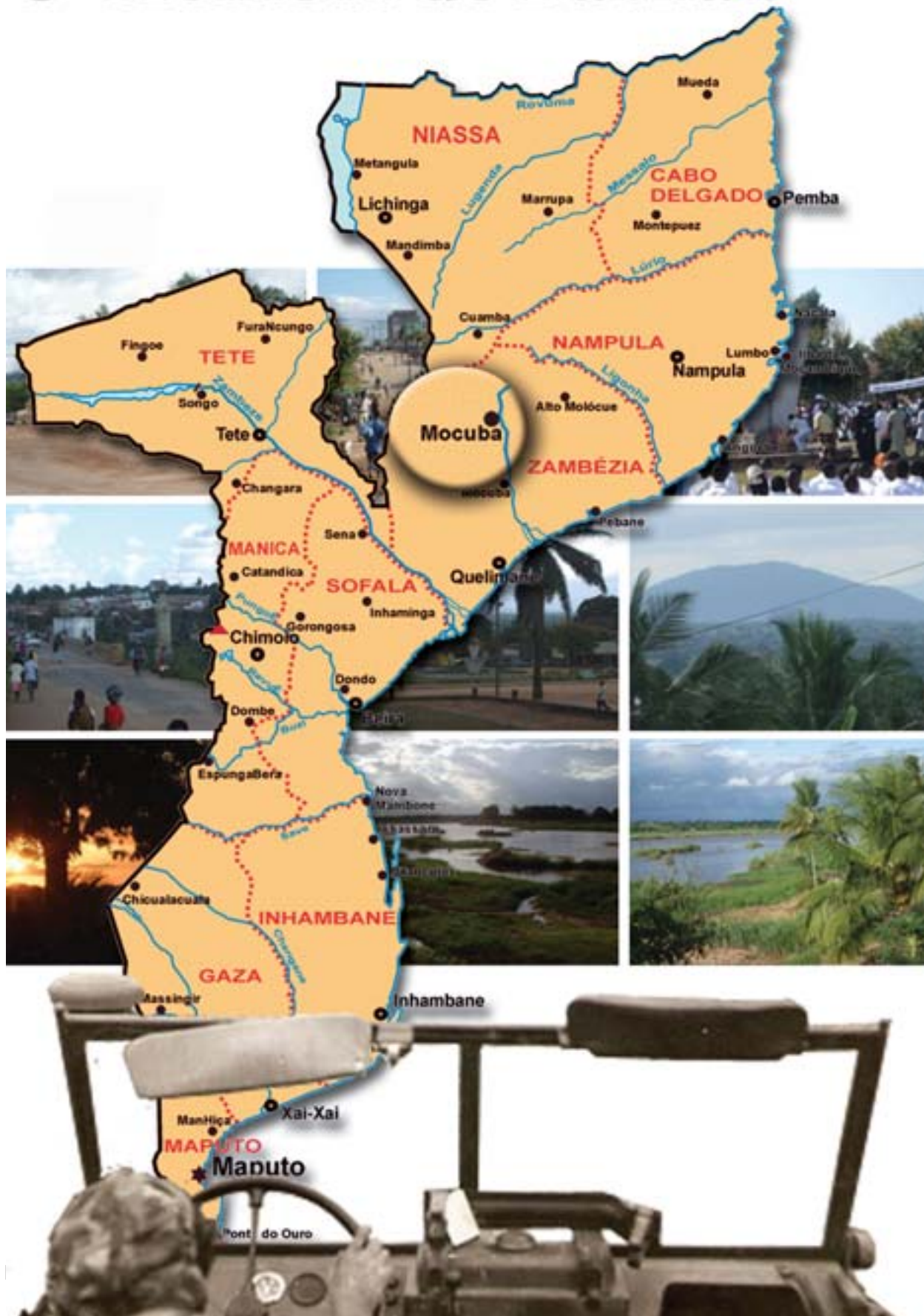




Eduardo Zúquete

# O Homem de Fanhais



O comandante Santos Silva chamou-me ao gabinete, ainda no quartel velho:

– Você tem de ir a Mocuba marcar o quartel do Pelotão A/D, junto do quartel de caçadores. A obra já está atrasada e temos de arrancar com ela sem demora.

Discorreu um pouco sobre os requisitos a ter em conta na implantação do quartel e rematou com algumas breves recomendações:

– Veja se consegue que o Estorninho lhe arranje um *jeep* na Polícia Militar, porque eu não tenho viatura para lhe dar para a viagem, e leve consigo o Nunes da Silva, que vai tomar conta da obra. Aproveite a viagem para dar um salto a Quelimane e ver as instalações das unidades da Zambézia que puder, porque temos pouca informação sobre o que realmente lá existe e...

Depois, a contragosto e em tom menor, acrescentou:

– ... e evite encontrar-se com o comandante de sector porque parece que ele tem pouca estima pelo pessoal de engenharia!

