais da construção dos públicos e da sociologia da leitura em Portugal, do advento da Ditadura Militar em 1926 à implantação generalizada do programa das bibliotecas municipais em 1986/87”.

A arquitectura do livro *A Leitura Pública no Portugal Contemporâneo* desenvolve-se ao longo de 3 linhas de força complementares, as quais assentam em 2 pilares fundamentais:

— a introdução, que aponta claramente os objectivos do trabalho, apresentando como ponto de partida alguns antecedentes históricos (p.ex. a legislação pioneira de D. António da Costa de 1870) e esboça a orientação metodológica seguida, bem como o plano da obra, com a necessária referência às fontes e bibliografia;

— a conclusão, que resume com absoluta nitidez e clareza o percurso seguido, pautado pelas balizas cronológicas que nos permitem conhecer o que foram as políticas nacionais de leitura pública (se assim lhe podemos chamar), desde o dealbar da ditadura até à consolidação democrática.

As linhas mestras do estudo de Daniel Melo são, no

meu entender as seguintes:

1. O contexto político-institucional das bibliotecas criadas por iniciativa estatal ou sob a sua égide, caracterizando os pressupostos que estão na base das decisões legislativas e a tipologia das instituições assim criadas;

2. A aposta na leitura e na importância das bibliotecas no combate ao analfabetismo, em que, recorrendo abundantemente às estatísticas e aos inquéritos, se procura traçar o retrato do leitor português do séc. 20 e o perfil do utilizador das bibliotecas;

3. O estudo de casos concretos – embora a floresta cerrada que marcou mais de meio século de obscurantismo raramente nos deixe ver algumas árvores frondosas, como aconteceu com a Biblioteca Municipal de Cascais e com as bibliotecas da F. C. Gulbenkian.

No primeiro ponto o autor analisa as diversas tentativas, os diversos projectos que, por vezes de maneira fruste, procuraram dotar um país semi-analfabeto com um conjunto de bibliotecas (ou equipamentos a que pomposamente assim se chamou) que tentaram colmatar as carências informativas, educativas ou simplesmente lúdicas de uma população impiedosamente desprovida das liberdades individuais – ou que procuraram de alguma maneira ajudar a combater o analfabetismo.

Já escrevi algures que os “Diário do Governo” e “Diário da República” são uma imensa necrópole de projectos falhados, como podemos constatar com a análise dos diplomas de 1927, 1931, 1936, 1947, 1953, 1965, 1971 e 1973 que o autor diseca com clareza e profundidade, confrontando-os com os resultados práticos obtidos – ou não, como sucedeu na maioria dos casos. E assim foi-se apostando sucessivamente (por vezes simultaneamente) nas bibliotecas eruditas, nas