

Patúcio
09/01/21



UM DIA DE DEZEMBRO

Tenho uma lembrança que em vez de se esfumar com o passar do tempo, volta de vez em quando e desperta todas as formas da minha sensibilidade. Velha lembrança que me faz reviver sensações e sentimentos de há cinquenta anos e ainda hoje os faz vibrar em sintonia.

Naquele ano recuado frequentava um curso militar em internato. No dia em que começavam as férias de Natal, demorara-me a festejar o aniversário de um camarada, pelo que atrasara a partida. Diante de mim só tinha as férias. Sem compromissos fora do microcosmo em que vivera nos últimos meses, nada me impedia de apanhar o último comboio do dia. Ia perder a ligação em Aveiro; o que era um bom pretexto para me instalar por uma noite no já clássico Hotel Arcada.

A cidade dormia quando cheguei ao Arcada. No início da década de setenta, viviam-se tempos de respeitinho e ordem pública; os hotéis, sempre debaixo de olho da polícia e com pouca ocupação, dispensavam a reserva prévia. Todos os hóspedes eram tratados com deferência o que enaltecia a vaidade dos meus emancipados dezassete anos. De peito inchado, fazia os primeiros voos fora de qualquer tutela, sentindo nisso muito prazer.

Aquele hotel, fora o primeiro a surgir na cidade, na sequência de um período de prosperidade originado pela reabertura da barra. Aveiro tinha estado mais de um século sem porto de mar e a burguesia aveirense, ao recuperar os seus negócios, desatara a construir casas ornamentadas com arte nova, adotada de outras geografias. Com aquelas fachadas, enriquecidas por belos painéis de azulejos ao gosto da região e com os seus canais, rodeada de salinas, a cidade de Aveiro acentuou o seu carácter muito agradável à vista, embora, por aqueles anos, fosse pouco agradável ao olfato.

Foi assim, entusiasmado com a minha liberdade e acostumado ao metálico toque de alvorada, que madruguei em Aveiro num dia gélido de dezembro, para tomar o pequeno almoço no Arcada. E ainda com o aroma do café presente, segui avenida acima em direção a uma madrugada atrasada, incapaz de dissipar um manto noturno de nevoeiro, denso e frio.

Subindo a mais importante avenida da cidade, a visibilidade era muito curta; mal me deixando adivinhar as duas fileiras de choupos que, juntamente com os bancos de jardim e os candeeiros da iluminação, ainda ligada, ocupavam o seu largo passeio central. Por instinto atravessara as quatro faixas de rolagem das duas vias, para o lado direito da alameda. Era um hábito de quem tinha morado daquele lado. Porém, naquele dia, mal conseguia lobrigar as luzes dos candeeiros, quanto mais os sítios que tão bem conhecia por ali ter adolecido, impetuosamente, durante três anos de crescimento rápido. À frente do nariz só via o denso vapor em que o bafo se convertia. No silêncio gelado daquela hora matutina, ofuscada por nevoeiro impenetrável, não vislumbrava sítios de boa memória, nem vivalma.

Pela longa avenida enevoadada dirigia-me à estação dos caminhos-de-ferro, garbosamente fardado de cadete-aluno, de barrete enterrado na cabeça, gabardine regulamentar e luvas calçadas. Na melhor forma física que alguma vez tivera, sentia o prazer de estar finalmente de férias, entregue a mim próprio, e a leveza da “mala da ordem”, onde além de um livro que estava a acabar de ler, pouco mais levava: o imprescindível para aquelas férias de Natal que ia passar com uma tia-avó.

Ia ficar na casa do Chão-do-Pinheiro, lugar para onde a minha avó acabara de se mudar; uma pequena quinta que me era quase desconhecida. Em criança tinha lá ido uma vez, agarrado a um dos fueiros do carro de bois que fora buscar a vendima. Lembrava-me do Chão-do-Pinheiro porque para lá chegar tinha atravessado toda a Vila a ouvir chiar um carro de bois e a sentir o

crepitar dos solavancos de todas as pedras da calçada. Disso lembrava-me, pois até me deixaram puxar pelos bois nas subidas, quando era preciso mostrar-lhes uma longa vara para os animar: Eixe! Boi ... Eixe! Boi ... e ainda hoje recordo o carregamento de uvas a transbordar por todos os lados; a aflição e dificuldade em segurar o carro nas descidas; o cheiro que atraía grandes moscardos; a resignação dos bois, cujo único sinal de impaciência era o chicotear da cauda peluda; as moscas coladas ao lacrimejar espesso dos animais que não as conseguiam enxotar com os movimentos reflexos das suas longas pestanas. ... Bom! ... Estava a caminho do Chão-do-Pinheiro que, para mim, àquele tempo, representava pouco mais do que isto.

