

Paul Theroux

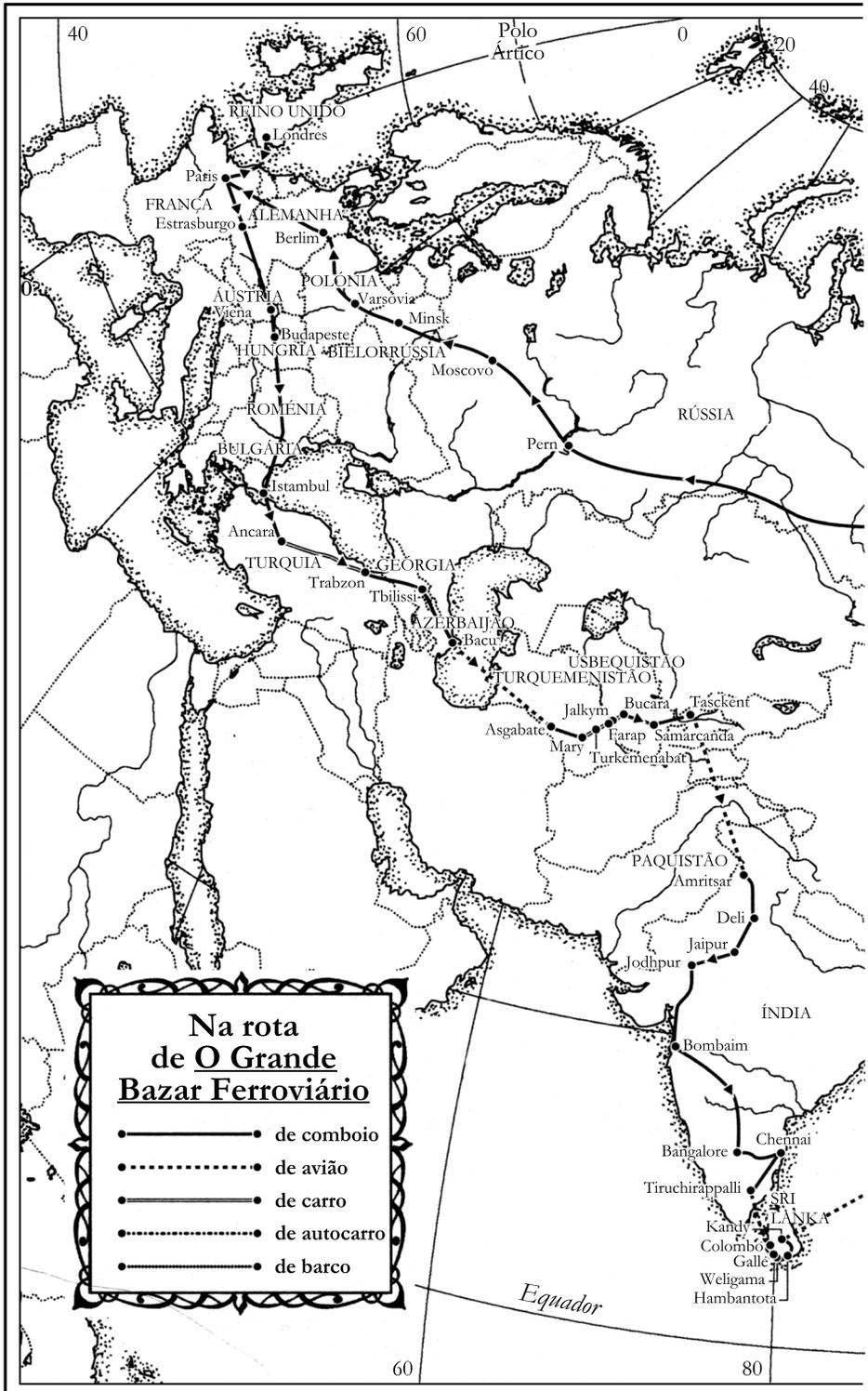
Comboio-Fantasma para o Oriente

Na rota de *O Grande Bazar Ferroviário*

Tradução de Freitas e Silva

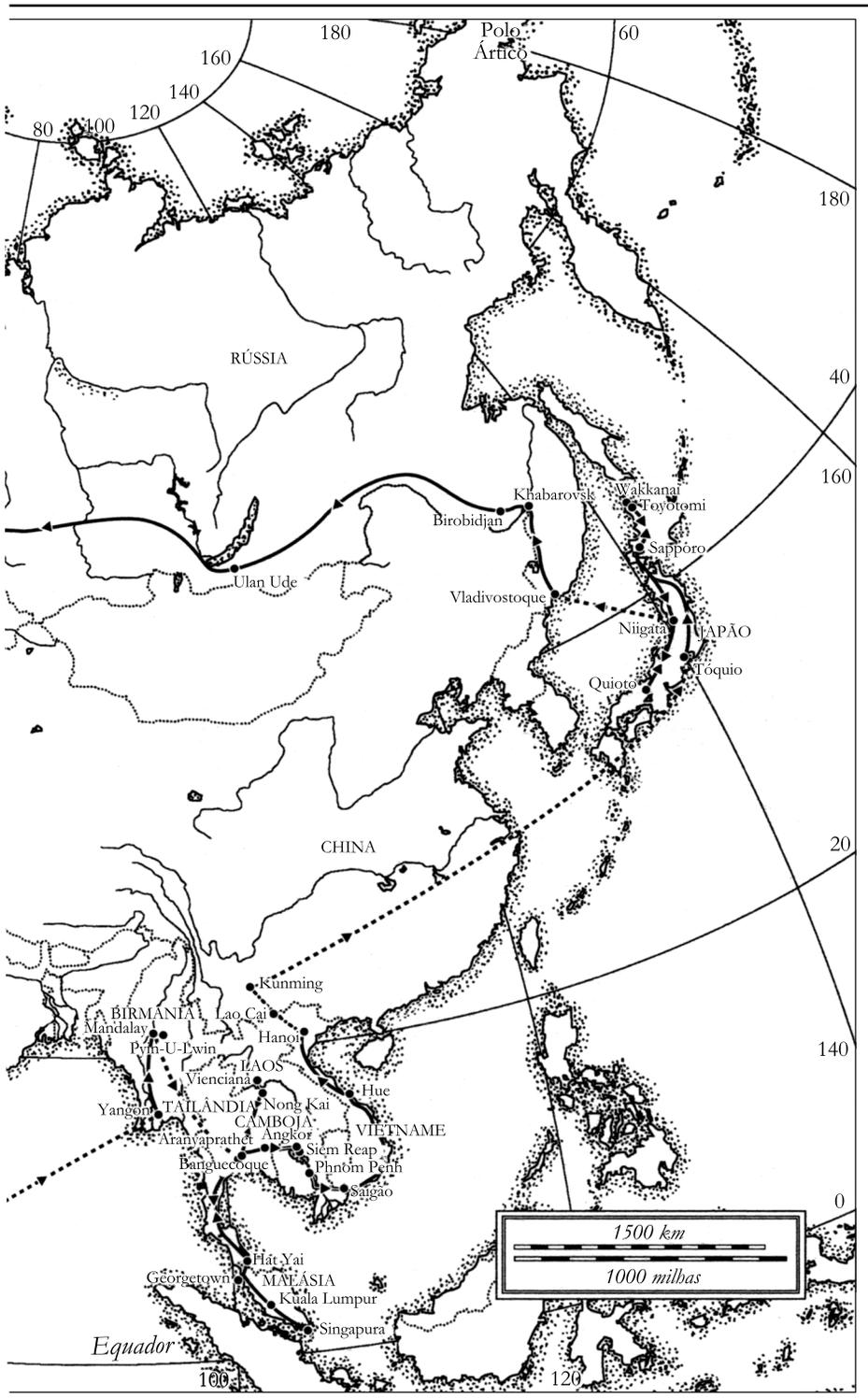


QUETZAL série serpente emplumada | Paul Theroux



**Na rota
de O Grande
Bazar Ferroviário**

- ——— ● de comboio
- ● de avião
- ——— ● de carro
- ● de autocarro
- ——— ● de barco



Aquela sensação dos comboios, por exemplo. Claro que tinha ultrapassado há muito o encanto infantil da máquina a vapor. Havia, porém, alguma coisa nos comboios que constituía um atrativo para ele, especialmente nos comboios noturnos, que lhe metiam sempre ideias estranhas, vagamente impróprias, na cabeça.

Georges Simenon
O Homem Que Via Passar os Comboios

1

O Eurostar



AS PESSOAS CONSIDERAM OS VIAJANTES OUSADOS, mas o nosso segredo culposo é que a viagem é um dos modos mais indolentes de passar o tempo. A viagem não é meramente uma questão de ociosidade, mas também uma evasão complexa de errância que nos permite chamar a atenção para nós mesmos com a nossa conspícua ausência enquanto nos intrometemos na privacidade de outras pessoas — sendo ativamente desagradáveis enquanto parasitas fugazes. O viajante é o tipo mais ganancioso de *voyeur* romântico, e nalgum ponto bem escondido da sua personalidade existe um nódulo indetetável de vaidade, presunção e mitomania que roça o patológico. Por isso é que o pior pesadelo de um viajante não é a polícia secreta nem os feiticeiros ou a malária, mas sim a perspectiva de encontrar outro viajante.

A maior parte da escrita acerca de viagens assume a forma de salto para as conclusões, pelo que os livros são, na sua maioria, supérfluos, monólogos sem profundidade e evidentes ao máximo. Pouco mais do que uma licença para incomodar, a escrita de viagens é a forma mais baixa de comodismo literário: queixa desonesta, falsidade criativa, linguagem despropositada e exibicionismo inveterado, em grande parte distorcido pela síndrome de Munchausen.

Claro, é muito mais difícil ficar em casa, ser educado com as pessoas e enfrentar as coisas, mas nesse caso onde está o livro? É preferível a farsa presunçosa de fingir ser um aventureiro:

Sim, gaba-te das estradas juncadas de nozes,
Agacha-te no castelo da proa
Cheio de virtude,

num vigoroso “Olha-para-mim” em paisagens exóticas.

Era mais ou menos este o meu estado de espírito quando estava a fazer as malas para sair de casa. Também pensei: *Mas a curiosidade existe*. Até

os fantasistas mais tímidos precisam da satisfação de realizar de vez em quando as suas fantasias. E por vezes basta partir. O trespasso é um prazer para muitos de nós. Tal como em relação à ociosidade, «Uma alegria sem propósito é uma alegria pura.»

