

## Capítulo 1

Tenho um quadro pendurado no corredor da minha casa, em Berwick-upon-Tweed, da autoria do pintor escocês Duncan Mackellar. É uma pintura de grandes dimensões que retrata a estação de St. Enoch, em Glasgow, numa tarde poeirenta de Verão na década de 1880; uma mulher de meia-idade, pobremente vestida com roupas escuras e uma sombrinha na mão, está parada a olhar para trás de nós com uma expressão tensa e perturbada, indiferente a qualquer outra presença. Por trás dela erguem-se as paredes da estação, de ferro forjado enegrecido pelo fumo. A mulher está à beira da plataforma a olhar para um comboio prestes a desaparecer — pelo que a vemos pelos olhos de um passageiro que se afasta — e tem o ar neutro e contido de alguém que aprendeu a engolir a mágoa. A sua repentina solidão torna-se visível à medida que ela se esforça, supomos nós, por guardar uma imagem do filho que vai naquele comboio a caminho de um barco cheio de emigrantes ou da guerra colonial — Índia, Afeganistão, a Costa do Ouro.

Embora a imagem seja convencional, é genuinamente comovente e sempre me fascinou. As estações de comboio sempre me atraíram, não apenas por lá haver comboios, mas também por serem lugares ambivalentes, cheios de ecos de viagens que terminam e melancólicos apitos de partidas. O quadro de Mackellar fala da inevitabilidade da separação, do ónus de viajar. Nunca foi criado nenhum som tão evocativo da separação como o apito de uma locomotiva a vapor, aquela nota aguda de inumano recorte quando a água vaporizada é expelida e encontra o ar frio.

Uma vez, nos anos 70, fui a St. Enoch e fiquei parado na plataforma exactamente no ponto que a tela de Mackellar cria para o espectador, e a traseira da grande estrutura, semelhante a uma enorme estufa vitoriana, quase não parecia ter mudado. A estação ainda não estava propriamente em desuso, em absoluto silêncio, embora tenha sido destruída

alguns anos mais tarde, como tantas outras catedrais do vapor. Essa época pertence finalmente ao passado, mas a realidade da mágoa e as suas consequências, de que Mackellar captou sinais na sua tela, não são tão facilmente baníveis.

A paixão pelos comboios e ferrovias é, segundo me foi dito, incurável. Aprendi também que não se recupera da tortura. Estes dois males andaram intimamente interligados ao longo da minha vida e, no entanto, por uma estranha combinação de sorte e felicidade, sobrevivi a ambos. Mas levei quase cinquenta anos a ultrapassar as consequências da tortura.

\* \* \*

Nasci em 1919, o ano em que a Primeira Guerra Mundial terminou formalmente, o ano em que Alcock e Brown saíram do céu chuvoso numa manobra hábil depois de atravessarem o Atlântico e aterraram o seu frágil bombardeiro num lameiro da Irlanda. Lembro-me de, ainda muito pequeno, ouvir falar desta proeza de engenharia e perícia aeronáuticas e de pensar nos dois intrépidos pilotos quando, pela mão do meu pai, passeava no lúgubre passeio marítimo de Joppa, a leste de Edimburgo. “Joppa”, ou Jope, é o nome da cidade bíblica para onde Jonas foi, quando fugiu de Deus, e de onde partiu num navio. Depressa descobri, apesar de só daí a muito tempo toda esta vastidão ter começado a ter algum significado para mim, que este mar era uma enseada protegida, a foz do rio Forth ou The Firth of Forth, no dialecto escocês, e que apesar de só ser possível avistar a costa distante de Fife quando o tempo estava de feição, havia mares bem piores para lá do vento e do nevoeiro.

John Lomax, o meu pai, era um homem sério, calado e disciplinado, que sabia o que era melhor para a mulher e para o filho, e que não estava habituado a ser contrariado na sua própria casa. Até aos catorze anos trabalhou numa casa de penhores em Stockport, nos subúrbios da cidade industrial de Manchester, e depois, em 1893, conseguiu entrar para os Correios, onde se manteve até se reformar, quase cinquenta anos mais tarde. Começou como “boletineiro”, a entregar telegramas, a categoria mais baixa nessa altura, mais baixa até do que a que ele iria escolher para mim quando eu tinha dezasseis anos. Quando nasci, ele era um funcionário público de meia-idade, chefe de pessoal na estação central dos Correios de Edimburgo, um administrativo sensato em quem todos confiavam.

