

EM CAMINHO DE FERRO

Numa estação de entroncamento, fervedoiro de vozes, de pressas, de turbamulta, voltamos à recâmara como processo mais simples de defender o nosso lugar daqueles que o não teem. Está uma tarde mansíssima, da doçura imponderável dos dias de páscoa, a nossa carruagem deitou além das *marquises*, e com o papá, que acordou ao extinguir-se o embalo das cem rodas, debruçamo-nos à janela a espairecer pelo chão radiado de aço, pela campina, pelo burgo, envolto além num lençol rútilo de luz, do pesadume da jornada. A céu descoberto, a locomotiva arfa brandamente; applicaram-lhe ao flanco a bôca da mangueira e, numa febre quasi animal, sorve água do reservatório — enorme e bojuda caçarola, em cima de trempe pernalta. Descem a linha de resguardo, sem homem nem máquina, num rodar surdo, quasi sonâmbulo, vagões vazios, com as letras gordas, os letreiros a giz, os números da tara apregoando de longe a fôrça de seus arcaboços e os quatro pontos da França. Ao fundo, no colo da *gare*, divisa-se, de esconso, o tabuleiro dum viaduto, os banzos e as aspas de ferro a recortar-se na brancura da tarde como renda num estendadoiro. E ali em face, as locomotivas perfilam-se no hangar em rotunda, com os seus cabeçotes orlados de vira de cobre, a sua massa negra, dividida por uma barra encarnada, majestosas e respirando fôrça como corcéis de guerra.

Os fios eléctricos que riscam o céu; a teia de railhes que sulcam o solo em lentas e doces curvas; as placas giratórias que, ao pôr-se-lhes pé, toam como mil rabecões; o fumo das oficinas a desprender-se em rolos da chaminé côr de rosa e a espriar-se, depois, num penacho imenso para o azul puríssimo; a silueta sempre pitoresca dum chefe empertigado; as alavancas, os sinais, a manobra e os homens da manobra; o próprio leito da *gare*, coberto de escórias e de areia negra — exalam uma bárbara mas empolgante poesia.

E tanto essas coisas como «as enormes couraças de tartaruga», dormentes ou rolando de seu mole pelos carris abaixo, os vagões abertos à descarga, as cábreas musculosas e esgrouviadas executando gestos seguros, perdem na luz suave os contornos de febre e de vertigem, para compôr, ao gôsto futurista, uma atraente e estática paisagem.

Digo isto a Genoveva e é o pai que me responde, desviando a vista do velho burgo, a quê, além na colina, o sol incendeia as vidraças de frestas e varandas:

— Uma estação de caminho de ferro é coisa inteligente e, de certo, admirável. Passaram por

ela algumas gerações, continua a ser uma novidade para nossas almas velhas. Mas, repare! as leis da harmonia e da proporção não sabe o que sejam. Tudo é tôsko, rude, quasi infantil no risco; tudo entre si é díspar, quere dizer, asbitrário de forma. Compreende-se: a estação de caminho de ferro é uma obra de necessidade. Os engenheiros encontraram-se diante da descoberta de Stephenson como, um dia, os Holandeses diante do mar. Foi preciso fazer sólido, utilitário, depressa. Tal critério não podia deixar de ser nocivo à arte e safu o que se vê...

— Sim... concordo que há muito de desconforme, de brutal, desgracioso, mas não tôsko, nesta granja de ferro, se a comparasse, por exemplo, com um claustro do século XIII ou um pátio do Renascimento. Longe de mim tal dislate. O nosso tempo não é o da cadeirinha nem da cabeleira encanudada. A beleza a procurar tinha necessariamente que ser de outra índole, e ela aí está: leveza e arrôjo de linhas, incomparável robustez no breve e delicado, economia de volumes, lançaturas nunca entrevistas pelos mestres da pedra.

— Assim será, mas ora diga-me: ¿ não haveria meio de temperar essas virtudes de sete fôlegos com uma pitadinha de bom gôsto? aquele bom gôsto tão predilecto dos antigos?

— O bom gôsto é, acima de tudo, um caso de retina. O meu eminente amigo, como architecto, esquece que chegámos a uma época em que a pedra, porque não se curva, não se funde, não se doma com sufficiente presteza à vontade do homem, passou para um segundo plano e acabará banida.

— A pedra há de povoar de cidades e monumentos grandiosos, por muito tempo ainda, a superfície da terra!

— Por muito, muito tempo, duvido. Bem certo que o amigo há de executar as suas várias e bellissimas plantas na pedra que lhe apetece: lioz, mármore ou granito. Outros, que lhe sucederem, gozarão dessa faculdade. Agora, deixe dobar um, dois séculos, e será o destino da pedra murar quintais e fornecer de mausoléus os cemitérios. Cumpriu a sua missão... entra na semi-obscuridade como o bronze.

— Não diga isso de matéria tão nobre e insubstituível. Emquanto houver gente no mundo, edificar-se há com ela. Se assim não fôsse, teria de acreditar que é condição do progresso a fealdade. Já lhe aconteceu reparar num bocado de pedra quando se fragmenta? ¿ Não é exacto que

tem uma finura molecular, a que a nossa simpatia empresta uma quasi sensibilidade de tactura só comparável à do miolo de pão?