De volta ao meu gabinete – se assim se pode chamar ao recanto minúsculo onde eu trabalhava no quartel velho – tratei de pôr as ideias em ordem. Primeiro que tudo saber onde era Mocuba – porque eu, fiel ao discurso de *levar a carta a Garcia*, tinha o costume de fazer poucas ou nenhuma perguntas. Consultei um mapa rodoviário de escala pequena que, espetado na parede com *punaises*, era o meu dispositivo de consulta geográfica. Diabo, fica mesmo no centro da Zambézia, há que andar muito para lá chegar. Depois havia que seguir para

Primeiro que tudo saber onde era Mocuba – porque eu, fiel ao discurso de *levar a carta a Garcia*, tinha o costume de fazer poucas ou nenhuma perguntas.

Quelimane e na volta visitar o Ile – ou Vila Junqueiro, na versão aportuguesada – e Errego. Era uma viagem e peras!

Depois, havia que estudar o projecto com o Nunes da Silva, o que não levantava dificuldades de maior. O João Nunes da Silva era um engenheiro técnico do curso de oficiais milicianos que chegara pouco antes de mim a Nampula – curso que incluía o Mário Ferreira, o Roque, o Noro e o Soeiro – e eu já o conhecia de Tancos, quando lá andávamos labutando, cada um no seu terreno. Tinha uma excelente impressão das suas qualidades técnicas, profissionais e humanas e essa impressão não se desvaneceu, antes se consolidou ao longo de toda a comissão. Era competente, atilado, discreto e muito organizado. Iria fazer, de certo, um bom trabalho, como de facto sucedeu. Tive muita sorte com o naipe de alferes que me calhou na rifa.

Depois, havia que falar com o capitão Estorninho por causa do *jeep* a pedir à PM. O capitão Estorninho, oficial do quadro permanente à beira de ser promovido a major e de terminar a comissão, desempenhava as funções de 2º comandante do Batalhão e fazia-o com a proficiência, a profundidade e o rigor com que fez tudo na vida, creio-o bem. Conhecíamos-nos desde os meus 11 anos, altura em que ele fora, cinco anos mais velho, meu graduado no Colégio. Já nessa altura era metucioso, exigente, ordenado. Mais tarde viemo-nos a encontrar na Escola do Exército: ele cursava o 2º ano da arma, correspondente ao 5º ano do curso, e eu aterrava, vindo do Curso Geral Preparatório na Amadora, no





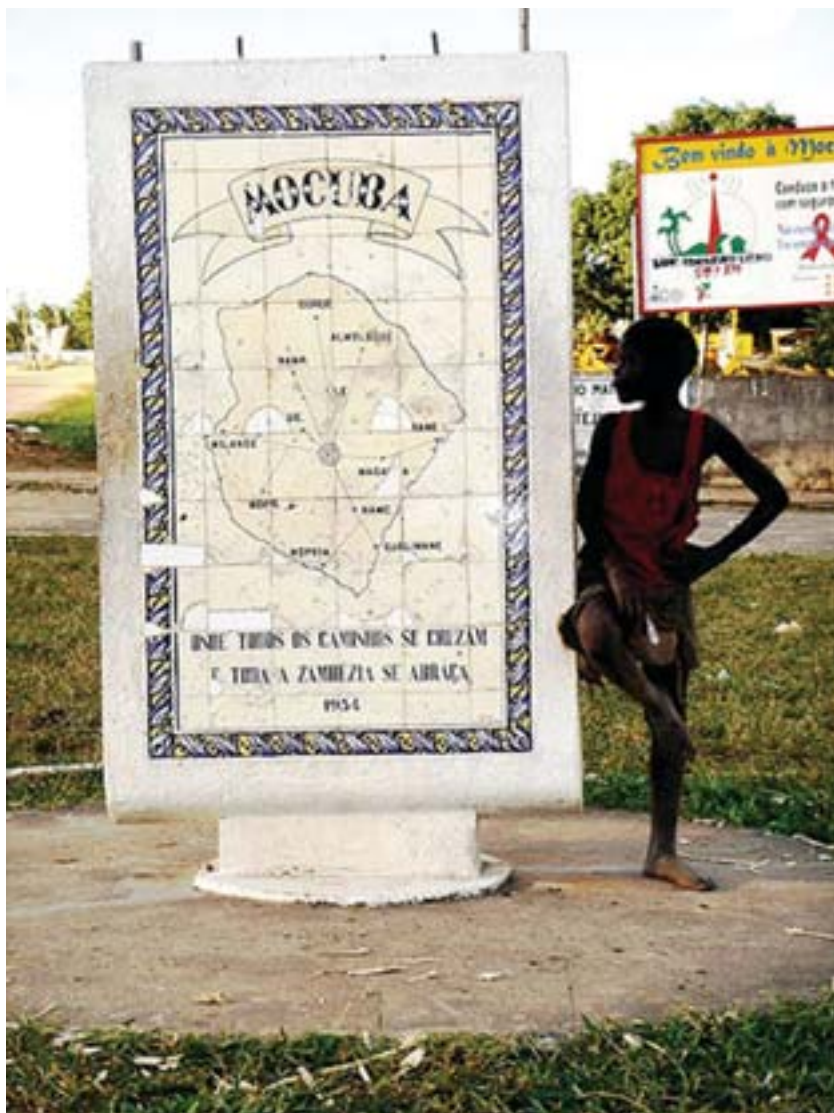
2º ano dos preparatórios de Engenharia.