E há sonhos: primeiro, o sonho de uma terra estrangeira que desfruto em casa, fixando o olhar a leste no espaço em templos imaginados, bazares apinhados de gente, e naquilo a que V.S. Pritchett chamou «arquitetura humana», mulheres encantadoras com vestes diáfanas, velhos comboios a chocalhar pelas encostas, a miragem da felicidade; segundo, o estado de sonho da viagem em si. Muitas vezes, numa viagem, pareço estar vivo numa visão alucinatória de diferença, na irrealidade altamente colorida do exotismo, a que estou claramente consciente (como na maioria dos sonhos) de que não pertença; todavia, estou a flutuar, visitante ocioso anónimo entre pessoas ocupadas, um completo estranho. Quando se é estranho, como diz a canção, ninguém se lembra do nosso nome.

A viagem pode induzir uma sensação tão distinta e inominável de singularidade e desligamento em mim que me sinto irreal, como uma bafurada de fumo, um simples fantasma, uma alma arrepiante do outro mundo, anónima e atenta entre pessoas reais, a vaguear, a ouvir, continuando a passar despercebida. Ser invisível — a condição normal do viajante mais velho — é muito mais útil do que ser manifesto. Vê-se mais, não se é interrompido, é-se ignorado. Esse viajante não tem pressa, razão pela qual se pode confundir com um vagabundo. Odiando horários, à mercê de encontros casuais, sou atraído pelo ritmo lento da viagem.

Os fantasmas têm todo o tempo do mundo, outro prazer da ausência de programa a longa distância — viajar a meia velocidade em comboios lentos e procrastinar. E esta espiritualidade, havia eu de descobrir, também era um efeito da jornada que tinha escolhido, regressando a locais que conhecera muitos anos antes. É quase impossível voltar a um cenário anterior da nossa vida de viajantes sem nos sentirmos como um fantasma. E muitos locais que vi eram eles mesmos tristes e fantasmagóricos, enquanto eu era a presença assombradora, a sombra que ouve às escondidas no comboio-fantasma.

Muito depois de fazer a viagem que descrevi em *O Grande Bazar Ferroviário* continuava a pensar como tinha atravessado o continente, mudando de comboio várias vezes pela Ásia fora, improvisando a minha viagem, roçando no mundo. E a refletir no que tinha visto — em como o passado não revisitado está sempre a voltar aos nossos sonhos. A memória também é um comboio-fantasma. Muitos anos mais tarde ainda se pensa no rosto lindíssimo que vislumbrámos uma vez num país distante. Ou na visão de uma árvore velha, ou de uma estrada rural, ou de uma mesa alegre num café, ou

alguns rapazes irados, armados com lanças enferrujadas, a gritar «Luta pela tua vida, *dim-dim!*» — ou no som de um comboio à noite, a tocar aquela nota musical exata dos apitos dos comboios, uma terça reduzida, no meio da escuridão, enquanto estamos deitados no comboio, deslocando-nos pelo mundo como fazem os viajantes, «dentro da baleia».

Passaram trinta e três anos. Tinha agora o dobro da idade da pessoa que andara naqueles comboios, a maioria dos quais puxados por locomotivas a vapor, a ferver através do interior da Turquia e da Índia. Adorava a simetria da diferença horária. O tempo a passar tinha-se tornado uma coisa séria para mim, incorporada no meu processo de crescimento. Enquanto jovem, via a Terra como uma coisa fixa e fidedigna que me acompanharia à velhice; mas, mais velho, comecei a entender a transformação como uma lei natural, como uma coisa emocional num mundo incerto que estava visivelmente estragado. Só com a idade é que se adquire o dom de avaliar a decadência, a epifania de Wordsworth, a sabedoria de *wabi-sabi*: nada é perfeito, nada está completo, nada dura.

«Sem mudança não pode haver nostalgia», disse-me uma vez um amigo, e percebi que o que começava a testemunhar não era apenas mudança e decadência, mas também a extinção iminente. O meu itinerário de há muito teria mudado tanto como eu? Tive a ideia de fazer de novo a mesma viagem, seguindo as minhas próprias pegadas — uma empresa importante, mas o tipo de viagem que muitas vezes principiantes mais jovens, oportunistas, empreendem para escreverem um livro e se tornarem famosos.¹

O melhor da viagem parece existir fora do tempo, como se os anos de viagem não fossem deduzidos da nossa vida. A viagem também detém a possibilidade mágica da reinvenção: poder-se encontrar um lugar que se ame, iniciar uma nova vida e nunca ir para casa. Num local distante onde ninguém nos conhece — quase sempre um extra. E pode-se fingir, na viagem, ser diferente da pessoa que se é, desprendido, enigmático, mais jovem, mais rico ou mais pobre, qualquer pessoa que se queira ser, o renascimento que muitos viajantes experimentam se forem suficientemente longe.

A decisão de voltar a qualquer cenário anterior da nossa vida é perigosa mas irresistível, não como uma procura do tempo perdido mas pelo grotesco do que aconteceu desde então. Na maioria dos casos é como encontrar uma antiga namorada anos mais tarde e mal reconhecer o objeto de desejo naquele fruto espremido e tocado. Todos vivemos com fantasias de transformação. Viva o tempo suficiente e vê-las-á realizadas — o jovem tornado

¹ A lista é muito longa e inclui livros de viajantes na pegada de Graham Greene, George Orwell, Robert Louis Stevenson, Leonard Woolf, Joseph Conrad, Mr. Kurtz, H.M. Stanley, Leopold Bloom, Saint Paul, Basho, Jesus e Buda.

velho, a estrada melhorada, casas onde outrora apenas havia campos; e os seus opostos, uma boa escola transformada numa ruína, um rio envenenado, um lago encolhido e cheio de lixo, e notícias tristes: «Ele morreu», «Ela está enorme», «Ela suicidou-se», «Ele agora é primeiro-ministro», «Ele está na cadeia», «Já não se pode lá ir».

Uma grande satisfação de envelhecer — uma das muitas — é assumir o papel de testemunha da oscilação do mundo e ver mudanças irreversíveis. O aspeto negativo, além do tédio de ouvir as decepções dos jovens, é escutar repetidamente as mesmas opiniões banais, não só as da juventude imatura, mas, o que é pior e aparentemente criminoso, as opiniões de pessoas ainda mais imaturas que deviam saber mais, todas as mentiras acerca da guerra e do medo e do progresso e do inimigo — o mundo como uma roda de repetição. Eles — eu diria «nós» — são aborrecidos com coisas que já ouvimos um milhão de vezes, com livros que descartámos, com descobertas que não são novas, com soluções propostas que não resolvem nada. «Noto que estou envelhecendo», diz o narrador no conto de Borges «O Congresso». «Um sintoma inequívoco é o facto de que não me interessam ou surpreendem as novidades talvez porque reparo que nada essencialmente novo há nelas e que não passam de tímidas variações.»

As pessoas mais velhas são vistas como cínicas e misantropas — mas não, são simplesmente pessoas que ouviram a música calma e triste da humanidade tocada por uma banda de *rock* inferior, à procura da fama. Voltar atrás e seguir as minhas próprias pegadas — esforço vão e piegas para um escritor superficial, mais jovem e impressionável — seria para mim uma maneira de ver quem eu era, aonde fora e o que acontecera a seguir aos locais que vira.

Uma vez que nunca escreverei a autobiografia que outrora imaginei — volume um, *Quem Eu Era*; volume dois, *Foi o Que Eu Lhe Disse* —, escrever acerca de viagens tornou-se um modo de dar sentido à minha vida, o mais próximo que chegarei de uma autobiografia — tal como o romance, o conto e o ensaio. Como disse uma vez Pedro Almodóvar, «Tudo o que não for autobiografia é plágio.»

Uma coisa a evitar na minha própria pegada seriam as enfadonhas reminiscências de melhores dias, o gorjear do tédio da nostalgia cuja mensagem normalmente é *Eu estive ali e tu, não*. «Lembro-me de quando conseguiste trazer quatro coisas daquelas por um dólar.» «Havia uma árvore grande num campo onde está agora aquele edifício.» «No meu tempo...»

Oh, cale-se!

Qual o viajante que voltou atrás para fazer outra vez a grande viagem? Nenhum dos bons, que eu saiba. Greene nunca voltou ao mato liberiano,

nem ao México, nem ao Vietname. Perto dos sessenta anos, Waugh considerava toda a viagem moderna como mero turismo e uma perda de tempo. Depois de 1948, Thesiger não voltou ao Rub' al Khali, o Quarteirão Vazio da Arábia. Burton não montou outra expedição ao Utah, nem foi verificar a nascente do Nilo — quando tinha a minha idade vivia em Trieste, imerso em literatura erótica. Darwin nunca voltou ao mar. Nem Joseph Conrad, que acabou por odiar a perspectiva da viagem marítima. Eric Newby desceu uma vez o Ganges, Jonathan Raban desceu uma vez o Mississípi e Ian Morris escalou numa vez o Evereste. Robert Byron não voltou a tomar a estrada para Oxiana, Cherry-Garrard fez apenas uma viagem à Antártida, Chatwin nunca voltou à Patagónia, e Doughty não voltou à Arábia Deserta, nem Wallace ao Arquipélago Malaio, nem Waterloo à Amazónia, nem Trollope às Índias Ocidentais, nem Edward Lear à Córsega, nem Stevenson às Cevenas, nem Tchékhov a Sacalina, nem Gide ao Congo, nem Canetti a Marraquexe, nem Jack London às Ilhas Salomão, nem Mark Twain ao Havai. O mesmo é válido para alguns dos meus autores favoritos.

Poderia perguntar-se «Porque é que haviam de dar-se a esse incómodo?», mas o facto é que cada um desses viajantes, mais velho, teria descoberto o que o heroico viajante Henry Morton Stanley descobriu quando voltou a atravessar a África de ocidente para leste dez anos depois da sua primeira travessia bem-sucedida de leste para oeste entre 1874 e 1877 — um lugar diferente, com alterações deploráveis, e um novo livro. Richard Henry Dana acrescentou um epílogo refinado a *Two Years Before the Mast* quando, vinte e quatro anos depois da sua publicação, em 1840, regressou a São Francisco (mas já sem viajar no castelo da proa) e descobriu que tinha passado de uma obscura missão espanhola com meia dúzia de barracos para uma cidade americana em expansão explosiva que fora transformada pela Corrida ao Ouro. Dana foi meticuloso no restabelecimento das relações com as pessoas com quem se tinha encontrado na sua primeira visita e na avaliação da paisagem alterada, completando, como ele disse, «atos de piedosa recordação».

Certos poetas, nomeadamente Wordsworth e Yeats, alargaram a sua visão e encontraram iluminação no regresso a uma paisagem anterior da sua vida. Estabeleceram o padrão da literatura de revisitação. Se o destino de um escritor for repetir o passado, escrevê-lo à sua maneira, essa jornada de regresso podia ser a minha própria versão prosaica de *The Wild Swans at Coole* ou *Tintern Abbey*.

