

45 MINUTOS OU MAIS, NUM AUTOCARRO

Jorge Uribe

Em 2011, estive a residir em Londres. Era a minha primeira vez naquela cidade e rapidamente percebi que era um momento involuntário para estar ali. Os preparativos dos jogos olímpicos de 2012, juntamente com a agitação social dos muito televisionados riots, que fizeram literalmente arder algumas partes da cidade, acabaram por fazer a minha experiência menos compatível com a vida de estudo dedicado que me propunha manter quando viajei para lá. Vivi durante três meses na margem sul-ocidental da zona 2 da cidade, justamente à beira do Tamisa, e quase todos os dias apanhei um autocarro para ir à British Library, porque o passe do metro excedia o meu orçamento. O percurso durava entre 45 e 90 minutos, variação causada, sobretudo, pelo nível de engarrafamento no Picadilly Circus. Apesar do agradável que são os vermelhos autocarros de dois andares e das suas janelas panorâmicas, a experiência nunca foi cómoda. Num dia de chuva londrina, passada uma hora de viagem sem ter completado nem um terço do percurso, explodi em desespero. Senti-me profundamente enfurecido e pensei com honestidade que não se podia viver numa cidade assim, que estar preso num autocarro durante tanto tempo, sentindo-se impotente, só podia fazer com que uma pessoa começasse o seu dia a odiar tudo e todos, que tinha saudades de Lisboa, que Lisboa era muito fácil, e que eu não pertencia

àquele lugar. Não passou muito tempo até eu descobrir uma falha no meu raciocínio, e a ver-me portanto obrigado a reconsiderar a minha ira. Eu não sou de Lisboa, fazia tão-só quatro anos que vivia na tranquila capital portuguesa. A maioria da minha vida passou-se numa cidade chamada Bogotá e, durante mais de dez anos, todos os meus dias começaram com uma viagem de autocarro de 45 ou 90 minutos, sem segundos andares nem janelas panorâmicas. Quatro anos tinham-me feito esquecer uma experiência repetitiva que formou como poucas o meu carácter. Aperceber-me desta desproporção nos efeitos que certas quantidades de tempo podem ter sobre a memória incomodou-me, fazendo-me questionar que tanto do que eu fui se mantinha vigente.

Bogotá é uma cidade que não se parece a nenhuma outra cidade que eu conheça, embora todas as cidades que eu conheço façam-me lembrar Bogotá. A cidade, que tem nove milhões de habitantes e uma extensão geográfica de cerca de 1.500 km² (quase vinte Lisboas), ocupa constantemente a minha memória. Eu não estive em cada um dos quilómetros quadrados de Bogotá e, evidentemente, não posso dizer que conheça os seus nove milhões de habitantes, mas isso não me faz pensar que não posso começar frases com «Bogotá é...» ou «na verdade, Bogotá...». Recordo-a como o lugar da minha infância e

adolescência, passadas, em parte considerável, dentro de um autocarro. Em Bogotá, a maioria das ruas não têm nome, e as que o têm não são conhecidas pelos seus nomes mas por números, com pouquíssimas exceções. As ruas pertencem a duas categorias que formam a quadrícula sob a qual se pretende conter a cidade: designam-se por *calles* as que vão de oriente a ocidente, com a sua numeração aumentando de sul a norte, e *carreras* as que vão de sul a norte com a sua numeração aumentando de oriente a ocidente. O centro histórico da cidade está entre as *calles* primeira e 26, aproximadamente, e as *carreras* primeira e 15, a cidade que Gonzalo Jiménez de Quesada esboçou no século XVI com o nome de Santa Fe. A Bogotá actual ultrapassa as 280 *calles* e as 90 *carreras* e, com o tempo, começou a crescer a sul da *calle* primeira, e a oriente da *carrera* primeira, o que obrigou ao uso da denominação *calle primera Sul* e *carrera primera Este*. Hoje há mais de 30 *carreras* Este e 80 *calles* Sul, e a cidade continua a crescer em todas direcções. Isto deve bastar para que se tenha uma noção do que se trata.

O bairro onde eu cresci fica na parte norte da cidade, a casa dos meus pais na *calle* 144 com *carrera* 15. As escolas privadas na Colômbia não estão reservadas às elites económicas, embora, o mero facto de se estudar numa escola privada constitua um certo tipo de elite. O sistema faz com que as escolas oficiais se dediquem quase exclusivamente à educação dos jovens cujos pais não tiveram outra opção, que são muitos. Devido à extensão da cidade, todas as escolas privadas têm um serviço de transporte exclusivo, e os autocarros escolares passam pelas casas dos estudantes para levá-los para a escola. A minha escola tinha um serviço deste género, mas desde os onze anos os meus pais permitiram-me, após muita insistência da minha parte, ir para a escola usando o transporte público, o que era um grande gesto de confiança e também um dispositivo constante de intranquilidade. Não era comum entre os rapazes da minha escola — escola só de

rapazes, com fardas e missas às Sextas-feiras — usar o transporte público e ser parte do reduzido grupo favorecia um certo status na fauna escolar, o do *streetwise*: aquele que trazia os cigarros e bebia cerveja na padaria ao lado da escola, no fim das aulas, antes de voltar a casa. O status era de certeza imerecido, mas a verdade é que andar de transportes públicos em Bogotá, sendo um estudante de uma escola privada, era tanto um desafio do qual se saía triunfante, como uma lição de estoicismo perante a impotência, uma fonte diária de auto-satisfação e medo.

