

CHARABAN

(in memoriam)



Ouvira chamar-lhe dragão, por conta do infernal barulho de válvulas a bater e de um escape mal abafado que deitava uma fumaceira como se fosse movida a borracha de pneu em vez de gasóleo.

Mas era um epíteto injusto. A camioneta da Pacense não era, nem de perto, o pior atentado ao ar puro, e nem era o pior ataque aos tímpanos do comum dos mortais, que diariamente cruzava estrada real.

Não!... A primazia aí, pertencia aos gloriosos motores da Bedford. Num carro de cinco Toneladas de carga, que devia pesar outras cinco e que era movido a qualquer líquido que fosse remotamente combustível. Com os seus 50Km /hora de velocidade de cruzeiro (sem carga), o seu motor maior que o espaço destinado a condutor e passageiros, era carro para se ouvir a vários quilómetros, através da planície, mesmo antes de se vislumbrar a fumaceira que emitia e que parecia ser a real força propulsora que impulsionava aquele monte de ferro inestético, em frente.

Ah! O Citrino nunca andara na Pacense. Foi o avô que lhe indicou o nome daquela camioneta azul, que serviu em tempos de única ligação auto viária entre as terras de Gondomar e a vila de Oliveira de Azemeis.

Camionetas de passageiros eram coisa rara, naquelas antigas estradas que alternavam entre os pisos de paralelos e aqueles revestidos a piche (uma base de cascalho e areia grossa sobre a qual se borrifava cautelosamente um bocadinho de alcatrão que mantinha aquela areia mais ou menos unida).

Passavam a certos dias da semana. Eram mais frequentes aos sábados de manhã, porque as senhoras que iam ao mercado, não podiam acartar as compras da semana, pelos três ou quatro quilómetros que separavam a vila da aldeia.

E que grande acontecimento era, quando passavam as excursões universitárias, de Coimbra para o Porto, nas suas belas camionetas amarelas, com os estudantes pendurados fora das portas, agarrados aos patins laterais e traseiros, penduradas na escada do tejadilho, capas ao vento, a gritar as suas lenga-lengas: e para os de medicina? Não vai nada, nada, nada? TUUDDOOO. Éferriááa...

E lá desapareciam na próxima curva, à vertiginosa velocidade de 35 Km/h, aos saltos e aos solavancos, deixando apenas um breve testemunho do fumo e de poeira que animava a imaginação do povo durante o resto do dia.



Quando certo sábado, se abrigavam do sol, debaixo da beirada do portão do Tarento, as senhoras e as suas cestas de verga e de palha, aguardando a camioneta para o mercado, aparece na curva do jardim da Carcavelos, uma camioneta cor-de-laranja, surge uma curiosidade aguçada pela novidade.

Será uma excursão? Ao Sábado?

Toda a gente olha e especula, até porque não havia mais nada para fazer enquanto se esperava o machimbombo que em seu horário incerto, eventualmente passaria a recolher a mulherada e a cestaria anexa.

E não é que, de repente, o grande monstro roncante, acende o seu intermitente olho direito, sinalizando à direita e saindo da estrada para vir encostar resolutamente, no espaço destinado à camioneta da Pacense.

As opiniões dividiam-se em catadupa:

Será avaria! - alvitavam umas.

É maluco! - ouvia-se.

Mas que é isto? Deus nos perdoe! - benzia-se a Sr^a Ester, a azeitoneira, que via a mão do diabo no que quer que fosse que quebrasse a rotina milenar em que julgava viver.



Pelas cabeças daquelas senhoras que viam os dias passar sempre iguais, acontecimentos inauditos deste calibre, só podiam trazer desgraças.

-Siga! Siga! - gesticulavam em largos acenos, no meio da agitada poeira e indicando o correr das estrada – Siga!

E eis que subitamente, se abre a luzidia porta laranja do veículo que bufava e rangia por quantos ossos não tinha e (espanto dos espantos) o cobrador do costume, com a farda do costume, em gestos apaziguadores e com uma autoridade amigável, própria de quem usa uma farda, mas que pertence à mesma comunidade a quem se dirige, vai explicando que:

-Não é nada! Não é nada! Agora as camionetas são amarelas. Só isso. A carreira é a mesma, o bilhete é igual. Já não vem a Pacense. Agora é a Rodoviária, as camionetas amarelas.

