



Eduardo Zúquete



Foto: arquivo JE

O pé esquerdo de Carnaval

O Batalhão tinha um excelente naipe de condutores-auto, na linha do que acontecia em geral com as unidades de recrutamento da província. Conduziam bem, eram apurados, cuidadosos, tinham uma enorme vaidade naquilo que faziam e, no seu conjunto, constituíam uma das potencialidades da unidade. Por razões diferentes, lembro-me de alguns, dos muitos que tínhamos – o Ulisses, o Belchior, o Côrte-Real, o Acúrcio Saia, o *Carnaval*.

Ulisses era um Cabo readmitido, com um ar de Adamastor cuidadosa e intencionalmente cultivado – face impenetrável, bigodeira farta, postura patriarcal. Costumava ficar à linha quando havia

colunas para o Norte, o que sucedia com frequência, e aí avançava ao serviço de condução. Ou então não avançava – estava doente, tinha uns dias de licença, adoecia-lhe algum familiar, arranjava uma carrapata qualquer. E alguém descobriu, talvez de forma casual, que quando o Ulisses não ia havia sarilho e que, quando ia, a viagem quase se podia considerar de turismo. Conferiu-se uma, duas, três vezes: batia sempre certo. Guardou-se a informação bem guardada, era preciosa demais para andar à solta. Avisava-se o Comandante da coluna, porque a cautela e os caldos de galinha nunca fizeram mal a ninguém, e com informação prévia a segurança podia ser mais cuidadosa. E, por esta boa razão, o

Ulisses passou a ser o nosso *Papel de Tournesol* – ou, muito simplesmente e apenas, o *Tournesol*. A alcunha era suficientemente erudita para não ser entendida, não desvendava o artista e poupava a citação de um nome demasiado conspícuo; além disso, divertia compará-lo com o Professor Tournesol do Tin-Tin – nunca terão existido duas figuras tão diferentes.

Belchior era o condutor do Comandante, e isso dava-lhe um especial ascendente na tribo respectiva. Era um homem simpático, de poucas palavras, que conduzia sem esforço e com uma aparente facilidade que impressionava, e nunca falhava – no horário, na condução, na presença. Tinha aquele dom especial, que dificilmente se educa, de adivinhar a vontade da pessoa que serve e antecipar-se aos seus pedidos. Infelizmente, no final da comissão arranhou um “trinta e um” complicado com o desaparecimento de uns litros de gasóleo, coisa pouca, mas suficiente para lhe estragar a vida. O valor do gasóleo desviado era superior ao limite de 100 escudos que obrigava, segundo a lei, a instaurar um auto de corpo de delito e o Alferes que tinha o processo a seu cargo limitou-se a cumprir a lei – que prescrevia prisão preventiva na circunstância. O Belchior deu entrada na prisão por esse motivo e os altos empenhos que se moveram para alterar o estado de coisas – inclusivamente de senhoras do Movimento Nacional Feminino – esbarraram na postura rigorosa do Alferes, que se recusou a infringir o disposto na lei. Esta estava obviamente obsoleta e pecava por excessivamente rigorosa, porque o dinheiro se desvalorizara entretanto consideravelmente, mas o alferes argumentava que, se o Belchior fugisse durante a averiguação, a responsabilidade iria pertencer-lhe – e ninguém poderia dar-lhe ordem em contrário. Ignoro a evolução do processo, que corria seus termos quando me vim embora, mas o Belchior terá ficado ferido de asa e o seu prestígio, irrecuperavelmente abalado.

Do Acúrcio Saia e do Côte-Real falei noutros capítulos, mas na viagem que ocupa este texto a personagem central foi o *Carnaval*. Nunca soube o seu nome nem interessaria porque ninguém o conheceria por ele. *Carnaval* fora uma alcunha posta no primeiro dia de tropa do fulano e aderiu, porque justa e imaginativa, como uma segunda pele. Era um europeu bem disposto e desengonçado, despenteado, com uma cara redonda e mal alinhavada, igual às que costumam aparecer nas figuras dos cortejos carnavalescos; como se imagina, com tais ingredientes, nenhum nome poderia suplantar alcunha tão certamente aplicada.

Os condutores eram escalados pela Companhia, nunca interferi escolhendo ou rejeitando alguém porque me habituei à ideia de que escolher é restringir; e, deste modo, na viagem à Macuana, quem me saiu na rifa foi o *Carnaval*.

