

A Camionete de Carreira

O objecto deste cromo é uma das primeiras “camionetes da carreira” que circularam na região. Fabricada nos Estados Unidos em 1930, foi comprada e posta a rolar em terra batida e macadame no ano seguinte por Eduardo Costa, o “tenente” do Sátão, de quem se evoca este ano o centenário do nascimento. E, nas décadas 30 e 40 do século passado, talvez nenhuma outra máquina tenha mudado tanto os hábitos e horizontes da ruralidade deste planalto interior como a camionete da carreira, agora num sentido plural, já não a singular Fargo MN-10-11.

Foi ela que revolucionou a circulação das gentes da periferia remota de um país dormente e ligou a quinta e o lugar à aldeia, à vila e à cidade. Antes, “nada mais que chegar à feira consumia um dia de sol a sol; morria-se em idade propecta, sem ver a capital do distrito”, escrevia Aquilino Ribeiro, condómino de interioridade.

Mais que mero meio de transporte, era, assim, peça-chave da vascularização económica, social e ideológica de um país, ainda que o olhar seja lançado desta contemporaneidade de redes digitais globais e instantâneas.

Afinal, tudo é contemporâneo do tempo em que tem lugar.

De facto, o transporte de pessoas, ideias, produtos — e a comunicação que esse transporte proporciona — sempre foram factores de mudança e progresso da humanidade. A nau quinhentista deu ao mundo a sua primeira dimensão global; o comboio da segunda metade do século XIX actualizou sumária e tardiamente Portugal; o “sud-express”, ligando Lisboa a Paris (e, através de Paris, à Europa), transportou — entre pessoas, mercadorias e correio — livros e ideias que geraram, em Portugal, o renovador movimento das últimas décadas de oitocentos.

Porém, foi a camionete da carreira que, mais tarde, mexeu de perto com a vida das gentes de um interior perdido: aproximou pessoas e transportou com elas — em bagageiras mínimas, mas interiores atravancados e tejadilhos repletos — os produtos da terra para praças e feiras (“mercado” era, já então, nome sofisticado e, hoje, coisa problemática e perversa).

Mas também trazia para a aldeia mimos de uma urbanidade possível e as notícias e ideias conversadas boca-a-boca, bem como os jornais que, depois, eram lidos e comentados na botica. Embora longe do apito das fábricas ou da passagem do comboio — que inventaram o minuto —, agendou a vida rural para além do movimento do sol. Tinha horários...

É certo que já antes, com a energia tractora de mulas ou machos, os almocreves faziam girar produtos entre o litoral e o interior desde tempos medievais; mais modernamente, mas com a mesma robusta força animal, se distribuía o correio (“fazia o correio”, na expressão da época) através da malha demográfica deste canto ibérico. E, por acréscimo — não como motivo principal —, transportavam-se pessoas; poucas...

Foi a camionete (aqui grafada desta maneira, com “e” final, porque era assim que se dizia por cá e da mesma forma escrevia Aquilino) que mudou a situação e, “cómoda quanto possível numa terra refractária ao conforto, rápida de certo em relação ao velho mail [o “velho”, não o electrónico, extemporâneo do mestre], económica se fizermos as contas ao preço alto da gasolina”, por estas bandas proporcionou o transporte de passageiros, propriamente dito, para além das linhas ferroviárias da Beira Alta (1882), do Dão (1890) e do Vale do Vouga (1914); mas uma, a primeira, tinha um âmbito local restrito, e as outras duas circulavam numa limitada área geográfica desta interioridade.

E que solavanco...

Do mesmo Aquilino Ribeiro, afinal co-autor deste texto, na obra que se tem vindo a citar (“Viação acelerada e novos hábitos: a revolução silenciosa”, Aldeia. Terra, Gente e Bichos, 1946):

A camionete da carreira trouxe à província com tonus novo um sopro de modernidade, de progresso, digamos, que não deixou de abalar até os fundamentos a sua sediz estagnação. Como elemento civilizador, oferecendo possibilidades sem conto à vida das relações, não houve outro, pode dizer-se, depois do petróleo [...]. A camionete, da mesma forma que o petróleo, veio com a sua rapidez, a sua brusquidão, o seu hálito rouco sacudir a molície e o compasso lento dos hábitos rurais.

E essa dimensão civilizadora não se quedava por aí:

Ao mesmo tempo que trouxe todas estas melhorias ao comércio dos povos, foi um actor assinalado de democratização. O morgado, se quiser chegar a horas ou não ir a rezar escarrapachado na sua pileca, tem de tomar lugar ao lado do jornaleiro que roga para lhe cavar a horta ou podar a vinha. O cura senta-se ao lado do freguês; a fidalga ilharga com a ilharga da Maria da Roca. Que não representa isto no sentido da igualização, ou melhor, no entendimento do homem pelo homem quanto à anulação de privilégios e de preconceitos, quanto a fraternidade e nivelamento?

A concluir, defendia que “não é demais indicar à gratidão pública os nomes dos seus principais e ignorados autores”. É por isso que se começou este texto por evocar Eduardo “Tenente”, um dos pioneiros desta viação acelerada; por isso e por outra desculpável razão que

.....

devia ter-se acompanhado de uma prévia (e quase inconfessável) declaração de interesses, não económicos mas afectivos — é que ele era o pai do próprio escriba deste texto...

Fundador da então “Companhia União”, antes de comprar a “número um” do Sátão, já tinha tirocinado em carros de machos e mulas de seu pai, por sua vez protagonista de primeiros ensaios de mecanização, adaptando a esse viático postal um sumário motor, acrescentando uns barrotes na caixa de madeira para as pessoas se sentarem e... reciclando os cocheiros em motoristas. Aliás, nas histórias do velho Eduardo, essa actualização de competências não tinha sido totalmente conseguida, nem a carta de condução era documento de grande solenidade: havia um condutor (termo genérico para as duas valências) que, quando queria pôr fim à marcha da auto-carroça, sempre gritava “pára tolinha! pára tolinha!”, esquecendo-se que o travão tinha substituído a cumplicidade obediente dos animais; e era sempre o obstáculo seguinte que parava, de facto, a complicada máquina. Também a velocidade possível não fazia correr grandes perigos...

Mas a “número um” era outra coisa: de fabrico americano, a Fargo era vaga parente da Ford, líder do então incipiente mercado de pesados de passageiros; carroçaria metálica como deve ser, doze lugares sentados, com bancos revestidos a pele (as sucedâneas variedades polietilénicas não existiam ainda), sem corredor — para os da frente entrava-se pela porta dianteira, para os de trás, pela traseira. Saliente, na vanguarda, um motor de oito cilindros a gasolina; na rectaguarda, uma escada desdobrável que permitia o acesso da carga ao tejadilho; que é como quem diz, o sumo espremido da jorna na belga, no lameiro, na horta ou na capoeira

Ligava, material e ideologicamente — com a vertigem possível daquele tempo parado —, terras de Viseu, Sátão, Aguiar da Beira e, depois, Sernancelhe, Penedono, num percurso rendilhado por aldeias e lugares de bastidor e gente quase esquecida; circulou ainda, na devida função, até meados da década de 1960.

Afinal, cumpriu modernidades. As possíveis...