A minha proposta viagem para seguir de novo o itinerário de *O Grande Bazar Ferroviário* era principalmente curiosidade da minha parte, e a ociosidade habitual, juntamente com a vontade de estar fora; mas fora esse o caso trinta e três anos antes e dera resultado. Toda a escrita é lançarmos no escuro e esperar pela luz e por uma aterragem suave.

«Vou fazer uma quantidade de malha enquanto estiveres fora», disse a minha mulher. Eram boas notícias. Desta vez, precisava de Penélope.

Embora fingisse estar contente na narrativa publicada, a primeira viagem não tinha corrido como planeado.

«Não quero que vás», dissera a minha primeira mulher em 1973 — não de modo sentimental, mas como exigência irada.

Todavia, acabava de concluir um livro e estava sem ideias. Não tinha rendimentos, não tinha nenhuma ideia para um romance e — embora não soubesse o que me esperava — contava que essa viagem fosse um modo de arranjar um tema. Tinha de ir. Os marinheiros iam ao mar, os soldados iam à guerra, os pescadores iam à pesca, disse-lhe eu. Por vezes, os escritores tinham de sair de casa. «Volto logo que possa.»

Ficou sentida com a minha partida. E embora não tenha escrito a esse respeito, eu estava infeliz quando parti de Londres, a dizer adeus àquela mulher desmoralizada e aos nossos dois filhos.

Era o tempo dos aerogramas, dos postais e dos grandes telefones pretos, pouco fiáveis. Escrevia frequentemente para casa. Mas consegui fazer apenas duas chamadas telefónicas, uma de Nova Deli e outra de Tóquio, ambas fúteis. E porque é que as minhas ternuras não pareciam ser bem-vindas? Tive sempre saudades de casa — quatro meses e meio de saudades — e perguntava a mim mesmo se a minha falta era sentida. Foi essa a minha primeira experiência de melancolia das longas noites solitárias do viajante. Estava desesperado com a viagem. Senti-me doido quando cheguei a casa. A minha falta não tinha sido sentida. Havia sido substituído.

A minha mulher arranjara um amante. Era hipócrita da minha parte objetar: tinha-lhe sido infiel. Não foi a aventura sexual dela que me aborreceu, mas a confortável vida em família. Ele passou muitos dias e noites na minha casa, na nossa cama, num caso amoroso com ela e a brincar com as crianças.

Não reconheci a minha própria voz quando gritei: «Como pudeste tu fazer isso?»

Ela disse: «Fingi que tinhas morrido.»

Apeteceu-me matar aquela mulher, não por a odiar, mas (como dizem frequentemente os esposos homicidas) porque a amava. Ameacei matar o homem que, mesmo depois de eu estar em casa, enviava as suas cartas de amor. Tornei-me um brutamontes irritado e, por acaso, descobri uma coisa malvadamente útil: ameaçar matar alguém é um modo eficaz de chamar a atenção da pessoa.

Em vez de matar fosse quem fosse ou de continuar a ameaçá-lo, sentei-me no quarto e escrevi numa fúria, maltratando a máquina de escrever e tentando perder-me no humor e na singularidade do livro. Tinha fraca

opinião da maioria dos livros de viagens. Queria lá pôr tudo o que achava que faltava nos outros livros — diálogo, personagens, desconforto — e deixar de fora museus, igrejas e passeios turísticos em geral. Embora isso tivesse acrescentado uma dimensão, escondi tudo acerca do meu tumulto doméstico. Fiz um livro alegre e, tal como muitos outros livros alegres, foi escrito numa agonia de sofrimento, com o remorso de, ao empreender a viagem, ter perdido aquilo a que dava mais valor: os meus filhos, a minha mulher, o meu lar feliz.

O livro foi um êxito. Fui curado da infelicidade por mais uma obra — uma ideia que tivera na viagem para um novo romance. Todavia, algo tinha sido destruído: fé, amor, confiança e uma crença no futuro. Depois da viagem, no meu regresso, tornei-me um estranho, uma presença fantasmagórica, com o nariz esborrachado contra a janela. Entendi como era estar morto: as pessoas talvez sentissem a nossa falta, mas a sua vida continuava sem nós. Novas pessoas tomam o nosso lugar. Sentam-se na nossa cadeira favorita e embalam os nossos filhos nos joelhos, dando-lhes conselhos e acariciando-os debaixo do queixo; dormem na nossa cama, olham para os nossos quadros, leem os nossos livros, namoriscam a ama dinamarquesa, e, enquanto nos menosprezam por termos sido uns escravos do trabalho demasiado esforçados, gastam o nosso dinheiro. Na maior parte do tempo, a nossa morte é esquecida. «Talvez tenha sido o melhor», dizem as pessoas, tentando não ser mórbidas.

Algumas traições são perdoáveis, mas doutras nunca se recupera totalmente. Anos mais tarde, quando os meus filhos já tinham saído de casa, deixei aquela vida, aquele casamento, aquele país. Iniciei uma nova vida noutra sítio.

Agora, trinta e três anos mais velho, voltara a Londres. Para minha tristeza, prestes a empreender outra vez a mesma viagem, revivi grande parte da dor que pensava ter esquecido.

Não há nada mais adequado a uma partida significativa do que o mau tempo. A chuva daquela manhã em Londres, aquele céu baixo e escuro que deixava cair uns chuviscos, estava também de acordo com o meu estado de espírito, escurecendo a cidade porosa de pedra antiga e, por causa disso — da chuva a cair como se fosse um fardo — toda a gente andava encurvada, de cabeça molhada baixa, olhos desviados, a pensar, *que porcaria de tempo*. O trânsito fazia mais barulho, com os pneus pesados a chiar nas ruas molhadas. Na estação de Waterloo encontrei a plataforma certa para o Eurostar, o das 12h09 para Paris.

Mesmo em Waterloo, as recordações da minha velha Londres foram quase imediatas. A indiferença dos londrinos, o seu modo rápido de andar,

as suas expressões paradas, ninguém a usar chapéu à chuva embora alguns trouxessem guarda-chuva — todos, incluindo uns alunos da *public school* a grasnar, apressando o passo ao lado de uma jovem esquelética envolvida em mantas sujas, sentada no chão molhado ao fundo de umas escadas metálicas da estação ferroviária, a pedir.

E depois a mais simples partida internacional que se possa imaginar: um apressado controlo de segurança, formalidades da imigração francesa, escada rolante acima até ao comboio que esperava, meio vazio, num dia de semana molhado do princípio de março. Em 1973, tinha partido de manhã da estação de Victoria, saído na costa, em Folkestone, apanhado o *ferry*, atravessado aos solavancos o canal da Mancha, embarcado noutra comboio em Calais, e só chegara a Paris à meia-noite.

Isso foi antes de ter sido escavado o túnel por baixo do canal. Custara 20 mil milhões de dólares, levava quinze anos e toda a gente se queixava de que era um sorvedouro de dinheiro. Embora o comboio circulasse há doze anos, nunca o tinha apanhado. Não importa o custo — o comboio do túnel era uma maravilha. Saboreei a confiança ociosa de viajante de poder caminhar até à estação e sentar-me em Londres, ler um livro, e umas horas depois levantar-me e começar a passear em Paris sem nunca deixar terra firme.

Desta vez, foi-me recusado o visto para entrar no Irão e civis estavam a ser raptados e alvejados a tiro no Afeganistão, mas ao estudar um mapa descobri outros caminhos e linhas ferroviárias — até à Geórgia através da Turquia e depois até às repúblicas islâmicas, primeiro o Azerbaijão, depois um *ferry* para atravessar o Cáspio, e depois comboios através do Turcomenistão, passando pela antiga cidade de Merv, onde havia uma estação ferroviária, até às margens do rio Amu Dária — Oxiana, na verdade — e mais trilhas até Bucara, Samarcanda e Tasckent, no Usbequistão, a dois passos dos caminhos de ferro do Punjab.

Depois disso, podia seguir o meu antigo itinerário através da Índia até ao Sri Lanka e daí para a Birmânia. Mas era um erro antecipar demasiado numa fase tão precoce da viagem, quando estava a uns minutos de Waterloo, a atravessar vagarosamente os carris lustrosos, saturados de chuva, de Clapham Junction, a pensar: já aqui estive. Na linha que atravessa o sul de Londres, com a minha cara assombrada à janela, começou a desfilar-me diante dos olhos a minha antiga vida de londrino.

Cenários dos anos setenta, precisamente ao longo daquela linha, atravessando Vauxhall e fazendo a curva em Queenstown Road, passando por Clapham High Street e Brixton e atravessando Coldharbour Lane, nome que me fazia sentir arrepios. Houvera distúrbios raciais na praça pública em 1978 em Battersea Rise, em frente aos armazéns Chiesman's (fundados

em 1895), onde caixeiros se aproximavam silenciosamente e perguntavam «Está a ser atendido?» Comprei lá o meu primeiro aparelho de televisão a cores, perto da rua de Lavender Hill onde Sarah Ferguson, mais tarde duquesa de York, vivia; no dia em que foi anunciado o seu casamento com o príncipe André, a minha mulher a dias, de esfregão e balde em punho, zombava, dizendo: «Ela é da sarjeta.»

Viajávamos num profundo vale ferroviário, afastando-nos de Clapham Junction, e, do comboio, vislumbrei um cinema a que ia até se tornar uma sala de bingo, a igreja que fora transformada num centro de dia, e, para lá da praça pública, a Alfarthing Primary School, onde os meus miúdos, caras pálidas e pernas de pele e osso, eram ensinados a cantar pela Sr.^a Quarmby. Eram ruas que eu conhecia bem: uma onde a minha bicicleta foi roubada, outra onde o meu carro foi assaltado; lugares e talhos onde fazia compras; a prostituta, a florista, o merceiro chinês; o quiosque de jornais, um indiano de Mwanza que gostava de falar suaíli comigo porque tinha saudades das margens do lago Vitória; o Fishmonger's Arms — conhecido como o *Fish* — um *pub* irlandês onde refugiados do Ulster dirigiam improperios à TV sempre que lá viam o príncipe Carlos e se riam como idiotas no dia em que Lorde Mountbatten foi mandado pelos ares pelo IRA, e onde, todas as noites, bebia um pinto de *Guinness* e lia o *Evening Standard*; exatamente naquele sítio.

Cenários como estes fizeram a minha vida de Londres. Naqueles dias rezava pela chuva, porque me mantinha dentro de casa — tempo de escrever. Muito do que via hoje era-me familiar, mas ainda assim não era a mesma coisa — a fórmula habitual de um sonho. Olhei mais de perto. As árvores estavam nuas sob as nuvens cinzentas esfarrapadas, e a maioria dos edifícios continuava inalterada, mas Londres estava mais jovem, mais próspera. Este bairro, meio abandonado quando me mudei para lá — casas vazias, sem-abrigo, alguns velhos resistentes —, tinha-se enobrecido. A loja do merceiro chinês era agora uma loja de vinhos, um dos *pubs* era um pequeno restaurante e a loja de peixe e batatas fritas era um bar de *sushi*.