O Major Silva Carvalho tinha pedido um reconhecimento a dois quartéis de pelotão situados no sector de Nampula – quase “ali ao lado” –, cujas instalações pareciam ser muito insuficientes. Os pelotões dependiam da companhia com sede em Angoche – que, na altura, se chamava António Enes – e estavam colocados em Moma e no Liúpo. Estudei a carta e concluí que a viagem se poderia fazer, com um pouco de boa vontade, num único dia. Eram cerca de 500 quilómetros em triângulo – 200 de Nampula a Moma, outros 200 de Moma ao Liúpo e cerca de 100 de Liúpo a Nampula. Eram mais de 10 horas de viagem, toda corrida em picada não muito famosa, mas eu contava que os reconhecimentos fossem breves e estimava que, com um pouco de boa vontade e dez reis de sorte, em 14 horas despachava a missão. Contra o costume, fui excessivamente optimista e não contei com os contratempos e os imprevistos, que seriam vários.

A ordem chegou oficialmente e, no dia marcado, esperei pelo *jeep* uma boa hora. Aí pelas oito horas, finalmente, *Carnaval* apresentou-se, penalizado e contou-me a sua desdita – durante a noite tinham roubado gasolina do *jeep* e tivera de andar à procura do quarteleiro para fazer o reabastecimento. Havia ali qualquer coisa errada, porque o *jeep* deveria ter ficado em local guardado, mas de momento não havia nada a fazer. Além disso pareceu-me tempo excessivo para reabastecimento: a história estava mal contada. Aqui eu deveria ter abortado a missão porque era impossível cumprir o horário mas pensei que a agenda seguinte estava muito carregada e que o melhor era continuar mesmo assim. Juntei uma muda de roupa e o estojo de *toilette* para a hipótese, agora mais provável, de passar a noite fora e partimos.

As viagens no mato eram fatigantes e realmente pouco interessantes. A paisagem, no norte de Moçambique, é quase invariável – fundo plano de um antigo mar, pontilhado de uns calhaus de grande porte que parecem ser montanhas, mas orogenicamente não o são (os chamados *inselbergs*), uma vegetação rala de micaias, acácias, embondeiros e cajueiros. Rodámos quilómetros e quilómetros sem ver viva alma, casa ou palhota. Em geral, não havia pontos de vista, nem subidas ou descidas de serra ou de rio e as excepções a esta regra eram poucas e muito desejadas, para quebrar a monotonia. Fomos seguindo pela picada de areia



Estudei a carta e concluí que a viagem se poderia fazer, com um pouco de boa vontade, num único dia. Contra o costume, fui excessivamente otimista e não contei com os contratemplos e os imprevistos, que seriam vários.

e terra batida que serpenteava num terreno plano, procurando acompanhar com o corpo os meneios do *jeep* para reduzir o cansaço. A única variante a este programa era parar numa cantina qualquer que aparecesse e beber uma cola fresca sacada de um frigorífico de petróleo – porque café nem pensar, era pior que intragável. Ou então render o condutor, se ele mostrasse sinais de cansaço.

Para evitar situações melindrosas, eu tentara recuperar a carta militar com risca branca (autorizando a condução de viaturas civis) que tirara no velho e extinto Batalhão de Metralhadoras 1, à Marquês da Fronteira, onde fizera um completíssimo exame com provas psicotécnicas e tudo mais. Mas o Comandante do Centro de Instrução de Condução Auto de Nampula, o Capitão de Artilharia Salvador Guerreiro, meu contemporâneo na Escola do Exército, tirou-me isso da ideia, por excessivamente complexo e demorado, eventualmente mesmo inconclusivo, e convenceu-me a tirar novamente a carta militar – com exame escrito e tudo o resto, como se fosse da primeira

vez. Aproveitei então para tirar carta de pesados – e por mais de uma vez ela veio a ser-me útil porque, em campanha, nunca se sabe o que nos pode aparecer. De qualquer modo, mesmo com carta militar na carteira, eu não fazia grande empenho em conduzir e só mesmo em situações extremas é que recorria a essa solução.

Chegamos finalmente a Moma, depois de uma breve paragem numa cantina manhosa, a única coisa com gente viva que tínhamos encontrado no caminho, para mastigar uma sanduíche de pão grosso e chouriço que me iria ficar atravessada o dia inteiro. De vez em quando, como variante inesperada à monotonia da viagem, *Carnaval* arranhava as mudanças – o pé esquerdo escorregava no pedal da embraiagem, a bota estava apertada ou ele estava particularmente desajeitado naquele dia, mas pareceu-me que não viria mal nenhum ao mundo por esse facto. E aqui eu estava outra vez enganado.