Em 1909 o meu pai mudou-se para Edimburgo, uma cidade de política, leis e serviços, mas continuou a ser até ao fim da vida um filho da revolução industrial, cheio de memórias bem vivas do carvão, do fumo, das nuvens de poluição e das máquinas a vapor, das grandes turbinas e locomotivas, e do Manchester Ship Canal. É difícil explicar aos jovens nascidos em países onde já quase se perdeu a memória das indústrias pesadas quão inspiradores podiam ser os processos que moldavam as nossas vidas; para o meu pai, e depois para mim, os grandes motores eram, não motivos de medo ou preocupação, mas coisas que mereciam ser celebradas, tão fascinantes quanto o mundo natural, criaturas feitas pelos homens.

Quando cheguei à idade de começar a reparar nestas coisas, ele fazia parte de um círculo de leitores com quinze pessoas ou mais, homens e mulheres, que se reuniam em casa uns dos outros para lerem artigos de jornal sobre temas como os romances de Arnold Bennett — que o meu pai devorava por serem o que mais se aproximava da literatura dos seus tempos de juventude — ou sobre a Edimburgo de Sir Walter Scott. O meu pai era também director regional da revista *Journal of the Institution of Post Office Electrical Engineers*, onde colaborava com notícias locais. E, como todos os que acreditavam fervorosamente no progresso e nas descobertas, lia H. G. Wells. Tinha até uma pequena biblioteca com livros deste género, onde me lembro de ver o *Edinburgh Almanac* de Oliver & Boyd, da década de 1830, livros sobre ciência popular e o *Lives of the Engineers*, de Samuel Smiles.

Lembro-me também do exemplar que o meu pai tinha da obra *The Story of Mankind*, de Hendrik Willem van Loon, publicada em 1931. Era uma narrativa do progresso da humanidade verdadeiramente inspiradora, que li ainda criança, absorvendo a sua saga de optimismo e invenção, em que cada nova descoberta parecia prometer mais velocidade, mais facilidade e mais entusiasmo. Um dos acontecimentos mais marcantes da minha infância foi encontrar o mapa secreto das “Grandes Descobertas” escondido na sobrecapa do livro de Van Loon. Fiquei convencido de que havia milhares de leitores que nunca tinham olhado para dentro da sobrecapa e que esta maravilhosa árvore do engenho humano, com todos os seus ramos, existia só para mim.

A minha primeira recordação da existência de um mundo para além das minhas necessidades infantis não era de um animal ou de um jardim, mas de uma estranha maquineta. Um dos destinos frequentes do meu pai nos nossos passeios à beira-mar era o terminal dos carros puxados por cabos, em Joppa, que ficava onde a histórica estrada Edim-

burgo-Londres passava no Firth of Forth. Num destes passeios, era eu ainda muito pequeno, virámos a esquina da casa de gelados Di Rollo e deparámo-nos com a estrada de Joppa bloqueada por uma imensa barricada desses carros, uma muralha de metal branco e castanho-avermelhado. Cada carro era uma elegante carruagem de dois andares, com delicadas molduras de madeira a encaixilhar as janelas, e todas elas eram bicéfalas, com as janelas da ponta dispostas num prisma de cinco faces. Os carros tinha plataformas abertas em cada extremidade, de onde partiam escadas em ângulo recto que desapareciam aliciantemente no piso superior, todo aberto. Os carros estavam ali à espera das multidões vindas das corridas de cavalos de Musselburgh, perto de Edimburgo, para transportarem as pessoas de volta à cidade. Fiquei ali parado, a olhar embasbacado para esta correnteza de máquinas. Não sabia que havia no mundo tantos carros assim.