O Citrino participava desta grande animação com entusiasmo. Para um miúdo de 4 anos, isto estava ao nível de um acontecimento global. Fantástico.

O que não significava uma mudança na cor de uma camioneta. Algumas senhoras subiam hesitantes a escada do charabando, a medo, enquanto outras juravam:

- Eu nessa coisa não vou! Deus me livre, abrebúncio!

Mas lá ganhavam coragem quando viam que as outras que tinham entrado ainda buliam e lá iam acomodando as sacas de palha entrançada enquanto que o cobrador deitava abaixo a escada do tejadilho para subir as cestas e as gigas de vime que não cabiam na apertada cabine do alaranjado veículo.

Ao olhar mais de perto, o Citrino reparou que o diabo da carreta, não era diferente das da pacense. Era exactamente do mesmo feitio. Só tinha alterado a cor. E era uma cor mais moderna, mais alegre e progressista. Sim. Sem dúvida um passo em frente na modesta rede de transportes que servia o território.

E assim se mudaram paradigmas e costumes. Passou a chamar-se às camionetas da carreira “As Camionetas Amarelas”, apesar de trazerem escrito nos flancos, em grandes letras, imitando a escrita cursiva: Rodovária do Caima”. De facto uma boa metade das senhoras que usavam as camionetas da carreira, liam tão pouco e tão mal, que olhavam para essas linhas floreadas como se fossem “feitios”.



Rapidamente o Citrino se foi acostumando aos usos e aos hábitos que se foram tornando regras de utilização. E lá se foram habituando a charangas de modelos variados.

Havia carros com focinho e outros sem focinho. Os primeiros, tinham o compartimento do motor e as rodas da frente, fora da área habitável. Os que não tinham focinho, tinham o motor dentro da cabine dos passageiros, tapado com uma tampa almofada (ineficazmente instalada para reduzir o barulho do motor), entre o lugar do motorista e um banco isolado a que se chamava o lugar do cobrador.



Mas o que poderia ser visto como uma evolução tecnológica, a camioneta sem focinho, era na verdade uma câmara de tortura disfarçada. O barulho era tão infernalmente tonitroante que as pessoas se amontoavam na traseira, só para ficar o mais longe possível daquele atentado aos ouvidos que só podia ser classificado como uma certidão de incompetência dos engenheiros que inventaram semelhante disparate.

Rapidamente, um inteligente descobriu que um motor colocado na frente de um carro comprido, com tracção às rodas de trás, só podia ser uma brincadeira de mau gosto. Só o veio de transmissão de semelhante “navio” pesava uns 500Kg. E passaram a colocar o motor, convenientemente encostado ao eixo traseiro e por baixo de chão da cabine dos passageiros. Com isso desapareceu o banco isolado nº 1 (do cobrador) e a numeração dos lugares passou a fazer-se do 2 em diante (o nº 1 ficou reservado para o motorista).



Numa sociedade francamente militarista, num país em guerra, as hierarquias eram coisa sagrada e alguém que ocupasse um lugar com o número 1, iria ser olhado como um superior. Nunca poderia ser esse o apanágio de um casual passageiro da camioneta da carreira.

O Citrino ia absorvendo estas e outras considerações enquanto interpretava os desconcertos do mundo, naquela cabecita de cinco anos.

Com o desaparecimento do lugar do cobrador, surgiu um banquinho de encartar, encostado ao lado dos bancos imediatamente à frente de porta traseira, para acomodar os quartos traseiros do ilustre oficial do alicate. Não que fosse utilizado, a menos que o carro fosse mandado parar pela Polícia de Viação e Trânsito, rara eventualidade que não tirava o sossego a nenhum dos viajantes (não era permitido viajar de pé e o cobrador era teoricamente obrigado a sentar-se depois de cumprir a sua sagrada missão de cortar o bilhete aos passageiros). Mas um cobrador sentado era uma mariquice não ficava bem a ninguém.

O cobrador era aquele cavaleiro alado que, antes que o último passageiro colocasse pé no estribo, batia vigorosamente na chapa da carroçaria, lançando um sonoro “Pode seguir...”, acenando ao motorista pelo retrovisor.