Depois de África tornamos a cruzar várias vezes as nossas trajectórias – nomeadamente no Ministério do Equipamento Social, após o 25 de Abril, e na CP. Quando faleceu, inesperadamente, em Março de 1992, como tenente-general na reserva com 60 anos incompletos, eu leccionava na Academia Militar, no curso de Engenharia Militar, e dediquei a aula imediata à sua memória, salientando, junto dos alferes meus alunos, as qualidades que, no meu entendimento, faziam dele um verdadeiro oficial de engenharia militar e não apenas um engenheiro civil que passou grande parte da sua vida em instalações ou unidades militares – o que, para mim, faz uma enorme diferença.

No escasso tempo em que estivemos juntos em Nampula, o Estorninho revelou-se um efficacíssimo segundo comandante do batalhão, um precioso braço direito do comandante Santos Silva, e, no caso concreto, foi com facilidade que obtive o empréstimo do *jeep* da unidade que mais viaturas desse tipo possuía – a Companhia de Polícia Militar.

Por fim, procurei saber mais um pouco sobre as razões que tinham levado à situação de pouca simpatia do brigadeiro comandante do sector pela Engenharia mas pouco apurei. O senhor chamava-se Albertino Carreira Mariano, de seu nome completo, estivera no Niassa, comandando o Sector, e depois descera para Quelimane, igualmente para o comando do Sector. Estava em fim de comissão e era extrovertido e palavroso. Ponto final.

Como já me fora dado perceber, o dispositivo vigente facilitava a ocorrência de situações pouco claras, particularmente no Niassa, e provavelmente fora o que acontecera, isto congemei eu. Quando cheguei a Nampula o dispositivo compreendia duas companhias de engenharia afectas cada uma ao seu sector – a CEng 1531, comandada pelo capitão António Cepeda, com sede em Vila Cabral, e a CEng 1575, comandada pelo capitão Vitor Camões, aquartelada em Montepuez, em instalações muito satisfatórias. Por seu turno, a 2ª CConst tinha igualmente dois pelotões de construções destacados – um em Vila Cabral, comandado pelo alferes Noro, e outro em Mueda, comandado pelo alferes Antunes. Sucedia assim que o comandante do Sector em Vila Cabral, tinha, dentro do perímetro da sua localidade, *à mão de semear*, por assim dizer, duas unidades de engenharia e era realmente uma tentação, dadas as carências que se desenhavam por todo o lado, começar a dar instruções e confiar tarefas “locais” à Engenharia “local”. No outro Sector, que tinha o quartel-general em Porto Amélia, a situação era mais difusa, pela dispersão que se verificava, mas, mesmo assim, o sargento Bengalinha, que orientava



Estudado o projecto, obtido o *jeep* e arranjado tempo disponível, arrancámos de manhã bem cedo rumo a Mocuba.

as obras em curso dentro do perímetro do Batalhão de Caçadores de Porto Amélia, também se queixava que, de vez em quando, surgia o inevitável: *Pede-se ali à Engenharia que dê um jeito e que...*

Naturalmente, havia toda a boa vontade do nosso lado e as instruções genéricas que tínhamos eram prestar o socorro e a ajuda possível em todas as situações que requeressem conhecimentos ou equipamentos de Engenharia mas, como é bom de ver, às CEng e aos PConst estavam cometidas missões específicas de que tinham de prestar contas e era, pelo menos, eticamente correcto evitar apelar para situações de apoio directo e transformar o excepcional em trivial. As situações anteriores nem sempre tinham sido negociadas com galhardia e os atritos emergiam muito provavelmente daí.

Por acaso, na situação em apreço e como se verá adiante, a história fora outra, completamente

diferente e até bastante mais divertida, o que ilustra bem como excelentes raciocínios podem conduzir, sempre gloriosamente, às mais brilhantes conclusões – erradas, já se vê...

\* \* \*

Estudado o projecto, obtido o *jeep* e arranjado tempo disponível, arrancámos de manhã bem cedo rumo a Mocuba. Era a minha primeira viagem no interior de África, depois da aventureira viagem ao Lunho no *jeep* voador do Jaime Neves e esperava coisas maravilhosas da misteriosa Zambézia, um nome cristalino que me ficara retido na memória desta a infância. Fazia calor, Novembro ia entrando e o verão aproximava-se; a decepção também.

Embora mais variada que as províncias do Norte de Moçambique, a Zambézia era, na zona que estava atravessando, pouco diferente e mantinha-se dolorosamente desocupada, não cultivada, selvagem. Nas proximidades das localidades e dos aldeamentos africanos descortinavam-se umas raras *machambas* – nome local para hortas ou hortejos – mas a regra era terreno não cultivado, floresta rala e esparsa, savana desabitada. A Zambézia mais típica e mais estranha iria conhecê-la mais tarde, numa incursão à Morrumbala. Aí, a humidade elevada, a baixa altitude, a latitude mais alta e as condições especiais de terreno originavam já uma floresta rica e variada, substancialmente diferente da que existia no Norte.