A jornada escolar no Colégio de San Bartolomé, localizado na *carrera* 5 com *calle* 34, começava e começava invariavelmente às 6:45 da manhã. Para lá chegar a tempo, eu devia apanhar o autocarro antes das 6 e atravessar 110 *calles*. Isto significava que ao sair de minha casa ainda não havia sol. Durante todo o ano, a temperatura a essa hora oscilava entre os 4 e os 8 graus. Os autocarros de Bogotá, como já disse, não têm segundos andares nem janelas panorâmicas, e os veículos pertencem a várias companhias privadas, o que evita a uniformidade no estilo, comum em cidades europeias. Para combater as baixas temperaturas, as cadeiras dos autocarros estão forradas de franjas de veludo reles, que não são trocadas durante anos, o que lhes dá sempre um ar de confortável casa de avô empobrecido que combina bem com o sono matutino. Desde a minha casa até à escola o percurso consistia em passar por uma *calle*, a 140, e uma *carrera*, a «Séptima». Esta última é a coluna vertebral de Bogotá, a que passa pelos melhores bairros, a Bogotá para o inglês ver, para «o gringo ver». Nela encontram-se: o centro nacional de operações militares «Cantón Norte», de onde o grupo guerrilheiro M-19 roubou em 1978 mais de 5000 fuzis, o World Trade Center, complexo de prédios pertencentes às multinacionais mineiras, a sede da bolsa, bancos, hotéis de luxo, etc. e a partir da *calle* 34 para sul, a Bogotá dos séculos passados, o Museu Nacional, a praça de touros, o centro político e administrativo, o palácio presidencial, a catedral

etc. Alguns destes lugares foram alvos de actos de terrorismo, explosões que durante o fim dos anos oitenta e o começo dos anos noventa eram prova do poder dos cartéis de exportação de cocaína e um abalo para uma sociedade vitimada e culpabilizada. Tinha eu onze anos e já isto era uma recordação de um mau tempo passado, que alimentava a esperança num presente melhor, mas as cicatrizes estão sempre ali para quem queira procurá-las, sempre vivas para quem as carrega. E, contudo, não era de fora das janelas que a viagem era distinta a ir de carro com a minha família ou no autocarro da escola, era de dentro do autocarro que vinha o verdadeiro impacto.

Os autocarros na Colômbia são máquinas de som, porque os motoristas bogotanos não têm pudor — coisa que partilham com os taxistas de Lisboa — em ouvir em alto volume a música da sua preferência, com a particularidade de que alguns até chegam a imaginar que fazem um favor aos passageiros pondo amplificadores no tecto do veículo para amenizar a viagem de todos. Muitas das instalações são feitas por electricistas ad honorem, o que nem sempre resulta em alta qualidade e faz da intenção de ler durante a viagem um verdadeiro exercício de abstracção. De qualquer modo, foi nos autocarros da minha adolescência que aprendi sobre música tropical, música eufórica para bailar durante o fim do mundo, como diz Rubén Blades, o que contrastava necessariamente com a cinzenta manhã bogotana, forçando os ouvintes a imaginar um lugar no qual não estavam, uma hora diferente, música anti-ambiente. É assim que os bogotanos se preparam para as noites de fim-de-semana, a festa de todas as semanas que estive em Bogotá. No metro de Lisboa há pedintes mas não há vendedores, nos autocarros em Bogotá são frequentes ambos os tipos. Também há músicos de rua, que sobem aos autocarros em trabalho. Sobe o homem com uma viola e também o conjunto de música llanera, do sul-orientado do país, formado por um tiple, umas maracas, um cantor e uma harpa, instrumento que simplesmente não

foi pensado para ser tocado em autocarros, nem antes das 7 da manhã. O traço mais curioso que todas estas personagens têm em comum, desde aquele que saiu da cadeia nesse dia, não tem que comer e não se sabe se está a pedir esmola ou a fazer uma ameaça, ao que vende canetas e amendoins e que foi expulso da sua vila natal num lugar remoto do país por um grupo armado e passa frio e fome com a sua família, é que todos têm um discurso inicial cuidadosamente memorizado, que prefacia a sua história com um «muito bom dia a todos, damas e cavalheiros, desculpem que vos venha interromper se estão a conversar, a pensar, a meditar ou simplesmente a descansar». Quando o motorista é atencioso ou está bem-disposto, esta introdução faz com que apague ou pelo menos diminua o volume do rádio, e grande tormenta há quando não o faz. Até aqui tudo isto é apenas folclore de um país tropical, na sua expressão alta a 2600 metros sobre o nível do mar, mas a verdade é que os autocarros também levam carteiristas muito mais ousados do que aqueles que arrelham os turistas em Lisboa no eléctrico 28, e que a mim me custaram dois telemóveis e a dolorosa e humilhante experiência de ter visto como um estudante universitário era roubado à minha frente, sem ser capaz de dizer nada porque os olhos ameaçadores de um dos ladrões, que sorria, me tinham congelado de medo. Tinha 14 anos.