Toda esta manobra estava muito bem calculada. Enquanto o último passageiro subia o primeiro degrau, o motorista acelerava em seco, apertava a embraiagem, metia a segunda (nunca se arranca em primeira num carro destes), acelerava duas vezes para aumentar o regime do motor e começava a soltar a embraiagem para o arranque.



O cobrador só subia para a máquina, em corrida, depois do carro já estar a rolar “embalado”, fechando a porta atrás de si e ajeitando a pasta dos trocos com um elegante movimento concertado com o balanço do “charabam”.

Coreografia digna de um bailado de Tchaikovsky.

Todos estes movimentos eram imitados na perfeição pelo Citrino, quando operava a sua camioneta imaginária nas escadas de fora, da cozinha da avó, segurando a “turquez” de sapateiro com o mindinho, tal como o cobrador segurava o alicate de furar os bilhetes.

Se pensáveis que o papel do choufer (do francês “chauffeur”) era despido de rituais nestes meandros coreográficos, enganais-vos.

O motorista era proprietário de uma farta panóplia de procedimentos de que fazia uso com o alarde que a sua alta missão lhe impunha.

O motorista, era pessoa reservada e raramente falava com os passageiros. Entrava e saía do seu navio, à uma com solenidade e desembaraço.

Manobrava os seus interruptores e alavancas com desembaraço e uma elegância floreada, anunciando grande precisão e conhecimento.

Nunca usava a porta de seu lado. Nela se penduravam ferramentas, desperdícios, latas de óleo e de água e muitas outras necessidades que convinha manter nos seus lugares. Entrava portanto, pela porta dos passageiros, avançando com uma pernada decisiva por cima da alavanca das mudanças que aí se interpunha no seu caminho, bem como do varão cromado que isolava a sua área de operação, da dos restantes mortais.

As camionetas amarelas tinham a sua sede em Oliveira, contudo, por falta de espaço na garagem, que ficava na beira de estrada real, junto a um exemplar pavimento em paralelos que ainda hoje existe, as camionetas encontravam-se sempre espalhadas um pouco por todo o lado.

A paragem principal e obrigatória em Oliveira de Azemeis, era ao lado do tribunal, onde ainda se encontram as instalações da transportadora actualmente em serviço. Mas eram na rua, ou seja, mais uma vez na estrada real, obrigando o trânsito que circulava entre Lisboa e Porto, a contornar os enormes monstros amarelos que se amontoavam à espera de trocar de passageiros e carga.

Era o momento de chouferes (do francês “chauffeurs”) e cobradores irem beber um copo ao Café Forte, à Casa Mina ou à Tendinha, para poderem assim perder o tempo que pouparam com aquela coreografia de arrancarem antes de o cobrador subir a bordo.

É claro que também havia a CP, com camionetas vermelhas e brancas (as cores do garboso serviço ferroviário do Vale do Vouga), que faziam a carreira alternativa à linha férrea, entre

Viseu, Espinho e ramal de Aveiro. Mas essas paravam nas estações e como tal, em áreas exclusivas, longe do bulício e da confusão eminentemente urbana destas vilas litorenas. Só em Vale de Cambra (onde nunca passou comboio) é que paravam frente à tasca do Olímpio, santuário gastronómico incontornável, onde o patrão (o próprio Olímpio), com uns bigodes que mal cabiam detrás do balcão, servia vinhos da região para acompanhar as pataniscas, os jaquinzinhos, as sardinhas em cebolada, as iscas de fígado, asas de frango, panados, rojões de resso, que levavam a fama do estabelecimento às mais longínquas paragens do caminho da carreira.



O Citrino viajava pouco na CP. Apenas de quando em quando, quando vinha de Vale de Cambra com a mãe, de noite, e a camioneta se atrasava, perdendo a ligação com a que saía de Oliveira para Porto. Eram camionetas diferentes, de bancos mais escuros e luzes interiores mais amarelas, que apanhavam os retardatários na paragem do jardim, frente ao café Académico, onde entrava e saía sempre o Papuço, percorrendo a camioneta com o seu poncho e enorme sombrero mexicano, a tocar no seu pífaro, a recolher algumas moedas.