Com estes pensamentos, chegara à estação dos caminhos-de-ferro. E o persistente nevoeiro mal me deixava ver aquele belo edifício estilo “casa portuguesa”, cujo conjunto de três portas altas encimadas por arcos, dava acesso ao átrio das bilheteiras. Com o bilhete de primeira classe comprado com desconto, logo atravessara o átrio para sair na plataforma do cais contíguo. Como de costume gastei o tempo de que dispunha a admirar os magníficos painéis de azulejos que ali tinham sido colocados há mais de cinquenta anos. Pintados à mão, a azul e amarelo, cada um dos painéis representava uma figura típica, paisagem conhecida ou cenário característico da região, para, à maneira das figuras de convite, apresentar a terra e dar as boas vindas ao viajante. No meu caso, ao deambular por ali a contemplar cada um daqueles painéis, era como se desse a volta à casa após uma ausência prolongada.

Entretanto, os ponteiros do relógio que dominava aquele acolhedor cais número um, indicavam-me, em grandes números romanos, a urgência de me dirigir à poupadinha bitola reduzida da Linha do Vale do Vouga; mais concretamente, ao seu terminal, no chamado Ramal de Aveiro. Para isso, teria de atravessar as outras linhas, o que obrigava a transpor as plataformas dos cais, subindo e descendo escadas, para depois atravessar o cascalho entre os dormentes e carris de mais vias de resguardo.

O terminal a que me dirigia, ocupava um lugar remoto e periférico na estação ferroviária. Era como se a cidade e a sua estação pretendessem afastar e esconder o terminal daquela linha liliputiana. Olhavam por cima do ombro para a romântica velhice daquele comboio; para os escassos trinta e oito quilómetros daquele Ramal até à Sernada; para a linha estreita, cheia de curvas e de passagens de nível manuais; para a pequenez rural das estações e apeadeiros do percurso. ...

De facto, a realidade era outra, mais completa: o Ramal seguia por terras de gente honrada e empreendedora, disposta como ninguém ao trabalho. Simplesmente, esta outra realidade não coubera nos critérios de atribuição da categoria administrativa aos aglomerados populacionais servidos por aquela linha: Esgueira, Eixo, São João de Loure, Eirol, Travassô, Cabanões, Casal do Álvaro, Oronhe, Águeda, Mourisca, Aguieira, Valongo, Carvalhal da Portela, Macinhata. ... Em suma: O Ramal servia lugarejos, freguesias e só duas vilas. Por outro lado, a Cidade de Aveiro revia-se entre as importantes cidades que usufruíam da linha de maior bitola, entre Lisboa e o Porto. Talvez por isso, o terminal onde ia apanhar o meu comboio era de difícil acesso e para chegar a tempo de procurar o meu lugar, tinha de estugar o passo.

À medida que me aproximava do meu terminal de embarque, surgia o recorte do comboio que o fogueiro bem cedo começara a descongelar do frio que suportara durante a noite, lançando furiosas pazadas de carvão que incandesciam na fornalha. Com a locomotiva acesa, em torno do comboio parecia estar menos frio e o nevoeiro parecia menos cerrado. Durante o trajeto e agora ao chegar, só contei cinco pessoas para embarcar. Pensei em várias explicações para tão pouca gente a viajar: o mau tempo, por ser muito cedo, a quadra que estávamos a atravessar, Naquele tempo não existia o frenesim consumista dos dias de hoje. A quadra era saboreada de outra maneira. E a propósito da quadra, notei que aquele pequeno e belo comboio iluminado, visto assim, à distância certa, parecia ter a auréola de um colorido brinquedo natalício.