— E que monta, se, frágil por um lado, é rude por outro de obrar? A própria química mal se avém com ela.

— A pedra tem os seus estilos e estilos inegualáveis...

— Teve... teve os seus estilos. O ferro criará por ventura o seu. Por agora vai forrageando nos existentes. Se continuar à solta, bruto, indisciplinado, sempre valeroso, acabará mesmo assim por impor uma escola. Submeter-se na infância a uma tutela, seria pear-se. De resto a arquitectura não tem feito mais que repetir-se. Cansou a inspiração e, do gótico em diante, anda e tresanda à roda de moldes conhecidos. Por agora o ferro possui uma técnica poderosa, que é o principal em nossa época de transformação. Esta técnica, adaptando linhas e ornatos dos estilos mortos, realizou já obras que os séculos futuros hão de admirar tanto como nós hoje a Basílica de S. Pedro ou a Giralda. Haja em vista as inumeras pontes pênseis dos Estados Unidos, a torre Eiffel, o *Potsdamer Bahnhof* «debaixo do qual podem bailar catedrais».

— A ermidinha românica mais humilde, como beleza, deixa essas bisarmas a perder de vista. A pedra é eterna...

— A pedra é eterna... nas pedreiras. Aplicada, deu o que tinha a dar, e vá, que a sua floração foi imensa e magnífica: dólmenes, castros, pirâmides, muralhas, calçadas, templos, fortalezas, catedrais. Agora, no tempo do rádio e da electricidade, seria irrisório construir disso. As necessidades são outras. A edificação moderna em ferro e cimento armado não tem beleza?! Oh! se tem! O futuro fará justiça a essas carapaças imensas das estações, aéreas e leves como teias de aranha, a esses viadutos por onde poderiam passar a um tempo todos os carros de guerra dum Faraó, a esses rascanhacéus, obliteradores da torre de Babel. No grandioso, o ferro superou a arquitectura passada. Mas até no delicado vai deixando obrinhas dignas de reverência. Diga-me: daquelle elevador de Santa-Justa, em Lisboa, não é quasi encantador a nossos olhos, afeitos ainda à seara de pedra lavrada? Assim o acho e estou em crer que os portugueses de amanhã hão de olhá-lo com aquella devoção e ternura com que hoje olham a torre de Belem.

— Que heresia, pai da vida!

O combóio entretanto começara a deslizar e, com os saltos estrepitosos das placas e agulhas, apagava a voz, sempre surda e comedida, do meu interlocutor. Depois, molemente, num balanço suave de onda, distendeu-se e lançou-se com trovoadas rompante no viaduto.

Um sorriso de Genoveva e o semblante amuado do papá levam-me a temperar meus conceitos temerários com o devido elogio da arte de Vitruvius e dos estilos mortos. E ei-lo que animosamente enceta a censura dos meus «paradoxos» no tom didáctico dum mestre de cátedra. Imponho-me a obrigação de não discordar, e a sua face exulta como a dum vencedor de sabatina. Não renegaria eu tôdas as verdades, tôdas as religiões, quanto mais a frioleira dumas teorias, para que nem sequer uma sombra se atravessasse entre mim e ela?

Rompe o combóio por vinhedos extensíssimos, com umas cepas despidas, desfraldando outras uma folhagem morta, onde brilha todo o colorido do outono, desde o rubro do empaste de sangue ao roxo do aço, destemperado pela chama. Depois a campina mostra-se plaina, fugidia, interminável, só as árvores perfiladas na meta do horizonte dando idea da sua imensidade. O combóio voa, enraivece a correr e, quando cruza com outro, dêsse que passa, mal se tem o sentimento dum madeiro escuro, uivador, disparado com uma rapidez meteórica.

De belas artes derivamos para mil coisas e loisas, comentadas, desfiadas a perder de vista, e sem apêgo de opinião, como à lareira, em família. Entretanto baixa a noite, uma noite temporã de outono, húmida da planura fértil de França, com um crescente no céu, fino e recurvo como foice de segador. Estrêlas lúcidas e brancas despontam aqui e ali no firmamento, e a atmosfera enche-se duma luz azulada, dum azul mais fluido que a água-tinta duma porcelana Ming. Neste ar de iluminura, o fumo da locomotiva é um dragão disforme que ora rasteja e caracoleia pela terra, ora agatanha nas barreiras e nos vidros da carruagem. Pouco a pouco a planície sossobra no mar de anil. Ao largo tudo é indeciso e flutuante; a fantasia pode talhar aí o seu mundo prodigioso de seres e de coisas, dar-lhes corpo, movimento, e com um pestanejo reduzir esses seres e essas coisas ao fumaréu esbranquiçado duma vela que se apaga. A vista tateia, mas não apreende; tudo se reduz a escorregadio, a formas veladas, bulções confusos, um caos que docemente penetra outro caos. Mais perto, sim, distinguem-se vultos coniformes, que o combóio dobra e empolga na marcha, e são as árvores que se erguem nos taludes da linha.

De tempos a tempos a luz fulminante dos semáforos entorna dum jacto o mar de anil: uma rosácea de verde e oiro, para voltarmos na sêda vaporosa do céu ao jôgo de fantasmas — fumo, névoa, imaginação.

AQUILINO RIBEIRO.

Inédito das *Filhas de Babilónia*.

3.ª d. no prelo.