Aqui era onde também sempre passava a senhora que se dizia ser a mãe do “pintassilgo”, o carteiro e que vendia os doces regionais: os zamacois, caladinhos, cavacas e beijinhos de azemeis. Quando calhava uma saquinha de caladinhos ao Citrino, era um festim, os “malditos” bolos eram um pitéu daqueles.

Mas a CP era um mero acidente. A Rodoviária, as camionetas amarelas é que marcavam o compasso.



Era nas camionetas amarelas que viajavam as notícias. A cada lugar, a camioneta abrandava frente a tasca ou à mercearia que distribuía os jornais e o cobrador, com exímia pontaria, lançava o rolo dos jornais pela porta dentro do estabelecimento (ao ouvir o ruído da camioneta, os clientes sabiam que não deviam passar junto à porta sob pena de levarem com o rolo de jornais volantes de encontro aos dentes.

Eram também elas que traziam os medicamentos para as farmácias, equipamento hospitalar e muitas outras mercadorias de natureza mais trivial



Foi num chuvoso crepúsculo de sábado de inverno, por volta das sete horas da noite. Nos tempos em que a hora não mudava do verão para o inverno, a essa hora havia ainda um resquício de luz, mas já todos os candeeiros de iluminação das ruas, despejavam alguma claridade nas ruas da vila. A camioneta que chegava de Vale de Cambra, encostou no estacionamento em frente da pequena sala de espera da paragem. O Citrino levantou-se do banco junto à janela, onde viajava ao lado da mãe e reparou que algo não estava como dantes.

Uma grande agitação animava o passeio onde se viam vários funcionários da agência (cobradores, carregadores, pessoal do escritório) a reencaminhar toda a gente para a porta grande da sala de espera.

A porta de vidro habitual tinha sido substituída por um portão de aço ondulado, que estava totalmente corrido, aberto, deixando ver, em lugar da habitual sala de espera de banco de madeira castanhos, havia um espaço totalmente novo e modernizado.

Um amplo balcão, com uma balança decimal novinha, delimitava parte da parede, ao fundo de um vestíbulo espaçoso, iluminado com lâmpadas fluorescentes. Do lado esquerdo do balcão, uma escada descia para um nível subterrâneo e ainda que bem iluminadas, pareciam dirigir o povo para as entranhas do edifício, para onde ainda há poucos dias atrás se amontoavam as “tarifas” e outras mercadorias. Foi preciso os empregados entrarem no edifício para assegurar os receosos utentes que deviam descer a larga escadaria, para o interior desconhecido.

Múltiplas eram as opiniões partilhadas pelos circunstantes. Havia quem se perguntasse para onde nos queriam mandar já que ninguém esperava que as camionetas estivessem na cave. Outros consideravam que o piso era demasiado escorregadio e que a escadaria era muito larga para os velhotes, que podiam desequilibrar-se e cair. Outros ainda preocupavam-se com o acumular de fumo de escapes, numa instalação subterrânea.



O Citrino lá ia descendo os degraus, com toda esta mistura de informação que nem o deixava criar nenhuma expectativa.

E eis que ao desembocar no patamar do piso inferior, se dissiparam todas as conversas. Uma grande porta, dava saída para um espaço que rodeava as traseiras de uma dezena de autocarros, todos encostados a tapar a vista de frente, a despejar na multidão o calor dos motores ensurdecedores a ressoar num espaço que parecia fechado.

O espanto do Citrino não era inferior ao de todos os outros. Ali iam ficando a vaguear, momentaneamente desorientados enquanto que o nosso rapaz, orientado pela mão da mãe que segurava em duas cestas de compras ao mesmo tempo, corria para um dos monstros ruidosos que estava a preparar-se para arrancar. Ao entrar na camioneta, o Citrino reparou, como toda gente, que afinal aquilo era uma instalação da mais fina arquitectura. Digna de um aeroporto.

Um largo estacionamento empedrado, rectangular com dois lados fechados e semi-cobertos, abrindo-se a um horizonte livre com uma vista de muitos quilómetros, para os montes vizinhos.