Mas o que era maravilhoso era eu ser conduzido através do sul de Londres com tal eficiência, poupado à dor mais profunda de olhar de perto para o passado. Serpenteava atravessando túneis, viadutos e taludes ferroviários, olhando à esquerda e à direita para as paisagens da minha história pessoal e, felizmente, avançando para outros locais que não guardavam recordações ambíguas. *Não liguês a isso*, dizem os Ingleses com o seu ódio às lamentações. *Não devemos lamentar-nos. Para de remoer. Pode ser que nunca aconteça.*

Adorava a velocidade deste comboio e saber que não parava em parte nenhuma, que ia direto à costa, passando por Penge, Beckenham, Bromley

— o limite do mapa de Londres e as velhas moradias com aspeto mal-humorado que eu associava a romances dos subúrbios, a ficção de cortinas a agitarem-se, de desânimos e de famílias ansiosas, especialmente *Kipps* e *Mr. Beluncle*, dos bromelienses H.G. Wells de V.S. Pritchett, que escaparam e conseguiram escrever sobre isso.

Na satisfatória prateleira de literatura inglesa dedicada ao que se vê dos comboios, destacam-se os poemas com os versos «Ó mulher gorda de quem ninguém gosta» e «Sim, lembro-me de Adlestrop», do mesmo modo que os comboios que percorrem para cima e para baixo as páginas de P.G. Wodehouse e Agatha Christie. Mas a descrição que, para mim, apanha melhor a experiência ferroviária inglesa é a de Ford Madox Ford na sua evocação da cidade, o seu primeiro livro bem-sucedido, *The Soul of London*, publicado há cem anos. Olhando pela janela do comboio, Ford fala de como o relativo silêncio de estar sentado num comboio a olhar para o mundo atarefado e emudecido de lá de fora convida à melancolia. «Uma pessoa está atrás do vidro como se estivesse a olhar no silêncio de um museu; não se ouvem gritos da rua nem chamados de crianças.» E a sua observação mais aguçada, que havia de permanecer verdadeira para mim de Londres até Tóquio: «Também se veem muitos pedacinhos de vida incompleta.»

Ele assinalou um autocarro perto de uma igreja, uma criança andrajosa, um polícia exigente. Eu vi um homem de bicicleta, uma mulher a descer dum autocarro, alunos da escola a chutar uma bola, uma jovem mãe a empurrar um carrinho de bebé. E, como era um panorama dos quintais das traseiras de Londres, um homem a cavar, uma mulher a estender roupa, um operário — ou seria um ladrão? — a encostar uma escada a uma janela. E «a sucessão constante de acontecimentos muito mais pequenos que uma pessoa vê e nunca vê completos dá ao olhar pelas janelas de um comboio um toque de *pathos* e de insatisfação. É semelhante ao sentimento enraizado na humanidade de gostar que uma história tenha fim.»

«Pedacinhos de vida incompleta» — o que o viajante vê habitualmente — inspira *pathos* e poesia, assim como uma sensação insana de ser um estranho, a tirar conclusões apressadas e a generalizar, a inventar ou recriar locais a partir de vislumbres passageiros.

Demorou apenas vinte minutos da Waterloo coberta de fuligem até ao seu oposto, os campos amplos de Kent, muitos já limpos com um ancinho, arados e à espera das plantações da primeira semana de março.

— Vai tomar vinho a acompanhar o almoço?

Uma mulher de uniforme azul trouxe-me uma garrafa de *Les Jamelles Chardonnay*, Vin de Pays d'Oc, 2004, elogiado no cardápio pela sua «subtil baunilha proveniente do carvalho e um final amanteigado».

Depois, o tabuleiro do almoço: *terrine de poulet et de broccolis*, *chutney de tomates*, como entrada, um filete de salmão levemente apimentado, com

coupe de chocolat como sobremesa. Este era, pelo menos superficialmente, um mundo diferente daquele que vira no Bazar Ferroviário, naquela viagem de há muito até Folkstone, ficando depois encostado à amurada do *ferry*, com um sentimento de culpa e confuso, a comer uma empada fria de porco.

O túnel era um milagre de vinte e dois minutos, a toca suprema, trazendo-me das minhas recordações inglesas e levando-me a grande velocidade por baixo do canal até França, donde tinha apenas recordações superficiais e pontuais, de prazeres e mal-entendidos, de comer e beber, de ver quadros ou de ouvir coisas estranhas, como aquela da jovem e bonita francesa que me disse: «Esta noite vou estar com a amante do meu noivo. *Azbo* que vamos fazer sexo. Adoro mulheres estúpidas.» E depois disse: «Está a sorrir. Vocês, Americanos!»

Depois do túnel, chuva a cair do céu francês sobre os telhados e os pequenos automóveis que circulam pela direita, mas à parte isso podia ser Kent: os mesmos montes suaves e o mesmo planalto calcário, a mesma deterioração, os mesmos armazéns, os mesmos anexos industriais e oficinas baixos, as mesmas filas de choupos nus naquele meio de tarde enevoado.

Fora uma viagem de comboio tão rápida e a França estava tão perto da Inglaterra que era difícil vê-la como um país diferente, com a sua própria comida e os seus peculiares escândalos, língua, religião e dilemas. Jovens muçulmanos em fúria a incendiar carros era um dos problemas atuais; só um morto, mas muitos *Renaults* a arder.

Porque é que a cultura da autoestrada é mais monótona na Europa do que em qualquer parte da América? Talvez por ser imitativa e parecer banal, destituída de estilo e desajustada, tal como nenhum europeu fica bem com um boné de basebol. Se as bombas de gasolina e os parques industriais correspondiam à monotonia descartável da arquitetura americana, postos na paisagem francesa pareciam perversos, com pináculos góticos, carroças de feno e casas rústicas medievais à distância, como que uma violação de um cuidado antigo, as aldeias compactas, os campos arados e os prados realçados por estradas feias e *rails* de proteção.

Por causa daquilo a que Freud chamava «o narcisismo das diferenças menores», todos aqueles prados amplos, campos de batalha desde tempos antigos, foram paisagens de exércitos em contenda, exemplo sangrento de civilização e dos seus dissabores. Assim, dissesse-se o que se dissesse, era um facto que o percurso desta linha ferroviária, outrora ensopado de sangue e cheio de sepulturas de soldados mortos — milhões deles — estava se-reno há meio século, talvez o seu período mais longo de paz.

Atravessámos um rio com um nome trágico. Num dia de julho de há noventa anos em que a chuva miúda caía nos prados e nas colinas encantadoras, à vista dos pináculos distantes de Amiens, de um lado do comboio,

e da pequena cidade de Péronne, do outro, o vale desse rio, o Somme, fora um anfiteatro de puro horror. Naquele primeiro dia de batalha, 60 000 soldados britânicos foram mortos, caminhando penosamente por causa da carga de 30 quilos que traziam às costas. Avançavam contra o fogo de metralhadora alemão, o maior número de soldados mortos num só dia na história britânica. Nos quatro meses daquele banho de sangue, a primeira batalha do Somme, que terminou em novembro de 1916, foram mortos mais de um milhão de soldados — 420 000 britânicos; 194 000 franceses; 440 000 alemães. Para nada. Não se ganhou nada, nem terreno nem qualquer vantagem militar, nem sequer uma lição sobre a futilidade da guerra, pois vinte e cinco anos mais tarde — já eu existia — os mesmos exércitos voltaram à luta, guerreando-se nestes mesmos campos. Eram todos potências coloniais que tinham anexado vastas partes da África e da Ásia para se apoderarem do seu ouro e dos seus diamantes e lhes darem lições de civilização.

As cores e os trajés dos peões nas ruas mais perto de Paris refletiam a história colonial francesa — africanos, índios ocidentais, argelinos, vietnamitas. Estavam a jogar à bola à chuva. Andavam às compras em mercados de rua, eram residentes de torres e prédios sombrios, o alojamento público nos subúrbios de Paris por onde o Eurostar estava a passar e onde estava a penetrar. Entrámos na cidade de pedra polpuda como queijo, fachadas bexigosas e avenidas. Londres é em grande medida uma cidade baixa, de casas unifamiliares — moradias em banda, vivendas, residências aristocráticas, antigos estábulos transformados em residências, bangalós e casas semigeminadas. Paris é uma cidade de edifícios de apartamentos rococós, com varandas proeminentes, onde não se vê uma vivenda.

Com a minha pequena mala e uma pasta, parecia tão leve que os bagageiros da Gare du Nord ignoraram-me. Atravessei a estação até à entrada da frente, no brilho cheio de luz da encantadora fachada com as suas estátuas de aspeto clássico a representar as cidades e as maiores vilas de França. Foram esculpidas no início da década de 1860 pelos (era o que dizia um letreiro) «maiores nomes do Segundo Império».

As ruas estavam cheias de carros que não se moviam, de sonoras buzinas e de vozes zangadas. Perguntei a um homem sorridente qual era o problema.

— *Une manifestation* — disse ele.

— Porquê hoje?

Encolheu os ombros.

— Porque é terça-feira.

Todas as terças-feiras havia uma grande manifestação tumultuosa em Paris. Mas pelo seu tamanho e pela perturbação que causou, esta havia de ser conhecida como a Terça-Feira Negra.

2

O outro Expresso do Oriente



UMA CRISE NACIONAL É UMA OPORTUNIDADE, uma dádiva para o viajante; não há nada mais revelador de um local para um estranho do que a confusão. Mesmo que a crise seja incompreensível, como normalmente é, dramatiza o dia e transforma o viajante numa testemunha ocular. Expiatória como uma crise por vezes é para um viajante, é preferível aos feriados nacionais, que são um inferno: ninguém a trabalhar, lojas e escolas fechadas, os nativos a comer gelados, os transportes públicos apinhados, e a sensação do forasteiro de ser excluído da folia — de tudo. Um feriado é uma ocasião para a completa alienação; uma crise pode ser um espetáculo, prendendo a atenção do forasteiro.

A razão pela qual Paris tem a luminosa qualidade de ser um palco é ter sido redesenhada com aquele objetivo teatral em mente, cerca de 1857, por Georges Haussmann (contratado por Luís Napoleão, que se autodesignou imperador), que demoliu as suas casas e bairros de lata com despejos maciços, arrasou becos e vielas e dotou-a de largas avenidas, altivos blocos de mansões, monumentos e fontes, e da presunção de grande cidade de parecer estar no centro do mundo. A cidade foi refeita num estilo único.