Com todos os atrasos pelo caminho, já rondava a hora de almoço – a esperança de voltar a Nampula

nesse dia era já muito ténue –, e resolvi dar antes um salto ao quartel que ia visitar. Havia que reabastecer o *jeep* e encontrar o alferes que comandava o destacamento e, para ambas as coisas, a visita à Unidade era imprescindível.

Moma era uma terrinha pequena, um porto perdido à beira do Índico, e soprava nesse dia uma monção desagradável, que uivava pelas casuarinas numa toada melancólica e cansativa. Encontrámos o quartel sem dificuldade. Era um antigo armazém de algodão, de razoável qualidade, mas inadequado para receber tropa: uma nave única, muito alta, com umas janelinhas minúsculas junto ao telhado de chapa de zinco sem qualquer revestimento. Aproximei-me e o espectáculo agravou-se com o *zoom*: filas de beliches triplos com cordas e mais cordas de roupa estendida a secar debaixo de telha, misturadas com malas, sacos e todas as alfaias que se podem imaginar, um cheiro pouco agradável, uma casa mal atamancada. Era bem evidente a lição: um espaço inadequado desqualifica rapidamente a tropa. À porta, sentados numa mesa tosca improvisada sobre um bidão, quatro militares em fato de banho ou cuecas jogavam uma suecada com umas cartas sebentas – dando mais um toque desagradável ao cenário.

Aproximei-me da mesa de jogo e inquiri:

- O nosso Alferes, onde está?

Um dos jogadores soergueu-se num gesto incompleto, que não era sentado nem de pé, e confessou:

- Sou eu!

Identifiquei-me, ele estava ao corrente de que ia receber uma visita de reconhecimento da Engenharia, mas não sabia a data. Percebeu a situação em que estava, levantou-se completamente e convidou-me para almoçar no quartel.

Declinei o convite.

- O senhor é meu convidado para almoçar na vila. Tem um quarto de hora para tomar banho e vestir-se; espero por si no *jeep*.

Despachei *Carnaval* para o refeitório, recomendei-lhe que antes do almoço tratasse do reabastecimento e aguardei que o Alferes aparecesse. Fez questão de ser pontual: vinha lavado, barbeado, correctamente uniformizado e fomos a um dos poucos cafés da vila comer o almoço possível.

O comentário não fora ignorado e o Alferes reagiu bem, de modo saudável. O batalhão a que pertencia viera do norte, salvo erro do Niassa; fora uma metade de comissão áspera, sabia bem agora um pouco de descanso, mas as condições ambientes tinham alterado o quadro e, coitado do

Alferes, estava a ser vítima de um conjunto adverso de circunstâncias pouco podendo fazer em sentido contrário: um quartel inadequado, um Comandante de Companhia no limite de idade e bastante afastado, poucas motivações operacionais, enquadramento nulo. Dificilmente ele poderia lutar sozinho contra aquele estado de coisas, mas conversar sobre estes assuntos melhora o moral e reforça as nossas resistências. Mentalmente, anotei que a conversa com o Major Silva Carvalho tinha de alargar-se a outros temas, para além do estado dos aquartelamentos.

De resto, este problema era geral e nunca terá tido solução satisfatória – não sei mesmo se teria solução. Os batalhões de reforço que vinham da Metrópole tinham dois destinos possíveis: ou avançavam imediatamente para a zona de intervenção, recuando, na segunda metade da comissão, para zonas mais tranquilas ou então trocavam a ordem e faziam a segunda metade na intervenção, depois de um ano de preparação na retaguarda.

A primeira solução – que acontecera no caso presente – tinha dois grandes inconvenientes: a entrada de sopetão e sem preparação em zona de intervenção e a dificuldade, na segunda parte da comissão, em manter a prontidão e a eficiência das tropas em zona sem actividade depois de passar cerca de um ano na frente. A solução contrária também não era famosa e houve experiências mal sucedidas: depois de meses passados em zona calma, a entrada em operações não era nada fácil e às vezes era “saudada” pelo inimigo de forma muito trágica.