Recinto profusamente iluminado, dividido com colunas reluzentes de amarelo e branco, repleto de camionetas brilhantes, alinhadas com a traseira de encontro às duas paredes e com sinalização luminosa a indicar o destino de cada uma. E dois enormes avanços tecnológicos, nunca vistos por aquela gente:

Uma beirada que dava acesso ao tejadilho das camionetas, onde viajava mercadoria avulsa, e um tapete rolante, a substituir o habitual escorrega com o qual, dantes se deslizava a mercadoria para baixo e para cima dos ditos tejadilhos.

Dizia-se muitas vezes que “burro velho não aprende línguas” e é muitas vezes verdade.

Nas vilas e cidades do litoral, já havia alguma abertura às novas modas. Já havia cafés com televisão, essa caixa fantástica dentro da qual passavam imagens que deixavam os basbaques “de boca à banda”.

Os cidadãos já não se admiravam com estes inventos.

Agora na aldeia? Um povo analfabeto a ver gente que levava porrada, tiros e coisas piores e que, no sábado seguinte, estavam ali ainda mais novos e frescos. Gente que morria vezes sem conta, o que deixava os membros da Irmandade do Espírito Santo, convencidos de que aquilo só podia ser obra do demónio. Até que o senhor abade explicou, na missa que o que se passava nos filmes era a fingir e que não devíamos pensar que isso era o que se passava no mundo.

Foi grande descanso para muitos que pensavam que o mundo estava p’ra acabar quando viram as imagens de uns tipos vestidos com uns fatos diabólicos a caminhar e a andar de carro na Lua (vejam bem o disparate). Afinal era tudo a “fazer de conta” e a ordem celeste não foi destruída.

Para o Citrino, a alunagem da Apolo XI foi momento de grande bulício, mas não sem espanto. Afinal alguém tinha chegado a um sítio que sabíamos perfeitamente onde era, estava bem à vista de noite e até muitas vezes de dia. E ele que tinha visto o foguete partir, 4 dias antes, até lhe pareceu que uma coisa daquele tamanho poderia ter ido muito mais longe.



Mas esse não era o sentimento geral na aldeia. A insegurança perante a novidade crescia a olhos vistos. Foi por isso com grande desconfiança que as senhoras da Conferência de S. Pedro e S. Paulo receberam a próxima evolução tecnológica. Estavam estas a “cortar na casaca”, enquanto esperavam a camioneta para irem ao mercado, ao portão do Tarento, quando lhes aparece uma camioneta nova, bem polida e com um enorme para-brisas que não tinha puxador na porta.



Havia uma tradição muito enraizada entre os utilizadores das camionetas da carreira: é que importava imenso entrar à frente dos outros para escolher os melhores lugares. Mesmo que estivessem cinco pessoas e a camioneta tivesse quarenta lugares vazios, tentavam todos entrar ao mesmo tempo e em primeiro lugar. Já antes da camioneta para, começavam a correr agarrados à porta para entrarem à frente dos outros.

Cumprindo com esses hábitos, a camioneta nem havia parado e já gritavam para o motorista, aos empurrões à porta aos berros e com asneiredo pouco próprio na presença de senhoras. A porta gingava mas não abria. O motorista, lá dentro fazia gestos a mandar a gente arrumar-se da porta, o cobrador abanava os braços como quem enxota galinhas para atravessar uma capoeira. De repente o monstro bufou como se tivessem furado um pneu e a porta abriu-se, sozinha e sem ninguém lhe tocar.

Convém dizer que ninguém achou piada à brincadeira. Era um claro desrespeito pela autonomia duma pessoa, particularmente a de empurrar e de manifestar superioridade em face aos mais fracos, achavam uns. Outros achavam que aquilo era um desperdício (em equipa que ganha não se mexe). As senhoras da Conferência entraram na camioneta a medo porque as coisas nunca funcionam sozinhas. Há sempre alguém que as faz funcionar. O vento, a chuva, a morte, tudo isso sempre foi feito por Deus. Portas de camionetas a andar sozinhas, só pode ser a obra do rabudo, esse danado dos infernos que ia lá, dentro da camioneta, à espreita para lhes levar a alma em troca de lhes abrir e fechar a porta.

Eram sinais de um país que emergia da obscuridade de um pensamento feudal, definitivamente medieval e que começava timidamente a abraçar alguns lampejos de modernidade (ainda não de desenvolvimento).