Antes de embarcar, inevitavelmente, lancei um rápido olhar à locomotiva que surgia perante mim como um corpo maciço e preto. Sem dificuldade identifiquei a entrada para a cabina que se fazia por uma abertura, rasgada em altura, denunciada por uma longa pega vertical e pelos três degraus de acesso ao seu elevado pavimento. Detive-me a confirmar uma imagem que se instalara na minha mente, não sei quando, ao observar como para a frente da cabina, no contorno superior da locomotiva, corriam as saliências de duas “domes”, quais corcundas, que eu vira como sendo tentativas frustradas de fazer emergir a chaminé, até que esta conseguira romper mais adiante, à terceira tentativa, pronta a expelir fumo e vapor. Observei então que da dianteira, da locomotiva partiam três feixes de luz que naquela madrugada gelada e escura, rapidamente sucumbiam aos afagos de grossos farrapos iluminados de nevoeiro. Só mais perto, notei o bronze e o latão dos corrimões, dos manípulos de torneiras e alavancas. E a minha atenção foi atraída para o que parecia ser um conjunto de sinetas oblongas

de bronze que refulgiam perto de um dos “óculos”, ou janelas de molduras redondas de latão, por onde o maquinista podia espreitar para diante.

Com o para-choques a vermelho e algumas formas avivadas a branco, para acentuar um friso ou o redondo das rodas, a máquina, tornava-se mais esbelta, mais leve e agradável à vista. Do lado de baixo escapava vapor dos cilindros dispostos horizontalmente junto aos dois pares de rodas dianteiras; e esse vapor, combinava-se com a névoa e dispersava por entre os três pares de grandes rodas motrizes e respectivas bielás. Alguém com mais dotes poéticos, ao ver aquela densa e inverosímil nuvem, por baixo da volumosa locomotiva, poderia facilmente fantasiar que, acesa como estava, perdera o contacto com os trilhos e levitava.

Entretanto o maquinista, enchouraçado em várias camadas de roupa, emergira daquela nuvem de vapor que envolvia as rodas, onde estivera agachado. Ao levantar-se trazia o que parecia ser uma almotolia de óleo lubrificante que lhe atrapalhou a escalada a esforço para a entrada da cabine. E ali se perdeu nos clarões alaranjados da fornalha, à frente dos quais se via em recorte fogaz, o vulto do fogueiro.

De rodados lubrificados, abastecida de água e de carvão, caldeiras aquecidas, a locomotiva resfolgava vapor, já pronta para partir. No ar pairava aquele cheiro típico da mistura de água fervente com outros produtos da queima do carvão que são ejetados pela chaminé. Apesar do nevoeiro, caía a habitual chuva de faúlhas. Com o frio que estava e com a chuva de pequenos tições negros e pegajosos, o melhor era procurar abrigo a bordo, o que não pôde fazer o maquinista, ... nem o fogueiro, ... nem o chefe de estação que ali viera de gola levantada, lanterna na mão e bandeiras enroladas debaixo do braço, para dar a partida ao comboio.

Observei mais uma vez aquela pequena composição, agora com o propósito de encontrar a minha carruagem. Atrelado à locomotiva estava um furgão de grandes portas corrediças, cuja carroçaria era totalmente revestida a largas tábuas de madeira; e a este vagão seguiam-se duas elegantes carruagens de boas proporções, envernizadas de verde, janelas de guilhotina e largas vidraças, cujos tetos levemente abaulados se prolongavam nas extremidades como abas de proteção aos varandins. O acesso ao interior da carruagem era feito por estes varandins, onde por vezes se viajava, apesar do vento, do fumo de carvão e da chuva de farruscas. A minha carruagem, com lugares de primeira classe, estava no meio da composição.

Ao subir para o varandim por uma elegante escada de dois degraus, entrei logo em contacto com o antigo bom gosto e requinte daquelas carruagens, visível nas voltas do ferro forjado dos parapeitos e portinholas, no brilho da madeira polida do corrimão, e no dourado do latão brunido. Atravessando o varandim, entrei na carruagem e segui por um corredor estreito que do lado direito tinha um continuo de janelas de guilhotina de grandes vidraças. Para fechar estas janelas era preciso subir as vidraças puxando por largas cilhas de cabedal ligadas ao seu lado de baixo. Deste modo, com as vidraças todas fechadas, as compridas cilhas de cabedal pendiam alinhadas, presas nos respetivos ganchos de latão. Do lado esquerdo daquele corredor estavam as portas que davam acesso aos compartimentos de primeira classe, todos iguais.