O almoço foi obviamente demorado e quando rumámos finalmente a António Enes – estava fora de questão regressarmos a Nampula nesse dia, era agora manifesto – já o sol tombava no horizonte, pelo nosso lado esquerdo, num espectáculo glorioso de cor. Singrávamos sobre uma picada arenosa numa planície a perder de vista, sem árvores e com capim de dois a três metros de altura. A sensação não era muito agradável e estava ansioso que aparecesse estrada diferente. Pelo mapa, tínhamos de percorrer qualquer coisa como 130 quilómetros de Moma até António Enes e não me agradava muito circular de noite, mesmo tratando-se de zona pacífica. Todavia, evitava que *Carnaval* desse conta do meu estado de espírito para não lhe perturbar a condução. Não conheço coisa mais antipática nem mais perigosa do que os superiores, militares ou civis, que “puxam dos galões” perante os condutores para regular a marcha da viatura a seu bel-prazer.

De modo que prosseguíamos na velocidade

possível, na estrada possível, quando, pela enésima vez, *Carnaval* arranhou a mudança. Mas, desta feita, o motor do *jeep* tossiu, a embraiagem não desceu na altura própria, o motor foi abaixo e o *jeep* estacou bruscamente. *Carnaval* riu-se, mastigou uma imprecação e deu ao motor de arranque. Com grande surpresa de ambos, nada aconteceu. Nem motor, nem motor de arranque, nem luzes, nem buzina. Nada. Morte súbita.

Uma rápida inspeção confirmou o pior: a bateria não tinha pinga de água. A sentença era simples e breve: parados e perdidos no mato sem poder andar por falta de bateria.

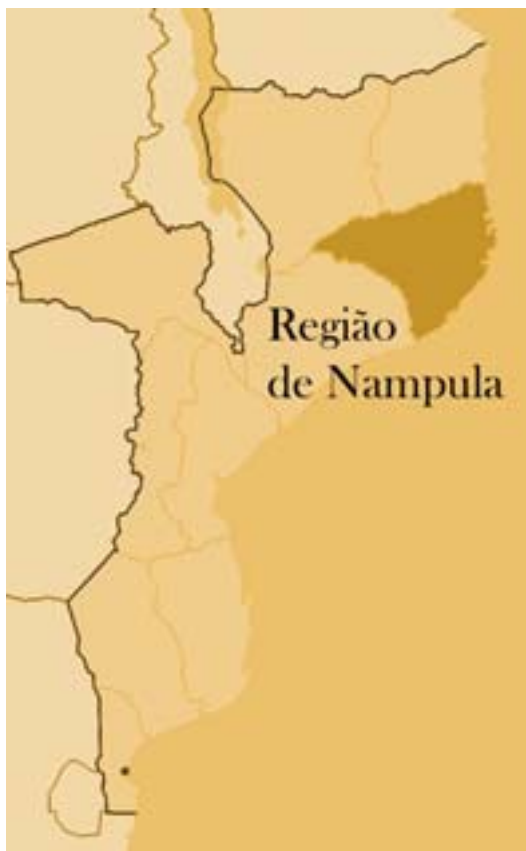
O sol começava a encostar ao horizonte e estávamos totalmente desprotegidos - nem rações de combate, nem armas, nem mantas, nada; apenas meio cantil de água. A estúpida simplificação de considerar a viagem como um passeio local - ou seja, os erros de escala de África no seu pior - por minha única e exclusiva culpa, dera neste belíssimo sarilho.

Sáímos do *jeep*, parecera-me ver uma casa de alvenaria a uns 400 ou 500 metros de distância e aproximámo-nos. Era, de facto, uma cantina, mas, infelizmente, do mais medíocre e manhoso que jamais encontrara. Não tinha água destilada, claro, nem nada de jeito à vista. Tudo parecia pobre, gasto, inútil, mal-cheiroso e o casal que tomava conta daquela inacreditável barraca era da mesma condição. Com um ar melado, ofereceram-se para nos deixar passar a noite no incrível tugúrio mas, ponderadas as circunstâncias, quase preferia dormir ao ar livre.

Estava cozinhando este terrível impasse, retirando de cabeça baixa para o *jeep*, quando a Providência Divina apareceu em cena de forma bem visível e ruidosa. Vindo sabe Deus de onde, entrou na picada um alegre bando de gloriosos pretinhos, cantando e falando animadamente, que passaram pelo *jeep* em marcha estugada, saudaram os militares e seguiram sem parar.

- Ei, *gente*! Espera pouco! *Xova jeep* de Capitão!
- *Carnaval* interceptou com presteza a comandita.