Infelizmente para o fascínio que começava a sentir desabrochar em mim pelos veículos que se deslocavam sobre carris, Joppa era o paraíso de tais carros. Era o terminal de um dos últimos sistemas de carros puxados por cabos em todo o mundo, estando os veículos ligados à base por cabos de aço que podiam atingir os oito quilómetros de comprimento e que estavam estendidos ao longo de um tubo colocado entre os carris, sendo esses cabos puxados por grandes máquinas a vapor instaladas em cada uma das bases. Pouco depois da revelação daquele aglomerado, o meu pai levou-me a visitar uma trincheira cheia de óleo, abaixo da superfície da estrada, no terminal de Joppa. Esta câmara era o fosso dos cabos, onde se encontrava uma grande roda flangeada em torno da qual girava um cabo de aço que puxava o carro desde Portobello, o subúrbio mais próximo a oeste. Os carros iam chegando com poucos minutos de intervalo, e, depois de serem desligados do cabo leste eram ligados ao cabo oeste e partiam de novo rumo a Edimburgo, à majestosa velocidade de vinte quilómetros por hora.

Havia algo infinitamente tranquilizador na previsibilidade deste sistema, nestes pesados carros de dois andares que circulavam pelas ruas, com percursos longos mas nunca aleatórios, cruzando-se impassíveis com o bulfício das bicicletas, das carruagens puxadas por cavalos e dos peões. Era como se estes carros impusessem a sua grelha ordenada à vida caótica da cidade.

Mas mal eu tinha tomado consciência destes antiquados veículos puxados por cabos, eis que eles deram lugar aos carros eléctricos. Quando eu tinha cerca de quatro anos, estava com a minha mãe no passeio marítimo e ela apontou para o que me disse ser o primeiro carro eléctrico a

caminho de Edimburgo. A grande máquina a vapor no terminal parou com um espasmo a meio da noite, passado cerca de um mês. O meu pai deu-me a notícia no dia seguinte e percebi que para ele este era um momento solene, o fim de alguma coisa, e que isso o deixava triste.

Eu e os outros miúdos gostávamos de brincar nos carros eléctricos e andar neles, ficar a conhecer a personalidade dos condutores, alguns deles não muito simpáticos para com a rapaziada, e descobrir que cada um tinha a sua maneira de ser, pois o passo lento dos velhos carros puxados por cabos era coisa do passado e alguns condutores puxavam a manete para baixo e conduziam os seus carros faiscentes como demónios. Um dia um carro eléctrico descarrilou ao dar a curva de King's Road em Portobello, enfiou-se contra a parede do pátio da central eléctrica de Portobello e acabou suspenso sobre a linha férrea que abastecia a central de carvão. Aquele enorme carro verde em tão insólita posição era digno de se ver: um indício de que a comunicação organizada entre dois lugares podia ser violentamente interrompida, de que o mundo podia ser um lugar perigoso. No entanto, os carros eléctricos eram sinal de progresso e, naquela época tão severa e frugal, cada avanço era saudado com mais entusiasmo do que apreensão. Ficávamos extasiados com o progresso de um modo que agora ninguém fica.

A minha mãe não se deixava impressionar tanto pelas maravilhas da mecânica, o que não é para admirar em alguém que cresceu a duzentos e cinquenta quilómetros da costa norte da Escócia, nas ilhas Shetland. Era uma mulher muito doce e recatada, com uma tendência visionária que sempre associei ao facto de ter crescido numa região onde ainda se falava um dialecto do norueguês. Era a quinta de oito filhos. O contraste com os antecedentes do meu pai não podia ser maior. Gerações e gerações da família da minha mãe tinham-se feito ao mar em pequenos barcos. O pai dela tinha construído um próspero negócio de peixe, tinha vindo para sul e, quando morreu, um ano antes de eu nascer, era um grande comerciante de Leith, o porto de Edimburgo.

Os sonhos e as tradições da minha mãe também eram muito diferentes dos do meu pai. Ela falava de pequenos campos solitários, da pesca do arenque, dos incêndios nos pântanos de turfa e do marulhar sem fim das ondas do mar; descrevia os dias de Verão, em que havia claridade durante vinte e quatro horas, a ceifa do feno, os bancos de estancadeira nas praias de mica; e os ventos ferozes dos meses de Inverno, que tudo arrancavam do chão excepto as formas de vida mais retorcidas e flexíveis. A sua família, os Sutherland, tinham a sua própria crónica de tragédias: o seu antepassado John Sutherland era um dos 105 pescadores