Foi muita a música que ouvi e muitos os livros que li durante os seis anos em que fiz o percurso da minha casa ao colégio pela manhã. Não sei se eu lia Dostoiévski porque andava de autocarro em Bogotá, ou se me lembro tão bem de ter lido Dostoiévski porque o li num autocarro em Bogotá, um livro atrás do outro detestando oportunamente os finais. Parece-me que a conta fica saldada, com os dois telemóveis e a humilhação momentânea. Mas acima de tudo aquilo de que mais me lembro é de uma voz na minha cabeça, a qual, perante a miséria e a desgraça, se obstinava em exigir paciência, incitando-me a permanecer sentado e a aguardar. À tarde, o percurso

demorava mais porque o trânsito era maior e facilmente passavam 60 ou 90 minutos antes de chegar a casa. Acrescente-se a isto que num dia de sol em Bogotá a temperatura pode chegar aos 25 graus depois do meio-dia e nos autocarros não há ar condicionado, pelo que o regresso a casa era um grande alívio físico, tanto para mim como para os meus pais, que diariamente só queriam saber que não me tinha acontecido nada, e isso bastava-lhes, a maioria das vezes, para estar contentes comigo.

Quando comecei a ir, no mesmo autocarro, para a universidade o panorama de fora das janelas começou também a reclamar a minha atenção. A universidade na qual estudei fica na calle 19 com carrera 3, a 125 calles da minha casa. O autocarro mantinha-se na carreira «Séptima» até à calle 22, para depois descer, tomar a carreira 13 e virar na calle 19. No total do percurso 60 minutos estão garantidos, se não houver dificuldades. Entre as calles 22 e 19, as carreras 7 e 13, está o bairro Santa Fe, um antigo bairro burguês de grandes casas, hoje zona de «tolerância» da cidade, e as prostitutas, de todas as cores e idades, começam o seu trabalho cansadas a partir das 6 da manhã, todas colombianas de alguma parte. A sorte ou o azar do dia via-se na calle 19, uma subida de menos de um quilómetro, em que era possível perder 5 minutos ou meia hora, por causa do trânsito, do clima, do almanaque, da lua. A «19» é uma das ruas comerciais mais agitadas da cidade, não a dos bancos e das companhias mineiras, mas a dos trabalhadores de escritório mais discretos, que juntamente com os estudantes, lojistas e todos os transeuntes, têm pressa. Ali, entre os apressados, vi um dia um homem ser esfaqueado por um jovem — adolescente, se calhar — que lhe saltou pelas costas e lhe perfurou o peito, para depois correr e perder-se entre

as multidões. O homem caiu de joelhos com a camisola empapada em sangue, enquanto uma mulher de idade, que o acompanhava, gritava e outros passavam ao lado da cena sem abrandar muito o passo. Eu também passei, olhando pela janela, e fui a uma aula sobre «literatura colonial» na minha faculdade, sem sequer me perguntar se o episódio sairia num jornal.

Ter visto um assalto e um esfaqueamento, ter perdido dois telemóveis e alguns trocos, e ter ouvido centenas de histórias infelizes — enganos e confissões: impossível notar a diferença — não fazem de dez anos a andar em autocarros em Bogotá, todas as manhãs, durante mais de 45 minutos, uma experiência traumática. Não é assim que a recordo. Ter vivido quatro anos numa cidade onde se chega a casa facilmente em vinte minutos fez com que para mim fosse difícil suportar um engarrafamento em Londres. Ter querido ir de autocarro público para a escola quando era quase uma criança fez-me acreditar que a liberdade não anda de mão dada com a comodidade, e que é difícil estar tranquilo quando os que estão à nossa volta não descansam, ainda que não se lhes vejamos as caras todo o tempo.

A última vez que estive em Bogotá, faz agora um ano, quase não consegui andar de autocarro. Tinha-me esquecido do difícil que era não ter paragens fixas, ou que os motoristas não tivessem vontade de aproximar-se dos passeios, sendo preciso, para apanhar um autocarro, atravessar um bocado de rua sem ser atropelado. Este texto não serve para explicar por que razão uma parte de mim, obstinada e paciente, quer voltar à cidade onde se olhava demoradamente para dentro e para fora, enquanto o mundo à volta exibia as suas desgraças, e andar em autocarros que terão mudado nos últimos anos mas que, com certeza, não se parecem com os de Londres.