O *gente* estacou com surpresa e emudeceu: não se tinham dado conta que o *jeep* estava com problemas e acto contínuo deram meia volta e meteram mãos à obra. Eram oito ou dez e com facilidade manifesta, mesmo em solo de areia, arrancaram a viatura do terreno e embalaram-na o suficiente para o motor pegar. Ao volante, o *Carnaval*, já com o sorriso alvar de volta - estivera em eclipse este tempo todo porque a consciência do dono não estaria completamente descarregada -, preparava-se para mais uma etapa da aventureira viagem.



Com todos os atrasos pelo caminho, já rondava a hora de almoço - a esperança de voltar a Nampula nesse dia era já muito ténue -, e resolvi dar antes um salto ao quartel que ia visitar

- *Carnaval*, toma atenção ao pé esquerdo que os milagres não se repetem por dá cá aquela palha! Juizinho e cabeça fresca porque já ganhámos para o dia!

Carnaval tornou a rir, assentiu e descolámos novamente, depois de uma despedida efusiva à *troupe* miraculosa que desapareceu picada fora, pulando e saltando festivamente, sabe Deus com que destino.

Entretanto, a noite caíra completamente e a viagem tornou-se muito mais penosa, porque os faróis da viatura deixavam muito a desejar. Depois de duas horas longas e fatigantes de marcha atravessamos Boila, um povoado minúsculo no planalto que servia um rudimentar porto local. De uma cantina à beira da estrada brotava um jorro de luz na noite escura e levantava-se um clamor inesperado - festejava-se qualquer coisa ou simplesmente saudava-se o fim de mais um dia de trabalho. Do lado esquerdo da estrada estacionava um inacreditável camião de transporte de sisal - reduzido ao estado mais avançado de sucata rolante. No porto de Boila - que, como vim a saber pouco depois, era um modesto e desconjuntado



Sáímos do *jeep*, parecera-me ver uma casa de alvenaria a uns 400 ou 500 metros. Era, de facto, uma cantina, mas, infelizmente, do mais medíocre e manhoso que jamais encontrara

cais de madeira com um rudimentar aparelho de elevação de cargas manual montado no passadiço – a principal actividade era justamente o embarque de sisal, tarefa na qual seria usado o dito camião.

Seguímos caminho, sem parar. À saída de Boila, a estrada abria-se em T – bifurcando num ramo para o litoral e outro para o interior. Escolhi o primeiro caminho, convencido que era por lá que se chegava a António Enes, mas a descida súbita e a vista do cais de madeira referido indicaram-me claramente que fizera a escolha errada. O ramo da direita apenas dava acesso ao porto, encravado no lado Sul da baía de Angoche, e aí morria; para atingir António Enes era preciso contornar a baía pelo poente e, para isso, deveria ter sido tomado o outro ramo da estrada.

Serenamente, para não assustar *Carnaval* nem provocar algum gesto mais desastrado – aquele pé esquerdo era um violino muito desafinado –, fui resmungando que era preciso dar a volta, porque por aquela via não se chegava a parte nenhuma e portanto quando puderes e vires que a estrada dá para isso volta para trás e quando chegares ao cruzamento lá em cima segue em frente e...

Às vezes, quanto mais cuidado se tem, pior sai

o caldo e foi exactamente o que sucedeu. Tão mansamente, tão delicadamente *Carnaval* deu a volta que, de mansinho em mansinho, o motor docemente e simplesmente se apagou – e, para estragar tudo, num sítio plano, onde não dava para pegar de ladeira.

- Raios ta partam, cabeça de cartucho! E agora?

O quadro agora estava muito mais negro e a nossa única salvação parecia ser mesmo descobrir o homem do camião de sisal – para que ele atasse um cabo ao *jeep* e fornecesse o esticão redentor. Se não perdessemos tempo em conjecturas, a solução estava à vista. *Carnaval* abalou pela estrada fora e eu fiquei aguardando o que me pareceu uma enorme eternidade.

Por fim, muito tempo depois, apareceram umas luzinhas no horizonte e o camião desembocou no ramal. O camião era enorme, feio, mal ataviado, desconjuntado; o condutor era igualmente enorme, feio, mal ataviado, desconjuntado: um casamento perfeito, o par ideal para um filme de terror rodoviário. Vestia uma camisola sebenta e praguejava sem parar, embora com uma grossa fatia de razão. A história fora esta: mal tínhamos passado, ele atravessara a estrada, arrancara com a sucata andante, encostara na casa onde morava, deitara-se sem outra demora e adormecera acto contínuo. Por esta altura, *Carnaval* chegava esbaforido à cantina, inquiria do camião e recomeçava a viagem em direcção à casa do condutor. Quando finalmente a descobriu e começou a bater à porta, já o homem dormia a sono solto; imagina-se sem custo o “bom humor” com que acordou estremunhado, com *Carnaval* a deitar-lhe a porta abaixo, e o entusiasmo delirante com que se lançou na sua missão imposta de salvamento!