O pano de fundo ornamental da Paris de belos edifícios cor de biscoí e arcos e obeliscos extravagantes — a cidade imperial, com a sua profusa iluminação — está tão fixado na mente das pessoas, especialmente das pessoas que nunca a viram, que descrevê-lo é irrelevante. De qualquer forma, quem se preocupa com isso? Na Paris da ficção, basta o escritor dizer o nome de uma avenida ou de um bairro. Veja-se Simenon. Por acaso, estava a ler os seus romances, pela sua portabilidade e pela sua originalidade. «Regressou à Rue des Feuillantines fazendo um grande desvio para ir ao Parque de Montsouris» — nada mais do que isso; o local é dado como adquirido, tão fixado como uma imagem num calendário. A menção de nomes evocativos é descrição bastante. Nada para descobrir, nada para mostrar; a cidade

agiganta-se, mas em vez de uma sensação de pequenez, o habitante da grande cidade tem a sensação de ser importante.

Todavia, esta familiaridade aparente, um dos grandes atrativos de Paris, é uma ilusão. «A *couleur locale* tem sido responsável por muitas apreciações apressadas» — escreveu uma vez Nabokov — «e a cor local *não* é uma cor estável». O brilhante palco parisiense tem uma longa história de insurreições, de violência de multidões, de agitação e da humilhação extrema da ocupação estrangeira — faz parte de muitos dos parisienses atualmente existentes a recordação do domínio alemão, das traições, da vergonha da rendição. Depois de por elas terem desfilado nazis triunfantes, as avenidas da cidade não voltaram a parecer tão grandiosas. Tal como muitas das suas dignas mulheres, Paris, se parece intacta, teve um passado turbulento, foi violada, pilhada, bombardeada e cercada e continuou a transformar-se, como a sua cidade irmã, Londres, e as outras cidades do meu itinerário: Viena, Budapeste, Bucareste, Istambul, Ancara, Tbilissi, Bacu e o resto dos esplêndidos formigueiros da Ásia, até Tóquio.

Raramente me sinto animado numa cidade; pelo contrário, sinto-me oprimido e confinado. Nas minhas viagens interesse-me mais pelos locais que ficam entre as grandes cidades do que pelas cidades em si: o interior, e não a capital. Suspeito de que as pessoas que ficam fascinadas com as grandes cidades e se consideram urbanas e completamente metropolitanas são, no íntimo, ratos do campo — provincianos simples, medrosos, demasiado civilizados, deslumbrados com as luzes da cidade.

Por isso, o incêndio de carros de um mês antes e a atual crise em Paris eram revelações. Não acredito na imutabilidade das cidades. Geralmente, considero-as ninhos de víboras, locais donde fugir. Mas esta *manifestation* — uma enorme multidão ruidosa na (assim me dissera o homem sorridente) Place de la République — tinha parado a cidade. Talvez algo a ver — uma multidão turbulenta era certamente uma atração melhor do que qualquer coisa que pudesse ver no Louvre.

Descobri um táxi. O motorista estava confortavelmente sentado, a ouvir rádio, o queixo assente no punho.

— Place de la République — disse eu, entrando no carro.

— Não é fácil — disse ele. — É a *manifestation*.

— Qual é o problema?

— Estão zangados — disse ele e mencionou o afável primeiro-ministro, que escrevia e publicava a sua própria poesia e queria alterar as leis do trabalho.

Passaram mais uns minutos, durante os quais o motorista fez uma chamada pelo telemóvel. Previsivelmente, comunicou que estava preso no trânsito.

— Além disso, está a chover.

Reconhecendo um colega motorista de táxi, inclinou-se para fora da janela e começou a gracejar. Depois interrompeu-se, dizendo-me:

— E há obras na rua no Boulevard Saint-Germain.

Quando ainda não tínhamos ido a parte nenhuma e o taxímetro já marcava 10 euros — 13 dólares por cerca de cinquenta metros —, disse:

— Então acho que vou para a Gare de l'Est.

— É melhor ir a pé; é já depois daquela rua, a poucos passos.

Saí, voltei para a Gare du Nord, comprei um jornal e vi tabuletas que indicavam a Gare de l'Est. Ao atravessar a rua, distraí-me com um restaurante de aspeto agradável, a Brasserie Terminus Nord, o tipo de local para comer bem iluminado e movimentado que me fazia fome num dia frio e molhado como aquele.

Disse a mim mesmo que aquela era uma refeição de despedida e mandei vir meia garrafa de borgonha branco, salada e *bouillabaise marseillaise* — uma grande tigela de peixe, moluscos, grandes caranguejos, caranguejos pequenos que pareciam brinquedos e camarões dentro de um caldo colorido por açafrão, com *croutons* e remolada. Os empregados de mesa eram amistosos e desempenhavam as suas funções com eficiência, cortesia e bom humor.

Reparando na minha mala, um deles disse:

— De viagem?

— Vou para Istambul. De comboio. — E pensei: *E também para o Turquemenistão, o Usbequistão e mais ainda...*

— Bela viagem.

— Esta noite parto para Budapeste e amanhã à noite para a Roménia. Tenho uma pergunta a fazer. — Bati no jornal. — Qual é o significado de *licenciement*?

— Significa perder o emprego.

— É por isso a *manifestation*?

— Exatamente.

Explicou: O primeiro-ministro propunha-se alterar a lei para facilitar o despedimento dos trabalhadores que, em França, tinham emprego para toda a vida, uma vez que era quase impossível despedi-los. Mas os jovens tinham-se levantado contra a mudança — tal como os sindicatos, os comunistas e os trabalhadores em geral, porque a segurança do emprego considerava-se sagrada. Se os empregos dos franceses não fossem protegidos (dizia-se), seriam ocupados por imigrantes polacos e albaneses, deixando a ordem social em farrapos e a vida cultural sitiada por estrangeiros.

Terminei a refeição, conversei com os empregados de mesa e tomei alguns apontamentos. daquelas poucas horas em França pude concluir que

os empregados de mesa franceses eram amistosos e informativos, que a comida francesa era deliciosa, que os motoristas de táxi franceses têm sentido de humor e que Paris é chuvosa. Por outras palavras, generalizei com base na experiência de uma tarde. É isso que os escritores de viagens fazem: chegam a conclusões com base em escassos indícios. Mas eu estava só de passagem; vi muito pouco. Estava apenas a mudar de comboio a caminho da Ásia.

Segui o meu caminho, indo a pé até à Gare de l'Est, e dei com uma velha escada íngreme aberta na ladeira da rua estreita. Um letreiro em francês estampado no pavimento dizia: O MAIOR PERIGO É A PASSIVIDADE.

Dentro da estação, no extremo mais distante da rua, uma multidão em movimento de cabeça para cima procurava no painel das partidas o número da sua plataforma. Vi o meu comboio na lista — para Viena. Essa informação foi confirmada por uma voz no altifalante: «*Plataforma nove, para o Expresso do Oriente, com destino a Mulhouse, Estrasburgo e Viena.*»

O meu comboio chamava-se Expresso do Oriente? Fiquei surpreendido ao ouvir isso. A única coisa que tinha era um jogo de bilhetes baratos: Paris-Budapeste-Bucareste-Istambul, com necessidade de mudar de comboio em cada cidade, três noites de carruagem-cama. Há dois modos de ir para Istambul de comboio — o meu modo indireto e turbulento, em três comboios diferentes, e o modo de luxo. Acontece que o comboio de luxo estava numa plataforma adjacente, as suas carruagens-cama com a marca COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS, uma grande recomendação, com uma limusina antiga estacionada na plataforma exibindo um letreiro que dizia PULLMAN ORIENT EXPRESS — POUR ALLER AU BOUT DE VOS RÊVES (para ir ao limite dos seus sonhos).

Este comboio que estava à espera, que não era o meu comboio, era o sumptuoso Expresso do Oriente Veneza Simplon, azul e dourado, que circulou entre Paris e Istambul de 1883 até 1977. Era um fantasma do que existia (uma carruagem-cama, sem vagão-restaurante e sem revisor enfadado) quando o tomei em 1973, e foi cancelado quatro anos depois. As suas carruagens enferrujadas e desmaiadas foram leiloadas em Monte Carlo e todas elas, todo o seu material circulante, compradas por um empresário norte-americano. Investiu 16 milhões de dólares a restaurar as carruagens e a devolver-lhes o brilho. Comprou também uma versão do nome e relançou este comboio de luxo em 1982. É um êxito entre os ricos nostálgicos.

Não era o meu comboio porque, em primeiro lugar, era demasiado caro: ter-me-ia custado cerca de 9000 dólares, só ida, de Paris a Istambul. Segunda razão: o luxo é inimigo da observação, um prazer dispendioso que induz uma sensação tão boa que não se repara em nada. O luxo estraga-nos e infantiliza-nos, e impede-nos de conhecer o mundo. É esse o seu objetivo, a razão por que os cruzeiros de luxo e os grandes hotéis estão cheios

de imbecis que, quando exprimem uma opinião, parecem ser doutro planeta. Também sei por experiência própria que um dos piores aspetos de viajar com gente rica, à parte o facto de os ricos nunca ouvirem, é que se queixam constantemente do elevado custo de vida — na verdade, normalmente os ricos queixavam-se de ser pobres.

Eu estava no outro Expresso do Oriente, viajando através da Europa do Leste até à Turquia. O total era de cerca de 400 dólares para os três dias e três noites, sem luxo (a avaliar pelo aspeto do comboio na Gare de l'Est), mas agradável e eficiente.

— Este é o seu lugar — disse o revisor, indicando um assento num compartimento de seis lugares. — Muda em Estrasburgo para a carruagem-cama.

Até então só havia mais um passageiro, uma mulher de idade. Sentei-me e dormitei até ser acordado por alguns apitos do comboio, e lá íamos nós nestoutro Expresso do Oriente, a partir da Gare de l'Est sem cerimónia. Após cerca de cerca de quilómetro e meio da gloriosa cidade, corríamos por um subúrbio e depois ao longo das margens do rio Marne, dirigindo-nos para o interior do leste de França quando descia o crepúsculo.

Viajando no meio da escuridão de uma noite de fim de inverno, sabendo que acordaria em Viena só para mudar de comboio, senti que a minha viagem tinha realmente começado, que tudo o que acontecera até ali era meramente um prelúdio. O que intensificou essa sensação foi a visão dos pastos encharcados e profundamente verdes, o rio sombrio, as árvores nuas, uma sensação fria de peregrinismo e a percepção de que não tinha uma ideia clara de onde estava mas apenas a consciência de que alta noite estaríamos a atravessar Estrasburgo, na fronteira alemã, e amanhã de manhã estaríamos na Áustria, e cerca do meio-dia em Budapeste, onde apanharia outro comboio. O ritmo daqueles carris estridentes e a rotina de mudar de comboio levar-me-ia à Ásia Central, uma vez que era simplesmente uma sequência de viagens ferroviárias daqui a Tasckent, no Usbequistão.