Num dia invernos, como aquele, estes compartimentos de primeira classe tornavam-se ainda mais confortáveis. Dispunham de dois pares de cadeirões de orelhas, dispostos frente a frente; e entre eles, por baixo da ampla janela, podia ser armada uma pequena mesa articulada. Por cima dos cadeirões, espelhos compridos e mais acima prateleiras de ligeira estrutura em latão que suportava uma rede, onde se colocava a bagagem. Os encostos de cabeça dos cadeirões estavam protegidos por panos brancos. No interior de cada compartimento, alcatifas, madeiras polidas, veludos e cortinas de tela bege presas lateralmente por pressintas de cabedal, criavam um ambiente muito agradável, requintado e até luxuoso.

Instalei-me naquele compartimento que só por si era um convite a uma viagem no tempo e depressa aqueci. Antes de colocar a mala na prateleira por cima do cadeirão junto à janela, tirei de uma das suas bolsas laterais, o livro que andava a ler. Na capa em tons de creme, o desenho de uma paisagem gelada de neve com uma fiada de arvoredos e algumas casas distantes, já perto do horizonte; em primeiro plano, a atravessar a capa, um galho despido, também carregado de neve, do qual subiam gravetos escuros direitos e paralelos. Sobre este desenho, na parte de cima da capa surgia o título do livro em longas letras carmins: "O Doutor Jivago"; ao fundo da capa a toda a largura, o nome do autor: "Boris Pasternak". Era uma edição brasileira de 1959, comprada num alfarrabista.

Já em 1966 a obra fora adaptada ao cinema e tivera grande êxito. Todavia, passados quatro anos, eu só tinha visto os cartazes do filme e alguns excertos publicitários. Deste modo, resolvera comprar o livro. Todavia, não ignorava o tema; ninguém ignorava o tema "Doutor Jivago" que estivera muito em voga nos últimos anos da década de sessenta. De facto, era o tempo da Guerra Fria e aquele romance de autor russo, cuja trama se desenrolava no seu país

durante os anos da Primeira Guerra Mundial e da Revolução Russa de 1917, foi objeto de muita atenção; quer no Ocidente, quer nos países do Bloco de Leste, mas por motivos opostos. É que a história colocava o indivíduo, com os seus sentimentos e emoções, na posição central da narrativa, concedendo-lhe assim a posição de maior importância, que o julgamento estalinista pretendia apagar em prol de um ideal coletivista frio e racional. Por isso, nos anos sessenta, tanto o livro como o filme foram muito premiados e publicitados no Ocidente; e pelo contrário, foram censurados e impedidos de circular nos países do Bloco de Leste.

O autor do livro receberia o Prémio Nobel da Literatura em 1958. O filme lançado em 1966 teve catorze prémios alguns dos quais pela fotografia, pela banda sonora e pelo figurino. Em particular o figurino empregue no filme, teve alguma influência na moda dos anos sessenta. Também a minha mãe, sempre atenta às indumentárias, encomendara para os filhos, na alfaiataria Aquiles, a confeção, por medida, de uns confortáveis casacos de inverno “à Jivago”: fazenda azul marinho escuro, comprimento a três quartos, golas enormes de bicos, fechava a cruzar com grandes botões na mesma cor.

No livro ali pousado, estavam descritos maravilhosos cenários da Rússia gelada, e o enredo decorria em tempo de guerras e revoluções do princípio do século. Ocorreu-me então que o velhinho comboio em que seguia fora fabricado no tempo dos acontecimentos narrados naquele livro. E por coincidência, estava um frio gélido, e o meu país estava agora em guerra, seguro por políticas de pulso forte, o que fazia com que a todo o momento se discutissem questões ligadas à justiça social, ao papel do Estado, de como conciliar o bem comum com o bem individual. Passava-me pela cabeça que, aparentemente, já fizera a minha opção, uma vez que ia fardado de cadete.