Na borda da estrada, durante quilómetros e quilómetros, vi inúmeras árvores abatidas que não conseguia identificar. No Batalhão precisávamos desesperadamente de umbila, uma madeira tropical extraordinária que dispensava completamente a secagem: cortada de manhã do tronco, poderia sair ao fim da tarde da carpintaria transformada numa janela, numa porta ou num móvel sem quaisquer problemas de estabilidade futura. Todavia, a umbila começava a rarear e a grande fonte – os distritos do Norte – estavam pouco acessíveis ao transporte.

Correndo o risco de ser tido por ignorante, quando passámos no Alto Ligonha fui à sede da circunscrição perguntar que madeira era aquela que estava a ser abatida. Umbila? riu-se o administrador. Não, senhor capitão, infelizmente não é umbila, apenas metonha que para pouco mais serve do que para queimar. Aprendi mais um bocadinho, colhi fatura de sementes e não acreditei inteiramente naquela versão de serventia quase nula, não obstante ser convicção séria e profunda do administrador do posto. As essências africanas têm potencialidades extraordinárias e prometi a mim mesmo entregar o assunto, mais tarde, na Divisão de Madeiras do LNEC mas infelizmente essa oportunidade gorou-se. Aproveitámos a paragem para despejar o

*jerry can* de reserva e verifiquei então, feitas umas contas sumárias, que iríamos chegar ao Alto Molocué no limite do combustível, o que não me deixou muito tranquilo. A autonomia do *jeep* não era muito grande e viagens extensas nas picadas de África não eram positivamente a sua melhor utilização – pelo seu elevado consumo e escassa comodidade. Mesmo assim, tomara eu ter muitos iguais a este que dariam sempre muito jeito.

Cerca das onze e meia, quatro horas pesadas de viagem decorridas, entrámos na rua principal do Alto Molocué direito ao quartel. A rua, como de resto todas as outras da localidade, era de terra batida, periodicamente rectificada pela omnipresente niveladora que aparentemente todas as administrações em Moçambique possuíam, e lembro-me, numa ulterior viagem a Mocuba, igualmente com o Nunes da Silva, de um dos alferes do batalhão ali estacionado nos ter perguntado como era Mocuba, terra onde ele nunca tinha ido. Encolhi os ombros sem saber bem o que responder – ambas eram tão pobres e tão mal equipadas que apetecia dizer que viesse o Diabo para a escolha, mas o alferes não nos deixou tempo para a resposta e avançou ansioso:

– Dizem-me que tem uma rua alcatroada e luz eléctrica até à meia-noite; é muito melhor, não é?

Na verdade, Mocuba, situada no coração da Zambézia, era uma localidade mais desenvolvida que o Alto Molocué e a circunstância de ter ligação por caminho de ferro a Quelimane, porto de escala costeira e sede do governo do distrito, e de ser, de certa maneira, a segunda cidade da região, conferia-lhe uma importância que o Alto Molocué nunca poderia ter mas infelizmente a nossa ocupação de Moçambique pouco passou do estrito e estreito litoral e as diferenças nas localidades do interior eram mínimas porque todas tinham um pano de fundo comum: uma enorme pobreza e uma gritante falta de meios humanos qualificados.

\* \* \*

Antes de ir ao quartel tratar do reabastecimento do *jeep*, descobri a messe de oficiais, que ficava separada, e parei lá. A minha preocupação era despachar o almoço antes que aparecesse em cena o brigadeiro Mariano, que sabia andar por aquelas bandas.

Entrei na messe e dei de caras com o capitão Vaz Serra, que não podia ficar mais admirado quando me viu:

– Que raio...?

O Vaz Serra era meu contemporâneo na Escola do Exército, mais novo que eu três anos. Era oficial de operações do BCaÇ 1872, aquartelado agora no Alto Molocué depois de um princípio de comissão muito agitado em Metangula. Conteei-lhe resumi-

damente a minha odisseia e pedi-lhe que accionasse rapidamente dois almoços, para ver se me raspava antes do brigadeiro Mariano entrar em cena. O Vaz Serra diligenciou acto contínuo e exclamou para o lado de dentro:

– Isabelinha!

Isabelinha era o apelido real do cabo macua que dirigia a cozinha da messe de oficiais; quando ele assomou à porta, o Vaz Serra despachou a encomenda, enquanto me prevenia que tinha de andar ligeiro porque o brigadeiro fora ao Gilé e estava previsto aterrar dentro de minutos.

– Mexe-te, que eu trato do resto!

Fui ao quartel, providenciei o reabastecimento, cuidei do almoço do condutor e voltei à messe; o almoço devia estar pronto, se não mesmo a arrefecer. Assomei-me à porta da messe mas quem ficou congelado fui eu, não o almoço: sentado à mesa, assumindo naturalmente a sua presidência, mastigando aperitivos e distribuindo conversa de circunstância, estava um senhor que eu não conhecia mas que tinha platinas encarnadas e duas estrelas de prata em cada ombro: só podia ser, dados os antecedentes da história, o brigadeiro Mariano em pessoa. Se tivéssemos ajustado um encontro não teria sido mais preciso nem mais pontual; para quem procurava evitar encontrar-se com o dito senhor, o desastre não podia ser mais completo. Deitei os complexos para detrás das costas – afinal de contas, que culpa tinha eu dos disparates dos outros? – e aprumei-me à entrada:

– Vossa Excelência meu brigadeiro, dá-me

licença?