Aquecia-me uma sensação encantadora, o verdadeiro ócio do viajante de longa distância. Não havia outro local onde desejasse mais estar do que exatamente este, no assento da ponta, ligeiramente embriagado pelo vinho e cheio com a *bouillabaise*, a chuva a chicotear a janela.

Nessa altura não sabia, claro, mas iria viajar sempre debaixo de chuva e vento até à Turquia, na costa do mar Negro, na travessia da Geórgia e até ao Azerbaijão, no mar Cáspio, e não teria calor — usaria uma camisola de lã e um casaco grosso — até estar no meio do Turquemenistão, entre turcomanos a rezar, a mortificarem-se a si próprios e a realizarem o ritual poeirento das abluções sem água, chamado *tayammum*, também num comboio, mas num comboio sujo e muito barulhento, no deserto de Caracum, onde nunca chovia.

A velhinha encontrou o meu olhar e, talvez reparando que o livro que tinha no colo era em inglês, disse:

— Está a nevar em Viena.

Com a agradável ideia de que estaria em Istambul daí a poucos dias, disse:

— Por mim, tudo bem. Onde é que estamos agora?

— Château-Thierry. Épernay.

Os nomes de locais franceses pareciam evocar todos nomes de campos de batalha ou nomes de rótulos de vinhos. A estação seguinte era Châlons em Champagne, uma plataforma resplandecente no meio da chuva fina, e as casas ordenadas da localidade a parecerem um subúrbio do Connecticut visto através do prisma da chuva torrencial. Depois, no escuro, Nancy, a chuva a reluzir à medida que pingava das goteiras da plataforma, e uns quilómetros mais adiante, cachos de casas tão baixas e mudas que pareciam pedras tumulares de pessoas ali enterradas.

Algures, uma mulher e dois homens tinham-se juntado à velha e a mim no compartimento. Essas três pessoas falavam contínua e incompreensivelmente, um dos homens quase sempre a matraquear e os outros a ajudarem à festa.

— Que língua é que eles estão a falar — perguntou-me a velha.

— Húngaro, acho eu.

Disse-me que não fazia ideia e perguntou porque é que tinha tanta certeza. Eu disse:

— Quando não se entende nem uma palavra, normalmente é húngaro.

— Podia ser búlgaro. Ou checo.

— Onde é que vive? — perguntei.

— Linz — disse ela.

— Não foi aí...?

Antes de acabar a minha frase ela riu-se muito, interrompendo-me, os olhos a brilhar, sorrindo por causa do que ambos sabíamos.

— É uma cidadezinha encantadora. Cerca de um quarto de milhão de pessoas. Muito limpa, muito confortável. Não é o que se pode pensar. Queremos esquecer isso tudo.

«Isso tudo» significava que Adolf Hitler, a Gralha de Linz, tinha lá nascido e a sua casa ainda estava em pé, com algumas pessoas frustradas a fazerem lá peregrinações, embora todo o simbolismo e linguagem do nazismo fossem ilegais na Áustria. Mais ou menos nessa altura, o escritor David Irving foi condenado à prisão e multado por ter feito por escrito a afirmação irracional de que o Holocausto não tinha acontecido. Trata-se de uma loucura tão grande como dizer que a Terra é plana, mas na Áustria era ilegal.

— Estão a regressar, em França — disse a velha.

— Os nazis?

— É o que diz a minha filha. Ela vive em Paris. Vou visitá-la. — Olhou pela janela — não se via nada a não ser o seu próprio reflexo.

— Apanho sempre este comboio.

— Talvez pudesse ir de avião?! — comentei eu, só para ver o que ela dizia.

— Voar é horrível. Com este tempo há sempre atrasos. Isto é muito melhor. Estaremos em Linz de manhã cedo e eu estarei em casa ao pequeno-almoço. — Voltou a recostar-se e sussurrou: — Quem são eles?

— Talvez tivesse setenta e cinco anos, ou coisa parecida, e vivera (assim disse) toda a sua vida na Áustria. Sempre vizinha da Hungria e não fazia a mínima ideia de como era essa língua do lado de lá da fronteira, nem sequer conseguia identificar os falantes de magiar, que era o que eles eram — perguntei-lhes na plataforma em Estrasburgo, onde estávamos à espera da carruagem-cama.

Dez horas de uma noite fria de março, a chuva a fustigar os carris; algumas carruagens deslizaram ao longo da plataforma sobre rodas a ranger, com a palavra de boas-vindas SCHLAFWAGEN no flanco, escrita em dourado. Porque seria que não sentia nenhuma excitação ao entrar num grande hotel numa noite chuvosa como aquela, mas estava a vibrar por subir as escadas de uma carruagem-cama, entregar o meu bilhete a um revisor e ser-me indicada uma *couchette*? A cama estava feita e havia uma garrafa de água mineral numa prateleira; um lavatório, uma mesa, uma laranja madura num prato.

Li um pouco de Simenon, aconchegando-me na manta, quando o comboio partiu de Estrasburgo no meio das revoadas de chuva que cintilava, aparentemente cristalizada pelas luzes da cidade. Uns quilómetros adiante, as flechas de chuva faziam pústulas na superfície do Reno. E adormeci — fora um dia longo, que começara em Waterloo, com todas aquelas recordações de Londres. Estava contente por estar numa terra estranha, com um tempo dramático, a dirigir-me a locais ainda mais estranhos.

À luz cinzenta do princípio da manhã, perto de uma estação chamada Amstetten, a neve era como a neve suja do romance de Simenon que estava a ler, «pilhas dela que pareciam estar a apodrecer, com manchas pretas, salpicadas de lixo. O pó branco que se soltava do céu em pequenos punhados, como gesso a cair de um teto.» Mas era muito mais branca numa estação posterior, Pukersdorf Sanatorium, com um hospital centenário que era uma excentricidade arquitetónica, de traça cubista. A neve era mais profunda para leste, onde havia vivendas junto à linha, capelas sumptuosas, ovelhas em campos lamacentos e cemitérios cheios de estatuária pia. As casas austríacas pareciam à prova de bomba, indestrutíveis, com jardins de pequenas árvores negras na neve levada pelo vento.

Para mim, Viena era apenas a sua estação e a plataforma exata em que Freud diagnosticou a sua própria *Reisefieber* — a ansiedade de viajar de comboio. Tinha tanto medo de perder o comboio que chegava à estação com uma hora de avanço e normalmente entrava em pânico quando o comboio se aproximava. Aí apanhei outro comboio, ligeiramente surrado, provavelmente magiar, para a etapa até Budapeste, aonde havíamos de chegar ao meio-dia. Até a paisagem era mais pobre, mais plana, a neve menos espessa e disposta em tranças sujas, enquanto atravessávamos de modo roncero a fronteira da Hungria em Győr, um conjunto de edifícios sólidos que datavam do tempo em que era uma das dobras ferrugentas da Cortina de Ferro, fábricas e campos cobertos de restolho, árvores nuas e a terra arável do fim do inverno com as marcas do arado e um esqueleto de costelas de neve. «Terra arável» parece uma descrição pastoril e serena, mas isto era o contrário, tão escuro e triste, com celeiros de portas rebentadas e cercas partidas, que parecia menos terra arável do que uma sequência de campos de batalha numa longa retirada, prova de emboscadas numa ação de retaguarda terminando numa mancha no horizonte que crescia e se tornava humana, um camponês de bicicleta.

Melros rasgavam a baixa altitude o céu de inverno por cima dos espessos montes e vales húngaros e dos bosques castanhos que estavam todos manchados de neve descorada como a cobertura já seca de um bolo, a paisagem escura do princípio da manhã no leste da Europa a saltar na janela do comboio como os fotogramas torturados de um filme antigo.

O atrativo de viajar no meio deste cenário invernosso, com poucas pessoas no comboio, o campo plano e amplo — Que é que cultivam aqui? — perguntava a mim mesmo — o prazer disso era a sua feiura desolada e algo romântica, e saber que estava apenas de passagem. Daí a umas horas estaria em Budapeste, amanhã em Bucareste, no dia seguinte em Istambul. Este tipo de viagem, um exercício de absoluta ociosidade, também era um modo de me espojar na liberdade desta viagem.

Trinta e três anos antes, estava ansioso. Aonde ia? Que faria com a experiência de viagem? Estava oprimido pela sensação de que as pessoas que amava reprovavam muito a minha ida. *Estás a abandonar-nos! Não quero que vás. Vais arrepende-te!*

Com aquele estado de espírito de censura, sentindo-me repreendido, olhava pela janela de um percurso ligeiramente diferente — Jugoslávia — e odiara o que vira, sentindo-me fútil entre os montes lamacentos, aborrecendo-me com todos os obstáculos, como se a viagem que tinha escolhido fazer fosse um complicado estorvo. Mas agora estava feliz, e a felicidade empresta, senão encanto, pelo menos um desprendimento indulgente. Não via o caminho que estava a percorrer como território inimigo. Parecia desalinado, compassivo e um pouco desprezado, mas não me importava.

A lição da minha Arte da Viagem era que se uma pessoa fosse amada, se sentisse livre e conseguisse conhecer um pouco o mundo, a viagem era mais simples e feliz. Pensava que qualquer pessoa que tivesse vivido a segunda metade do século XX era impassível e, por isso, passava melhor o tempo, com baixas expectativas e desprezo pelas promessas políticas. Após uma certa idade, o viajante deixa de procurar outra vida e não toma nada como adquirido.

E desta vez a minha mulher estava ao telefone. Tinha-me convencido a trazer um aparelho portátil que servia de telemóvel e recetor de Internet. Eu resistira. Viajara durante mais de quarenta anos sem sentir a necessidade de estar em estreito contacto. E detestava tanto ver pessoas a usar telemóveis como detestava ver pessoas a comer e a andar ao mesmo tempo — a indulgência desembaraçada, transformar uma cerimónia privada num ato público, quase como uma ostentação, vociferando para aquela coisa danada e para o mundo em geral: *Olha, querida, estou num comboio! Estou quase a entrar num túnel!*

Tinha-me esquecido de que tinha aquele instrumento. Liguei-o e li uma mensagem no ecrã, *Bem-vindo à Hungria*, e pouco depois voltou a tocar.

— Sinto a tua falta — disse a minha mulher. — Mas quero que saibas que estou do teu lado. Sei que tens de fazer esta viagem.

— Como é que vai a malha?

— Ainda não comecei. Ainda ando à procura de modelos.