Meditando, fui despertado pelo silvo prolongado do apito do Chefe de Estação. Ouvia agora o esforço do vapor em fortes sopros espaçados, para pôr a rolar toda aquela massa do comboio. Sentia os puxões da locomotiva; primeiro fortes, foram enfraquecendo à medida que aumentava a cadencia dos sopros e o vaivém dos cilindros. O comboio chiava ao pôr em movimento as suas enferrujadas articulações, mas à medida que embalava, ia produzindo um som metálico contínuo mais grave e mais dominante. Quando já levava boa velocidade, ... Bom, aqui é preciso abrir um parêntesis: (neste contexto, “boa velocidade” significa uma velocidade inferior à de um cavalo a galope desenfreado, porque no máximo, o comboio talvez pudesse atingir os quarenta quilómetros por hora). E dito isto: ... quando a velocidade já era bastante, o

comboio assanhado soprava na sua gaita a vapor o célebre “trinado infantil”. À primeira nota as pessoas erguiam a cabeça para escutar e diziam: vem aí o “Lérias”.

No conforto do compartimento onde, com o comboio em andamento, deduzira que ia viajar sozinho, fruía do cadeirão de orelhas, embalado pelo rufar da locomotiva ao compasso das golfadas de vapor, vendo lá fora a paisagem turva, ouvindo a espaços o apito do comboio e o toque das campainhas das passagens de nível. Mal começava a ouvir o som continuo destas campainhas, entretinha-me a tentar determinar o ponto em que ele passava de agudo a grave. Deste modo, abandonei-me a uma moleza que me trazia um bem-estar total, mais próprio do profundo descanso em que se mergulha depois de um grande cansaço. Estas férias começaram assim por um momento relaxante a que me entreguei de olhos pregados na janela, vendo quase nada, que também o nevoeiro pouco consentia ver.

Até Eirol não li nada; não fiz nada; só descansei. O meu descanso introspetivo só foi perturbado quando o revisor abriu bruscamente a porta de correr. Ao ver que o compartimento estava ocupado, pareceu querer emendar os modos, levando o alicate de picar os bilhetes à pala empinada do barrete que usava às três pancadas. Sem nada dizer e sem qualquer expressão facial, depois de me ter inutilizado o bilhete com a maior delicadeza, voltou a fechar a porta lentamente, com muita suavidade. E a viagem decorreu assim, morna e enevoadá nos primeiros catorze quilómetros, percorridos sempre a baixa velocidade, sem que o comboio tivesse tempo de embalar, tantos foram os apeadeiros e estações onde parou.

Depois de São João de Loure e antes de chegar a Eirol, o comboio mergulhou subitamente na escuridão, e as carruagens ficaram envoltas em vapor e fumo. Atravessava um pequeno túnel de setenta e quatro metros. Lembrei-me que o rio Águeda confluía no rio Vouga, ali perto; e que a partir dali, tendo chegado ao Rio Águeda, a linha passaria a acompanhá-lo, subindo-o até à vila do mesmo nome. Neste percurso o comboio acompanharia o rio sempre a menos de um quilometro de distância, por vezes a menos de cem metros, o suficiente para evitar as suas sinuosas voltas e as suas cheias. Era a partir dali, sempre perto do rio Águeda e a acompanhar o espelho de água da Pateira de Fermentelos, que a paisagem passava a ser mais rasa, por vezes alagada, onde os pinheiros, os carvalhos, os loureiros, davam lugar a espaços de caniçais, de juncais e acácias num vale entrecortado por fiadas de salgueiros, choupos, amieiros e freixos, que fervilham nas suas formas arbustivas, que era tudo quanto se podia distinguir a partir da janela do comboio. Talvez ainda pudesse matar saudades daquela paisagem, já que na

paragem de Eirol o dia aclarara, permitindo ver uma camada de nuvens iridiadas por esconderem o Sol, muito baixo, a poucos dias do solstício de Inverno.

A caminho de Requeixo, apesar do dia ter clareado, o comboio avançava ainda mais lentamente através de uma paisagem coberta por uma grossa camada branca de geada: as hortas, as ramadas dos pinheiros, os arbustos, os telhados das casas, nada escapara. Quando o comboio parou no apeadeiro, pude ver pela janela que até a água que escorria dos muros tinha congelado. Lembrei-me que era ali, um pouco mais a Sul, que a Pateira de Fermentelos entregava ao rio Águeda as águas que recebe do Buçaco.