O brigadeiro olhou para mim, tirou-me as medidas e replicou jovialmente:

– Entre, entre! E diga-me cá: o que é que faz um capitão de engenharia por estas paragens?

A dedução não tinha nada de extraordinário. O meu uniforme clássico de viagem era o *camuflado-melhorado*, isto é, com os galões clássicos e boina – nunca usei os ridículos galões camuflados e muito menos o insuportável quico. Partia do princípio que as minas não escolhiam uniformes e que, no caso de haver outro tipo de inconveniências, o estatuto ostensivo de capitão de engenharia era mais saudável que a camuflagem universal. O brigadeiro viu os galões no ombro e o castelo na boina e somou dois mais dois. Até aí, elementar, meu caro Watson. Todavia, a interrogação continha uma ponta de perplexidade e de ironia: aparentemente, ninguém o informara que eu avançava naquela data para Mocuba com aquela missão, o que não estava certo. Afinal de contas, ele era o dono da casa.

Expliquei, sempre em sentido e à porta da messe, com toda a restante oficialidade já sentada à mesa, quem era, que funções desempenhava e ao que vinha. A situação divertia-me.

O brigadeiro lançou-se num monólogo disperso e um tanto confuso sobre as missões da Engenharia e a maneira como a Engenharia interpretava o cumprimento dessas mesmas missões – coisas que, segundo ele, eram muito diferentes. Ouvi-o pacientemente perfilado à entrada da messe. Estava com fome, não tinha nada a ver com as guerras passadas

Era a minha primeira viagem no interior de África, depois da aventureira viagem ao Lunho no *jeep* voador do Jaime Neves.







“(…) quando a minha terra precisa de alguma coisa eles vêm ter comigo e eu mexo-me e esfarrapo-me para conseguir arranjar o que eles querem para a terra, porque penso que essa é a minha obrigação.”

sobre as quais o senhor dissertava e só tinha pedido licença para entrar e sentar-me à mesa mas afinal, sem o saber, tinha pago bilhete para ouvir, de pé, sermão e missa cantada. Atrás de mim mas fora da casa e, portanto, fora do alcance visual do brigadeiro, o João Nunes da Silva gozava a minha firmeza. O brigadeiro calou-se finalmente e nesse mesmo instante eu perdi uma boa ocasião para ficar calado. Em vez de entrar e sentar-me muito sossegadinho no lugar da ponta da mesa que me fora guardado, resolvi ir à estacada e responder ao brigadeiro.

– Vossa Excelência terá certamente toda a razão mas creio que tenho o dever de lhe dizer que a falta de meios da Engenharia é notória e que para vir marcar o quartel do Pelotão de Apoio Directo em Mocuba, cuja urgência Vossa Excelência sabe, melhor do que eu, que é muito grande, tive de esperar quinze dias e acabar por vir num *jeep* emprestado pela Polícia Militar.

O ambiente na messe ficou de repente glacial e o comandante do batalhão encolheu-se ainda mais na cadeira. Vim a saber mais tarde que o tenente-coronel não gostava que falassem em voz alta à mesa e não tolerava conversas que não fossem de serviço. A presença extrovertida do brigadeiro Mariano e este estranho diálogo que nunca poderia imaginar infringiam copiosamente as normas da casa e aturdiavam o senhor de uma forma perceptível. O brigadeiro Mariano continuou a mastigar o pão com manteiga mas carregou a viseira:

– Como é que disse que se chamava?

– Zúquete, meu brigadeiro. Eduardo Zúquete.

– É alguma coisa ao Afonso Zúquete, que foi governador civil de Leiria por alturas de 1950?

– Sou, sim, meu brigadeiro. Sou filho.

Um silêncio pesado. Por um fugaz momento

passaram-me pela cabeça as histórias respeitáveis – as fábulas de Fedro, de La Fontaine e toda a sua enorme sabedoria. *Se não fizeste tu, fez teu Pai...* De onde raio é que o brigadeiro Mariano conhecia o meu Pai, pessoa que eu nunca ouvira falar lá em casa – nem na galeria dos notáveis, nem na *Hagiologia dos Sacanas*, como gostava de dizer um jornalista velhote, mula sabida, que aparecia de quando em vez pela redacção da Enciclopédia? Donde este conhecimento com meu Pai, que emergia agora Zambézia adentro, tantos anos depois?

O brigadeiro continuou a mastigar durante uns segundos enormes e depois pontificou:

– O seu Pai é um gajo porreiro, palavra de honra que é!

Continuou a mastigar mais algum tempo enquanto a tensão aliviava na sala; eu ficara esquecido nas evocações do senhor e continuava perfurado à entrada. Passado um minuto ou dois, era bem visível que recordava o incidente que ia narrar, prosseguiu em voz bem clara e precisa:

– Sabe, eu nasci em Fanhais, que é uma aldeia pobre do concelho da Nazaré, e devo ter sido a pessoa mais importante que nasceu em Fanhais, gabo-me disso, é verdade. Mas também é certo que quando a minha terra precisa de alguma coisa eles vêm ter comigo e eu mexo-me e esfarrapo-me para conseguir arranjar o que eles querem para a terra, porque penso que essa é a minha obrigação.