Achei o adiamento dela estranhamente tranquilizador e conversámos um pouco mais, ela em casa e eu num comboio, a olhar para os campos cobertos de neve junto de uma cidade de fábricas e edifícios de apartamentos chamada Tatabanya, a menos de uma hora de Budapeste.

A visão da velha cidade salpicada de lamaçais sujos sob a neve derretida, a estação de Keleti a agigantar-se como um hospício húngaro à chuva, as ruas com neve derretida e passeios lamacentos, no degelo e a gotejar depois do longo inverno — tudo isso me tornava otimista. Não andava à procura de encanto nem de uma versão da minha terra, mas antes de algo completamente diferente, como prova de que tinha percorrido alguma distância. Mulheres de cara carrancuda com roupas antigas e sacos de compras, a arrastar os pés calçados com botas sujas pela lama semiderretida, empunhavam tabuletas onde estava escrito ZIMMER, oferecendo as suas casas ou apartamentos para estadias em casa, a fim de ganharem um pouco mais de dinheiro numa economia que fracassara de tal modo que as pessoas partiam em rebanho — aglomerando-se na estação de Keleti à procura

dos comboios que iam para ocidente, para a Áustria, a Alemanha e a Grã-Bretanha. Fui assaltado por angariadores de táxis e chulos, que não eram irritantes mas estavam simplesmente desesperados por dinheiro.

Deixei a mala no Depósito de Bagagem — o meu comboio para a Roménia só partia ao fim da noite — e saí para ver o edifício grandioso da estação, com as suas estátuas e o seu carro alado, motivos de garanhões e de plumas e flores, datado de 1884, uma obra austro-húngara fantástica, grandiosa e pomposa, que parecia fazer troça dos viajantes desgastados, de gabardines molhadas, e dos peões de pés doridos com sacos de compras.

— Que tal vai o negócio? — perguntei a uma mulher numa livraria.

— Mal — disse ela.

Continuei a perguntar enquanto passeava da estação até ao Danúbio, atravessando a cidade, pelo prazer de compreender tudo, com a confiança de daí a oito ou nove horas estar de regresso à estação a reclamar a minha mala e a embarcar num novo comboio para Bucareste, a continuação do meu próprio Expresso do Oriente.

Foi por volta desta altura, na minha viagem anterior, que encontrei um companheiro de viagem chamado Molesworth. Era agente teatral e *bon vivant*, solteiro, e o facto de ser um pouco malicioso e pretensioso aumentava-lhe o brilho. Eram seus clientes eram alguns dos Cusacks e Warren Mitchell. Antigo oficial do exército indiano, viajara muito pela Ásia. Piscava o olho num monóculo quando lia um cardápio e tinha o hábito gentil de chamar a todos os homens «George», como quando falava com o revisor turco: «George, este comboio já conheceu melhores dias.» Depois de o meu livro ter saído, disse que as pessoas o reconheciam no meu texto, mesmo através de um pseudónimo. Via-o de vez em quando em Londres e convidava-o para festas em que se tornava popular com as suas histórias do teatro, todas acerca de atores colunáveis, e depois os meus amigos diziam: «O Terry é esplêndido.» Antes de morrer, disse que a viagem de 1973 a Istambul foi uma das melhores que alguma vez fizera e muitas vezes acrescentava: «Devia ter mencionado o meu nome.» Mas o seu verdadeiro nome era demasiado bom para ser verdadeiro: Terrance Plunkett-Greene.

Caminhei pesadamente debaixo da chuvada como todos os outros até chegar a um hotel com aspeto razoável chamado Nemzeti e entrei, apenas para sair da chuva.

O restaurante estava vazio com exceção de duas mulheres vestidas com casacos de cabedal, a fumar.

Não tinha fome? — perguntou-me o pálido empregado de mesa. Não estaria melhor sentado no calor do restaurante a comer o almoço do dia?

Concordei. Havia *goulash* no cardápio.

— Os estrangeiros pensam que *goulash* é guisado. Não. *Goulash* é sopa.

— Mas que é que a palavra significa?

— Em inglês, não sei. Mas um *goulash* é uma pessoa que trata de ovelhas.

«Tinta vermelha!» teria dito Plunkett-Greene do vinho húngaro. «Comida de camponês! Feijões!» teria ele vociferado a propósito da comida daqui do Nemzeti.

As mulheres foram-se embora. Um rapaz bastante jovem tomou o lugar delas. Como era a outra única pessoa do restaurante, entabulámos conversa. O nome dele era Istvan. Estava em Budapeste em negócios. Disse que algumas empresas europeias estavam a relocalizar-se na Hungria por causa da mão de obra barata e do bom nível educacional da população (embora atingida pela pobreza). Haveria de ouvir esta descrição ao longo de todo o caminho através da Ásia, especialmente na Índia. O negócio dele era de máquinas pequenas.

— Como é o governo de cá?

— Terrível — disse Istvan. Detestava os políticos húngaros e a sua política. — São socialistas. São de esquerda. Eu sou de direita.

Isto levou a uma discussão acerca do Governo norte-americano que ele também detestava.

— Bush é perigoso, arrogante; não é inteligente. E agora temos de nos preocupar com o que fará no Irão.

Nessa altura, devia ter adivinhado que iria ouvir esta opinião em quase todas as conversas casuais durante os sete meses seguintes, sempre que me revelava como norte-americano: de que o nosso presidente era um idiota e a sua política era diabólica e controlada por forças obscuras. De que os Estados Unidos, com todo o seu potencial e a sua prosperidade, eram os rufias do mundo.

Diria eu então, como disse a Istvan: «Emigraria para os EUA se tivesse essa oportunidade?» E eles diriam que sim, como Istvan disse, não por terem a mínima noção da cultura, da política ou da história norte-americana mas porque estavam desejosos de arranjar um emprego e ganhar dinheiro, de ter um carro, uma casa, e de fugir à sua precária e parca existência para se tornarem norte-americanos.

Istvan era bastante inteligente, mas havia outros, e o mais preocupante é que os piores, os mais estúpidos, surpreender-me-iam ao elogiarem o governo dos EUA pelo seu militarismo. Estava algo apreensivo porque ia atravessar pelo menos seis países muçulmanos. Mas todos eles eram mais ou menos tiranias e eu confiava no conhecimento de que quando as pessoas são mal governadas raramente nos responsabilizam pessoalmente pelas decisões dos nossos próprios governos.

Desejei sorte a Istvan e meti outra vez pés ao caminho, fazendo um desvio numa *sex shop*. Pondo em prática a minha teoria de que a pornografia de um país dá-nos a perspetiva mais rápida da cultura e da vida íntima de uma nação, e especialmente da personalidade masculina, entrei e avalei os produtos. Eram coisas imundas, que incluíam bestialidade (cães e mulheres), pessoas muito gordas, pessoas muito peludas, uma linha secundária de crueldade *gay* e toda a perversão alemã.

Tal como a Checoslováquia, a Bulgária, a Polónia, a Roménia e os outros países anteriormente à sombra soviética, quando a Hungria liberalizou a sua política, em 1989, o efeito imediato foi o sancionamento do que era considerado comportamento antissocial — pornografia, música alta, queixas expressas e *graffiti*, o que era óbvio nas paredes que vira nos arredores de Budapeste. Algumas dessas erupções promíscuas podiam ser desprezadas por provirem de uma ira irracional, mas não a pornografia. A pornografia é específica, particular nos seus rituais e imagens, e não pode ser gratuita, nem falsificada ou cozinhada quanto ao seu valor de choque, ou não se vende. As prateleiras de cassetes de vídeo ou de DVD de bestialidade — mulheres a acariciar cães e cavalos, porcos e bodes — significava que havia mercado para isso.

À chuva misturada com neve da cidade decadente, no meio de botas que se enterravam (até aos calcanhares, no sentido mais literal), rostos molhados e cabelos pegajosos, não havia sensualidade e certamente não tive a tentação de me demorar. Nada me parecia mais pobre do que outra cidade imperial com décadas de estilo soviético por cima. Todavia, toda a gente com quem falava — porque estava constantemente a pedir indicações — foi educada comigo, todas as pessoas fatigadas e de cabelo gorduroso, descompostas sob a chuva de fim de inverno. Pareço estar a criticar, mas gostei de Budapeste por estar num desvio do tempo, parecendo abandonada.

Não consegui identificar um rosto húngaro — um rosto nacional. A mandíbula pesada, a testa alta e os olhos muito juntos não bastavam; todavia, parecia uma cultura monolítica — não havia população étnica, não havia minorias em evidência, apenas uma quantidade de brancos cansados, aliviados por a Hungria ter sido admitida na União Europeia de modo a poderem sair do país, encontrar trabalho noutra sítio e talvez nunca mais regressar, como me dizia um homem num café da estação de Keleti quando fui reclamar a minha mala.

— Para onde vai? — perguntou ele.

Disse-lhe que ia para a Roménia e ele obrigou-me a repetir, tão engraçado achou. Riu-se com uma grande gargalhada vinda bem lá de dentro.

Da Hungria em diante era claro para mim que muito poucas pessoas olhavam para leste. Não havia turistas, e os únicos viajantes eram os que

iam para casa — relutantemente, porque o grande desejo era viajar para o ocidente, sair do país. O Leste representava o desespero, a pobreza, o fracasso, mais desculpas. A maioria dos viajantes que estavam na estação de Keleti queria ir para o Ocidente, incluindo os que se dirigiam ao Leste. E ninguém ia para a Turquia.

No meio dos bêbados, dos vagabundos, dos evangelistas de olhar duro à procura de pecadores para converter, dos cambistas, dos jovens à espreita que talvez fossem drogados ou prostitutas ou ambas as coisas, e das velhas carregadas que regressavam ao campo em comboios suburbanos, as pessoas que me prenderam a atenção na estação de Keleti foram os jogadores de xadrez. Estavam junto de um comprido pedestal de mármore, perto dos tampões de choque, no meio de uma multidão de trabalhadores que regressavam a casa e esperavam que os seus comboios fossem anunciados. Ou talvez não fossem a parte nenhuma: uma estação de comboios é uma pequena democracia em que toda a gente tem o direito de existir no pressuposto de que talvez esteja à espera de um comboio. Esses homens estavam a estudar os tabuleiros de xadrez, agarrando-se ao cabelo e cofiando a barba, fazendo um movimento de vez em quando — a lógica lenta e graciosa do xadrez no centro do pandemónio ferroviário.

Os passageiros que embarcavam no Euronight, o expresso para Bucareste, eram romenos — eu viajava contra a corrente dominante de pessoas que se dirigiam ao Ocidente. Quem apanharia o comboio para a Roménia sem ter de o fazer? Disseram-me que nos últimos anos os estrangeiros que desejavam adotar órfãos romenos apanhavam de vez em quando este comboio, mas por haver tantas agências de adoção que eram fraudulentas, eram menos os forasteiros dispostos a correr o risco do que poderia revelar-se um desapontamento.