Mais adiante a linha faz uma curva para a esquerda, levando o Comboio a atravessar os sessenta e quatro metros da “Ponte de Ferro” sobre o rio Águeda, colocando-se na sua margem direita. Ao Sair desta ponte, uma antiga estrutura em viga de treliças, a via descreve uma ampla contracurva para seguir em direção a Sudeste, colocando-se entre as povoações de Travassô, Cabanões e Casal de Álvaro, a Norte, e o Rio Águeda e a Pateira de Fermentelos, a Sul. E foi neste trajeto de terrenos baixos e alagadiços, depois de atravessar a “Ponte de Ferro” que o nevoeiro, como por magia, solidificara no branco vítreo e cristalino que cobria admiravelmente toda a paisagem. Tudo brilhava envolto em gelo transparente em que a luz se decompunha, refletia, difratava, criando um espetáculo deslumbrante. Nas ramagens despidas das árvores, tinham subitamente crescido copas de cristal. Havia pingentes de gelo transparentes e cintilantes em tudo quanto lhes pudesse suportar o peso. A paisagem era um postal vindo de algures, no norte da europa. Nunca vira nada assim!

Ao ver aquela paisagem, a minha atenção, os meus sentidos entorpecidos, despertaram definitiva e totalmente. Tenho ideia de que me levantei e me coleí à janela onde me mantive durante aqueles inesquecíveis quilómetros. Se alguma vez conseguisse vencer a minha dificuldade em empregar a palavra “deslumbre”, seria para descrever o que senti naqueles momentos.

Parecia-me que as paisagens que via eram semelhantes às descritas no livro que trazia comigo e tencionava continuar a ler. Mas não seria hoje. O livro estava ali, mas não o abria; já não o abria hoje. A experiência que estava a ter era muito superior a qualquer imagem que a minha fantasia pudesse construir através da sua leitura. E certamente ficaria na minha memória, como veio a acontecer. Até hoje.

Enquanto o comboio percorria lentamente aqueles quilómetros, ao contemplar aquela nova e única paisagem, entrara no reino da fantasia. Fardado, a bordo de um comboio a vapor do princípio do século XX, ao atravessar aquela paisagem branca e cristalina que associava às descrições em torno do Palácio de Inverno e dos comboios que percorriam as paisagens geladas da Rússia, já me via a resistir à crueldade da coletivização, a combater pelo direito à individualidade e ao sonho, mesmo ao romance, até mesmo àquele romance que só poucos poderiam entender e aceitar. Compreendia o poder do mundo exterior. Intuí que as circunstâncias são por vezes muito fortes, capazes de agir furtivamente nos sentidos com consequências drásticas. Que existem circunstâncias incompreensíveis, avassaladoras, com o poder de incapacitar a razão e passar a conduzir os acontecimentos. E que acima de tudo a individualidade permanece viva, os sentimentos não se apagam, a esperança continua sempre acesa. Que as diferentes partes são necessárias ao todo; que é impossível eliminar todas as diferenças pois sem elas nada se moveria, seria a paralisia total.

Concluí o pouco que faltava da viagem a digerir o que experienciara. Ao desembarcar em Águeda, os reencontros ocuparam-me e distraíram-me a atenção. Mas desde então, por vezes lembro-me daquele momento, daquela paisagem, ou do que senti.

Vim a saber mais tarde, aliás como sempre suspeitara, que a paisagem cristalina que vi era real. Ao tempo não fizera qualquer esforço para quebrar a magia do momento, mas tratava-se de um fenómeno meteorológico, pouco frequente por estas terras, é certo, mas muito conhecido, chamado “sincelo”.

Se bem entendo, o sincelo ocorre quando se reúnem um conjunto de condições: a temperatura junto ao solo é muito baixa, de modo a gelar a água; há nevoeiro denso; e o nevoeiro fica ali preso junto ao solo, sem poder escapar por convecção, porque logo acima dele o ar está mais quente e mais leve. Satisfeitas estas condições, a água daquele nevoeiro acumula-se em espessas camadas de gelo sólido e cristalino sobre os corpos com os quais entra em contacto. Simples, mas bonito.

Nada disto, que posteriormente aprendi, acrescentou o que quer que seja à experiência pessoal que aqui tentei descrever. Muitas vezes a recordo. Então regressa aquele pleno bem-estar, aquela insuperável harmonia de sensações, de inquestionável sensibilidade

humana que talvez só possa também existir à escala cósmica, de onde tudo provém e ao encontro da qual tudo vai.