A sala estava silenciosa, presa da narrativa do brigadeiro, que ninguém adivinhava onde iria dar.

– O pessoal de Fanhais teve, durante anos, o sonho de construir uma estrada para fazer a ligação da sua terra à estrada nacional e conseguiu finalmente, depois de muita luta, arranjar uns dinheiritos para isso. Ora, quando chegou a massa, o presidente da Câmara da Nazaré da altura borrifou-se na malta de Fanhais e desviou para outras obras o dito dinheiro. Eles vieram ter comigo a queixarem-se, cheios de indignação, e aí eu meti-me logo a caminho e fui falar a Leiria com o seu Pai, que eu não conhecia de parte nenhuma, e que me recebeu imediatamente. Contei-lhe a história toda, de fio a pavio, e ali mesmo – estão-me a ouvir bem? – ali mesmo, à minha frente, pegou no telefone, ligou para a Nazaré, falou com o homem e despachou o assunto logo, assim, em duas penadas. E é verdade, sim senhor, é verdade que o dinheiro apareceu logo de seguida e a estrada foi feita e lá está que os senhores a podem ver.

Um tempo de espera, de concentração. Rememorava certamente alguns pormenores circunstanciais que todavia não publicou. E pôs ponto final no assunto, com o jeito próprio de um homem que aprendeu há muito a decidir:

– Palavra de honra, o seu Pai é mesmo um tipo

às direitas. Faça favor, dê-lhe os meus cumprimentos quando lhe escrever.

Agradei, em silêncio. O temporal desvanecera-se por milagre e apenas o tenente-coronel continuava imobilizado na sua postura esfíngica e sofredora. Mudou de tom de voz, voltou a encerrar na sua memória a magia da evocação, desceu à Terra, tornou-se um cavalheiro afável:

– Entre, entre, sente-se e almoce connosco.

\* \* \*

Depois do almoço, chamou-me de parte e mostrou-me uma fantástica colecção de minerais que trouxera do Gilé.

– Sabe, engenheiro, não tenho filhos mas tenho uma sobrinha que é como se fosse minha filha. E quer saber? A tola quer tirar Geologia! Estou farto de lhe dizer que o geólogo trabalha às ordens do engenheiro; porque será que ela não quer ir para engenharia, saberá dizer-me?

Tinha deixado a bola de cristal em casa, não vinha preparado para consultas desta natureza. Resolvi dar um matiz jocoso à resposta, para escapar ao embaraço da situação:

– Sabe, meu brigadeiro, tudo tem as suas vantagens: talvez como geóloga ela não tenha de ouvir as coisas que às vezes os engenheiros ouvem! Enfim, de toda a maneira ela não vai ter de fazer o serviço militar, espero bem!

O brigadeiro olhou para mim muito sério e ferrou-me uma valente palmada nas costas, enquanto desfechava uma gargalhada sonora:

– Goste! É assim mesmo! Você vai mas é para baixo no meu *jeep*, que há muito tempo que eu preciso de ter uma boa conversa!

E assim sucedeu. O *jeep* do brigadeiro era uma viatura fechada de marca japonesa, consideravelmente mais confortável que o *jeep* clássico: um dos oficiais que o acompanhava passou para a minha viatura enquanto o capelão do sector, que pertencia igualmente à comitiva, e eu acompanhámos o brigadeiro.

Pela estrada fora e entre muitas outras coisas que não virão a propósito mas que me deixaram recordação inesquecível, soube finalmente a história que azedara as relações do brigadeiro Mariano com a engenharia.

Um dos problemas que afligia todas as unidades e comandos da colónia era o do revestimento das estradas – que era nulo. Em chão arenoso, as picadas eram traçadas por desmatação simples e as superfícies de rolamento, apenas talhadas na areia grossa, ficavam sujeitas aos ventos e às chuvas.



Ligação por caminho de ferro de Mocuba a Quelimane, porto de escala costeira e sede do governo do distrito.





As famosas niveladoras – que afinal não seriam tantas como dei a entender parágrafos atrás – de vez em quando abriam umas valetas generosas para evitar a erosão produzida pelos aguaceiros tropicais que com frequência as flagelavam mas o trabalho de manutenção era permanente, oneroso e pouco consistente. Nunca se sabia com que contar quando se ia para a estrada: uma pista bem traçada poucos dias depois, se tivesse ocorrido uma chuvada forte, ficava virtualmente intransitável. Agravava a situação a ocorrência de bolsas argilosas, de cor avermelhada – o mal-afamado *matope* – que, com a mais pequena chuvada, tornavam-se pistas de deslizamento. Mesmo a muito baixas velocidades – 10, 20 quilómetros por hora – a travessia de uma zona de *matope* depois de um aguaceiro era uma operação de alto risco e várias vezes rodopiei na estrada quase parado, com uma penosíssima sensação de insegurança e desconforto.