A fúria não lhe passou durante toda a manobra e continuou mesmo depois de desatar o nó do cabo de reboque e de nos deixar no cruzamento. Abalou como uma figura de filme de fantasmas, sempre praguejando e barafustando em voz altíssima, com o camião singrando aos bordos na estrada esburacada. Nunca imaginei ser espectador de uma cena daquelas que observei quase sem dizer palavra – nem tive espaço para tal. Aquela mistura eruptiva, excessiva, desmedida de egoísmo e de espírito de sacrifício foi um dos espectáculos mais estranhos e contundentes que me foi dado presenciar em toda a minha vida. Daqueles que é costume dizer: “Só em África!”.

Não houve mais incidentes até António Enes. *Carnaval* deixou-me à porta da messe, e segui para o quartel. O calor era sufocante, embora já fosse noite alta, e a humidade, pegajosa, intolerável, enervante. A enxaqueca que se fora desenhando

ao longo do dia estava agora em plena lavra e não aceitaria qualquer refeição. Só havia uma solução: tentar dormir para ela passar durante o sono e beber água, água, muita água.

Subi as escadas. Lá em cima encontrei o Capitão, que lia um romance em voga na altura. Apresentámo-nos, cumprimentámo-nos, murmurámos palavras de circunstância. Abafado e mal habituado por viver no planalto, suspirei:

- Raio de humidade!
- Humidade? Você até é um homem com sorte!

A minha viagem não fora propriamente uma excursão turística empolgante mas, sem dúvida nenhuma, fora bafejado pela sorte, se é assim que essa Essência se chama. Arrepiei-me um pouco com a reposição da imagem do sol a pôr-se no capim sem limites da planície da Guarneia, com o *jeep* encravado na picada, e revivi outra vez o espantoso episódio do camião de sisal de Boila, que jamais imaginei que pudesse acontecer. Maquinalmente levei a mão ao ouvido, como que a limpar o canal

auditivo de coisas impróprias, para não ficar semente.

De facto, uma viagem que, pela ordem natural das coisas, não deixaria história nem memória, enrolara-se de forma inesperada e aí a Sorte jogara forte a meu favor, porque o desenlace poderia ter sido muito menos agradável. Mas era cedo para tantas notícias terem alcançado António Enes; afinal, onde é que o capitão queria chegar?

- Sim? Então porquê? – arrisquei perguntar.
- Porque ontem estiveram 100 % de humidade e hoje só estão 99%!

E aí fui simpático e concordei, com urbanidade, que, de facto, era um homem com sorte. Mas o Capitão nunca veio a conhecer as verdadeiras e estranhas razões porque, nessa noite enevoadada pelo cansaço, pela tensão e pela enxaqueca, eu ainda me considerava um homem de sorte – e que, como viram, nada tinham a ver com a humidade. Bem vistas as coisas, quantas verdades diferentes encerra uma concordância? *JE*



Instituto
geográfico
do Exército

Desenhamos os caminhos do futuro

O Instituto Geográfico do Exército (IGeoE) concebe e produz informação geográfica, alicerçada numa experiência e tradição de mais de 70 anos, de acordo com os mais elevados padrões internacionais de qualidade, precisão e rigor.

A informação geográfica produzida pelo IGeoE é cada vez mais imprescindível a todos quantos necessitam de dados georeferenciados actualizados, consistentes e fiáveis, no apoio a projectos nas áreas do Planeamento, Gestão e Ordenamento do Território, da Investigação e do Ensino, ou ainda em actividades recreativas ou de lazer.

...com qualidade, rigor e inovação

Instituto
geográfico
do Exército

Av. Dr. Alfredo Bernardino • 1649-014 LISBOA
Tel. +351 21 854 51 88 • Fax +351 21 852 21 19
E-mail: igee@igee.pt • Web: www.igee.pt

▶▶ www.igee.pt



▶▶ desporto & lazer
MapAdventure
Escala 1:25.000



▶▶ fotografia aérea
Ortofotocartas
Imagem de satélite



▶▶ informação geográfica
IGeoE-SIG
VMap
MOTs



▶▶ cartografia clássica
Cartas Militares
Mapas de Estradas