Gostei do modo como aquela viagem de comboio estava a afastar-me das coisas que conhecia, substituindo-as pelas distorções do estrangeiro — a dimensão de sonho da viagem em que as coisas são especialmente estranhas porque parecem algo familiares. Menos pessoas, também, como se ninguém quisesse ir aonde eu ia, especialmente agora, na paisagem lamacentada da Hungria, a chuva a crepitar nos torrões molhados de neve junto aos carris.

Mesmo aqui, ainda na Europa, senti uma insinuação de ambiguidade asiática no cheiro a gato da carruagem-cama, na multidão que não sorria a sofrer nos assentos duros de segunda classe, e na confusão do vagão-restaurant: pilhas de lâmpadas fluorescentes dentro de caixas de cartão e bobines de arame empilhadas em cima das mesas, com galhetas peganhentas

de vinagre e frascos de um molho sinistro, as tampas entupidas com uma substância viscosa derramada e seca.

Correndo para o meio da escuridão e da chuva, um tempo dramático a encobrir as trilhas, o apito a gritar, este comboio é perfeito, esta couchette é um confortável regresso ao passado, estava eu a escrever no meu bloco de apontamentos. Recordava-me agradavelmente, em tons sépia e em barateza (cerca de 100 dólares), a minha viagem anterior. Da outra vez tinha apanhado um *diesel* até Belgrado, Niš e Sofia, e depois? Isto não era muito diferente — homens mal-humorados de fato de treino, mulheres de xaile, crianças cansadas, de olhos vidrados, a tremer com os sapatos pequenos e molhados.

Tal como na noite anterior, a caminho de Budapeste, o revisor da carruagem-cama picou-me o bilhete, trouxe-me cerveja, fez-me a cama e recordou-me que chegaríamos a Bucareste cerca das nove da manhã seguinte.

— Porque é que vai a Bucareste?

— Dar uma vista de olhos — disse eu. — E depois vou-me embora.

— No seu avião para casa?

— Mudo de comboio. Para Istambul.

— Istambul muito bonito. Bons negócios. Bom dinheiro.

— E Bucareste?

— Não há negócios. Nem dinheiro. — O revisor fez cara de troça de palhaço.

— Há vagão-restaurant neste comboio?

— Tudo — para si! — Quando me piscou o olho percebi que estava ligeiramente embriagado.

A chuva estava a bater na janela, o comboio a oscilar como a maioria dos comboios, parecendo fazer um complicado desvio em torno das traseiras do mundo. Eu ia à moda antiga, como tinha ido há muito, e quase não havia diferença — Budapeste tinha o aspeto tenso, vago e destituído de estilo dos anos setenta.

Embora ninguém anunciasse este tipo de viagens, não tinha sido muito difícil descobrir esta antiguidade de experiência ferroviária — caminhos de ferro e autocarros era como os pobres viajavam em grande parte da Europa do Leste. A maioria dos turistas que iam à Roménia, se é que lá iam, apanhava um avião de pequeno curso. As tarifas aéreas europeias eram muito baratas porque se baseavam em *fuel* que era vendido livre de impostos. Em breve seria lançado um imposto sobre o *fuel* e as tarifas aéreas refletiriam o seu verdadeiro custo, e este comboio voltaria a ser válido. Bem, já era valioso — a carruagem-cama quase cheia e o resto do comboio apinhado.

De repente surgiu uma estação, lâmpadas fluorescentes na escuridão, a tempestade a abater-se, precipitando-se em gotas enormes sobre uma plataforma sem proteção, a textura certa dos pingos de chuva para aquele comboio noturno escuro e a ranger. O tempo parecia desatualizado, assim como o teto com infiltrações da estação, as poças no átrio das bilheteiras, os bancos molhados, o completo vazio. Não entrou nem saiu ninguém: uma simples estação no meio da escuridão — vi que era Szolnok, no rio Tisza — e depois disso ficámos realmente às escuras.

Lembrando-me da piscadela do condutor, fui à procura do vagão-restaurant, caminhando pelo corredor do escuro comboio inclinado que resoava como uma bigorna na noite.

E quando o descobri pensei: exatamente numa altura da minha vida em que imaginava que todas as viagens fossem uma experiência homogeneizada e insossa de comida de plástico e carruagens intermutáveis e empregados de mesa com bonés de *fast-food*, tropeço no vagão-restaurant do Euro-night para a Roménia e descubro três revisores bêbados e um homem (que se revelou ser o chefe) com uma camisola gordurenta e uma ligadura desatada na mão, todos a jogar gamão àquela luz má, a beber cerveja e a fumar. Nenhum estava a comer e quando o chefe assoou descuidadamente o nariz parecia estar a servir-se de um trapo que tivesse acabado de limpar uma vareta de óleo.

As caixas de lâmpadas fluorescentes e de bobines empilhadas em cima das mesas também não tinham sido tiradas nem limpas. Estavam a preencher o espaço dos frascos de molho coagulados.

À vista daquela sujidade e daquela desordem, a minha disposição melhorou. Era fácil embelezar uma nação num aeroporto, mas naquele comboio que atravessava províncias de um país sob grande pressão senti que estava a ver a realidade, um sítio com as calças na mão. Não me importei. Estava grato por ninguém se incomodar comigo, por não estar ser tratado com passadeira vermelha.

O chefe nem sequer levantou os olhos do seu tabuleiro de gamão quando disse «Comer!»

Outro, o homem que tinha piscado o olho, disse:

— Sente-se! Sente-se! Quer frango?

— Não.

— Só há frango. Sente-se!

Empurrou algumas bobines de arame para o lado mais distante de uma das mesas — aparentemente era eu o único a jantar — e então as luzes apagaram-se. Quando a luz voltou havia uma tigela de côdeas de pão à minha frente que parecia um truque.

— *Salade?*

— Não.

Serviram-me uma tigela de endros de conserva. Pensei: *Quem é que terá inventado isto?* O simples viver ali era uma experiência satírica.

Ainda que estivesse ligeiramente bêbado, o revisor conseguiu formar as palavras «Fechou *couchette?*»

— Como é que podia fechar? Não tenho chave.

Sem uma palavra, numa espécie de reflexo de pânico da embriaguez, saiu a correr do vagão-restaurant. Segui-o e quando chegou ao meu compartimento fez-me sinal para verificar a mala. Deu-me a entender, por gestos, que havia ladrões no comboio e que tinha de ter cuidado (de dedo em riste e depois tocando com ele na parte lateral do nariz).

As luzes apagaram-se antes de eu regressar ao vagão-restaurant, mas voltaram a tempo de ver o homem da camisola suja (e já sabia por que razão estava suja) por cima de uma frigideira, com um cutelo de talhante na mão, a soltar fagulhas e salpicos. Não podia tirar o cigarro da boca porque estava a pegar na frigideira com uma mão e a bater um pedaço de carne com a outra. Os óculos sujos estavam a cair-lhe pelo nariz abaixo; empurrou-os para cima com um toque hábil do cutelo a pingar.

Gritou para os outros, um dos quais me retransmitiu a mensagem:

— *Gratin?*

— OK.

Então, os jogadores de gamão começaram a brincar uns com os outros.

Quando me puseram o prato à frente fiquei assombrado com o homem que estava a servir-me: com os seus óculos peganhentos, com o cigarro pendurado, com a camisola suja e com a mão ligada. As batatas fritas estavam revestidas de queijo. Comi sem apetite, grato pela certeza de nada ter mudado em décadas naquele canto do mundo. E na vez seguinte em que alguém elogiasse a economia húngara ou falasse de modo otimista na entrada iminente da Roménia para a União Europeia, podia refletir sobre a revelação daquela refeição nojenta.

Enquanto o resto do mundo se inclinava para a inovação e a modernização, procurando a salvação na Internet, aqui as coisas eram em grande medida o que sempre foram. Por falar em desvios no tempo, a Hungria estava para eleger outro governo socialista. Por alguma razão, talvez pela perversidade total que é encontrar uma lógica absurda ainda viva no mundo, isso agradava-me. Fazia-me lembrar do tempo que passei em Vanuatu, no Pacífico ocidental. Num dia chuvoso, vi umas pessoas da ilha de Tanna, de pé e agachadas, completamente nuas, só com uma bolsa para o pénis, recusarem-se a ouvir uns missionários que tinham atravessado o oceano para as converter. Esses preocupados com Deus tinham depois caminhado trinta

e cinco quilómetros por um caminho lamacento para partilhar as suas Bíblias da Boa Nova. O povo de Tanna mandou-os embora, dizendo que tinha os seus próprios deuses, muito obrigado.

O desmazelo teimoso tem um grande atractivo e aquela linha ferroviária decrépita não mudara em trinta e três anos. Quando muito, estava pior, quase uma paródia da minha experiência anterior. A fronteira húngara também era grotesca, com o pessoal da alfândega e da imigração a andar pelo comboio com botas molhadas e uniformes castanhos que mal lhes serviam. A fronteira romena em Curtici ainda era mais horrível, como que outro ato da mesma farsa: uns brutos grandes, de cara carnuda, com orelheiras e galões dourados, uma dúzia deles a enxamear o comboio, pedindo passaportes e abrindo malas.

Um dos aduaneiros revistou os meus livros, os Simenons e os outros, e escolheu *Convite para Uma Decapitação*, de Nabokov. Olhou de soslaio para ele. Terá adivinhado que aquele romance é acerca da injustiça num estado policial de pesadelo?

— Para onde vai?

— Istambul.

— Fazer quê? Você *tourismus*?

— Eu *tourismus*.

Virando as páginas do meu passaporte, pôs os dedos em cima dos vistos.

— Azerbaijão! Usbequistão! Paquistão! Índia!

— *Tourismus*.

Apontou-me os dedos.

— Heroína? Cocaína?

Ri-me, tentei parar de rir, ri-me mais e pensei que aquele riso idiota o convencera da minha inocência. Juntou-se-lhe um camarada e revistaram os dois a minha pasta. Pus-me de lado e quando terminaram deram-me as boas-vindas à Roménia.

O tratamento que deram à bagagem não foi pior do que o da TSA¹ em qualquer aeroporto norte-americano. De facto, foi muito mais simples e menos invasivo.

Atrás desses aduaneiros estava uma mulher atraente com um casaco de pele até ao tornozelo e lustrosas botas altas, outra figura do passado, uma introdução adequada à Transilvânia, para onde nos dirigíamos, parecida com uma personagem do romance de Nabokov, que podia aparecer por acaso num local como Bucareste.

¹ *Transportation Security Authority*. (N. do T.)