Para contornar a flagrante falta de asfalto naquela terra abandonada, apareceu abundante literatura sobre outros aglomerantes alternativos – nomeadamente o cimento e cal. Certos solos misturados em doses precisas com estes aglomerantes mostravam uma estabilidade assinalável aos agentes atmosféricos mas a sua aplicação era muito problemática – primeiro porque o cimento também era caro e a cal, rara, depois porque as condições de aplicação eram naturalmente desconhecidas dos mortais comuns. Enquanto que havia sempre, em qualquer batalhão, um pedreiro ou carpinteiro amador que, com boa vontade e desfocando a vista, se podia arvorar em encarregado, fazer um solo-cimento ou um solo-cal estava longíssimo de ser trivial – pelo contrário, era experimental e portanto virtualmente impraticável no quadro existente. Voltava-se inevitavelmente à niveladora – e às lentas e penosas marchas em estrada desconhecida. Asfalto nem vê-lo.

Nesta fase, apareceu alguém propondo uma solução bizarra – misturar cascas de cocos com argila. O coco, para o africano, é uma daquelas dádivas da natureza porque dele tudo se aproveita e a casca, com os seus pelos duros e fibrosos, é muito utilizada para polir os soalhos encerados (daí provirá, provavelmente, a expressão popular *puxar ao coco*). A mistura de elementos vegetais fibrosos ou rijos com solos argilosos podia ser um achado e, homem atento aos problemas logísticos que o afligiam, o brigadeiro Mariano, “patrão” de um território com as dimensões de Portugal continental onde não existia um metro quadrado de estrada asfaltada – salvo talvez no interior da cidade de Vila Cabral, não estou certo – pediu parecer à Engenharia, tocando a sineta do apoio directo de

campanha. Não conheço o teor da pergunta nem o da resposta, por isso passo a história para o discurso directo, que reproduzo com a fidelidade máxima permitida pela memória longínqua.

– O engenheiro sabe aquela história do homem que ensinava a matar pulgas? Não? É assim: um homem dá, a um amigo, uma receita para matar pulgas. “Espalhas, em cima de uma mesa, um pouco de areia grossa, de areão, daquela que tem pedrinhas. Depois, pegas na pulga com muito jeitinho e apertas-lhe as queixadas para ela abrir a boca. Assopras pimenta para cima da pulga; a pulga, que já está de boca aberta, aspira a pimenta e espirra. Quando espirra bate com a cabeça no areão grosso, sofre um grave traumatismo craniano e morre. Pronto, está morta a pulga! Estás a ver como se faz?” O amigo ouve a história com perplexidade crescente e, hesitantemente, com o ar tímido de quem arrisca uma enorme asneira, pergunta: “Mas para quê tanta trapalhada, tanta confusão; se eu já consegui apanhar a pulga, que é o mais difícil, então junto as duas unhas polegares com a pulga no meio e... grr!, já está!” O amigo observa um longo silêncio, como quem lamenta ter desperdiçado tanta sabedoria com um tipo tão burro, olha o outro com um profundo desdém e articula enfim: “Ou isso!”

O brigadeiro fez uma pausa na conversa para nos deixar rir e apropriar a moral da história e prosseguiu.

– A engenharia mandou-me um relambório complicadíssimo sobre todas as modalidades de solos que existiam e no final dizia-me qualquer coisa do estilo “...*experimente misturar as cascas de coco com argila e observe os resultados.*” Eu li a nota várias vezes, tentei perceber o que eles queriam dizer na sua e acabei exarando o despacho que entendi apropriado: *Ou isso! Albertino C. Mariano, brig.* Ficaram lixados comigo!

\* \* \*

Em Quelimane o brigadeiro Mariano fez questão de me apresentar a sua mulher, D. Sofia, e de me convidar para jantar. Acabei o dia às três da manhã no Sporting de Quelimane, petiscando uns mariscos e bebendo umas cervejas tardias, numa conversa interminável com o brigadeiro Mariano. Como sucede nestes encontros imprevistos, acabámos identificando montes de conhecidos comuns e falamos de dezenas de assuntos diversos, importantes ou triviais, definitivos ou transientes, que ficam gravados para o resto da vida ou que se evoluem horas depois. Foi um dia preenchido excessivamente – inesperado, importante, diferente – que esqueci no pormenor mas nunca no significado.

No dia seguinte dei conta da minha missão em Quelimane e regresssei a Mocuba ao fim do dia.





Tive o privilégio de conhecer, nas extraordinárias circunstâncias que vocês agora também conhecem, o homem a quem os habitantes de Fanhais devem a sua estrada.

Fizemos uma aterragem à hora de jantar na messe de Mocuba; quando assomámos à porta da messe mendigando um jantar tardio, descobrimos que a refeição ainda nem sequer começara porque se preparavam para festejar o aniversário de um dos oficiais. Pareceu-me óbvio que a presença de duas pessoas vestidas de camuflado suspirando por um banho quente e um qualquer jantar de circunstância encaixava mal na festa que se desenhava e preparei uma retirada estratégica para ir comer num café qualquer da vila mas o major Sousa Teles, segundo comandante e homem do protocolo, cortou-me as vasas e obrigou-nos, ao João Nunes da Silva e a mim, a partilhar da festa, tendo inclusivamente modificado toda a distribuição na mesa para que nós ficássemos sentados nos lugares que o protocolo fixava como convenientes.

Um dia mais tarde marcámos finalmente o parque e despachamos todas as diligências possíveis necessárias à obra: e, pelas quatro da manhã do dia seguinte, arrancámos finalmente para aquela que iria ser a viagem rodoviária mais longa de toda a minha vida – vinte e duas horas de marcha desde Mocuba até Nampula, via Errego, Vila Junqueiro e Ribaué.

Em Vila Junqueiro, o comandante de batalhão, tenente-coronel Damião, teve a cortesia de me guiar, noutra viatura, até à estrada principal; como a

picada estava construída sobre *matope*, que, quando seco, se converte num pó finíssimo, ficámos magnificamente camuflados, viatura e passageiros, com a autêntica cor local – totalmente irreconhecíveis. Na messe de Ribaué, para jantar, tive de sacudir o pó dos galões para que o capitão Tito Capela, que conhecia, me deixasse entrar, porque ele nem sequer identificara o posto, muito menos a pessoa.

Enfim, às duas da manhã do dia seguinte entrámos na avenida do Niassa, em Nampula, e parámos à porta da Pensão Arriscado, onde então morava. Vinha tão cheio de terra que nem perdi tempo a despir-me para não sujar o quarto; tirei o porta-moedas e a carteira dos documentos e entrei no duche de camuflado vestido, no que se pode chamar, com propriedade, um mergulho integral. Terminara a minha primeira viagem à Zambézia, sem dúvida a mais pitoresca e acidentada.

\* \* \*

Não tornei a ver o brigadeiro Mariano. O nosso encontro de um único dia selou uma amizade e uma admiração, independente das patentes e dos lugares desempenhados, que não tive oportunidade de renovar nem de refrescar mas que perdurou. Soube, muito tempo depois, do seu passamento mas meses depois de ele se ter verificado. Nem sei

se D. Sofia, que me deixou uma profunda impressão e que igualmente não tornei a ver, ainda é viva, creio que não. E muito menos sei se sua sobrinha, de que não sei nome, idade, estado ou morada, se acabou formando em Geologia, como ela desejava, bem contra a vontade do seu extremoso tio, ou se a sorte lhe reservou outro destino diferente.

Actualmente, circunstâncias da minha vida particular fazem com que eu tenha de ir com frequência a Leiria. Para variar da monotonia da auto-estrada escolho, muitas vezes, o trajecto que passa pela Nazaré. E, quando vejo a placa da Junta Autónoma de Estradas – instituição que, quando vos escrevo, está disfarçada com outro nome que não me ocorre – a dizer: FANHAIS, não consigo furtar-me a uma vaidadezinha barata que guardava, até agora, só para mim. Afinal, eu tive o privilégio de conhecer, nas extraordinárias circunstâncias que vocês agora também conhecem, o homem a quem os habitantes de Fanhais devem a sua estrada – e que, muito provavelmente, deve ter

sido ou gostaria de ter sido ou merecia ter sido – o homem mais importante de Fanhais. Julgo que a sua memória, que muito prezo, merece, de mim, esta breve referência – que é rudimentarmente escrita mas muito sentida. *JE*

P.S. O texto anterior foi escrito nos últimos anos do século passado, quando dediquei algum tempo disponível a recordar e gravar momentos e figuras que ainda não tinham ido para o esquecimento. No último dia de Fevereiro de 2009, quando se apresentou a possibilidade de o publicar no JE, passei, uma vez mais, pela estrada da Marinha Grande à Nazaré, agora sem pressa, para tirar umas fotografias que acompanhassem a edição. Tive então oportunidade de visitar Fanhais, que não conhecia, de encontrar a campa do brigadeiro Mariano e de D. Sofia, no cemitério local, de visitar a Liga dos Amigos de Fanhais, de que o brigadeiro foi um dos sócios fundadores, em 1941, e de conhecer sua sobrinha, D. Maria Carolina Varela, que é engenheira silvicultora e está a reconstruir a casa do seu Tio, que herdou, para nela acolher a sua memória. É com seu conhecimento e concordância que publico a história, na qual preferi, por razões de estilo, manter a redacção primitiva, apenas actualizada com a presente nota. *E. Z.*

**Instituto geográfico do Exército**

## Desenhamos os caminhos do futuro

...com qualidade, rigor e inovação

- mdt
- vector
- raster
- fotografia
- ortofotocartas
- imagem de satélite
- igeoe-sig
- servir
- cartas topográficas
- mapas de estradas

mapadventure  
cartografia impressa

cartografia clássica

desporto e lazer

serviços web

imagem

informação geográfica

Av. Dr. Alfredo Bensaúde – 1849-014 LISBOA • Tel. – 21 850 53 00 • Fax – 21 853 21 19 • E-mail – [igeoe@igeoe.pt](mailto:igeoe@igeoe.pt) • Web – [www.igeoe.pt](http://www.igeoe.pt)