

Paul Theroux

O Grande Bazar Ferroviário

Tradução de José António Freitas e Silva

A caminho do Oriente, a ventania que entra pela janela do comboio



ESTE LIVRO FOI ORIGINALMENTE PUBLICADO em 1975 – e em 2008, pouco tempo antes de a Quetzal o ter lançado pela primeira vez no nosso país, Paul Theroux acrescentou-lhe um luminoso prefácio (que abre o volume propriamente dito, já de seguida) onde explica a natureza da literatura de viagens: «A maioria da escrita de viagens era acerca de férias e confortos, e não de verdadeiras viagens e provações. Portanto, as próprias palavras “escrita de viagens” estavam aviltadas a ponto de detestar utilizá-las.» A acusação é séria; a larguíssima maioria do «jornalismo de viagens» é um embuste comercial que concilia o «gosto de viajar» (ou seja, de dormir em bons hotéis e de conhecer os melhores restaurantes de uma cidade distante onde se come exatamente o que se come no lugar onde vivemos) com aquilo que o próprio Theroux designa por «espírito de relações públicas».

O autor de *O Velho Expresso da Patagónia* ou de *Comboio-Fantasma para o Oriente*¹, de *Sul Profundo* ou de *O Último Comboio para a Zona Verde*, foi, de verdade, responsável pela reinvenção da literatura de viagens no nosso tempo – transformando-a num género próprio e plural, conferindo-lhe não apenas dignidade mas, também, intensidade. O objetivo não é o de descrever uma paisagem, uma cidade ou um país que se conhecem demasiado bem, mas o de viajar; não é uma recolção de informações sobre como passar o tempo

¹ A viagem de *Comboio-Fantasma para o Oriente* (publicado pela Quetzal em 2013) é a tentativa de, 30 anos depois, repetir o percurso deste *O Grande Bazar Ferroviário*, perdendo-se pelo Paquistão ou pela Índia e China, mostrando a vitalidade, a capacidade de regeneração e de reinvenção da Ásia.

– mas a passagem do tempo propriamente dita; *O Velho Expresso da Patagônia*, que publicaria quatro anos depois, continua o modelo dessa viagem: sair de casa, tomar o metro, tomar o comboio e nunca mais parar. Na bagagem vai pouco mais do que o bloco de notas: «Era minha intenção embarcar em todos os comboios que avistasse desde a Victoria Station, em Londres, até à de Tóquio Central; tomar o ramal para Simla, o ramal que atravessa o desfiladeiro de Khaibar, e a corda que liga os Caminhos de Ferro Indianos aos do Ceilão; o Expresso de Mandalay, o Flecha Dourada Malaio, os comboios locais no Vietname, e os comboios com nomes mágicos, o Expresso do Oriente, o Estrela do Norte, o Transiberiano. Procurava comboios; encontrei passageiros.» E os passageiros (em trânsito ou estacionados nos apeadeiros que são as interrupções no percurso) são os verdadeiros protagonistas do livro. Aliás, dos livros de Theroux: gente deslocada, uma mulher solitária que visita Istambul, um homem de negócios que esconde segredos na sua mala, um casal intimidado pela proximidade das testemunhas do seu romance, uma família arrumada num compartimento de comboio. O que eles dizem (o escritor de viagens está permanentemente à escuta, roubando todas as conversas, perscrutando todas as informações involuntárias). O que eles esperam. O que eles temem. Uma visita inesperada (neste livro, com o escritor turco Orhan Pamuk; mais tarde, com Jorge Luis Borges ou o rasto de Bruce Chatwin – com quem Theroux havia de assinar *Regresso à Patagônia*). As saudades de casa e, ao mesmo tempo, o desejo de que a viagem não termine jamais.

Quando, em 2009, a Quetzal iniciou a publicação dos livros de Paul Theroux, ele era apenas conhecido como autor do romance *A Costa de Mosquito*. Foi uma ousadia divertida publicar os seus títulos de viagem que, ainda por cima, se centravam sobretudo na *experiência ferroviária*; e os comboios, em Portugal, não eram muito populares – tínhamos acabado de assistir à destruição do que restava da nossa geografia ferroviária, com a extinção de linhas e ramais completamente abandonados à incúria, ao desleixo propositado e à fúria do asfalto. Os comboios, que traçaram vias para acompanhar rios e planícies, contornar montanhas ou atravessá-las pelas suas

fronteiras, tinham um destino triste no nosso país – mas os livros de Theroux tiveram um sucesso extraordinário e acabavam por ser, para muitos leitores, uma forma de substituir a viagem real em comboios ronceiros ou adaptados aos tempos correntes, mas sempre em segunda mão. Tanto assim foi que, em 2010, o autor veio a Portugal.

Dessa vinda resultaram vários episódios enternecedores, cómicos e literários, naturalmente. Recordo um deles, à mesa de um restaurante de Matosinhos, durante os encontros de Literatura em Viagem. Paul tinha mencionado a vontade de atravessar Angola de comboio, o que – na época – era ainda um projeto arriscado (apesar de ele ter vivido no Malawi e no Uganda e de ter publicado *Dark Star Safari* em 2002, uma viagem entre o Cairo e a Cidade do Cabo), mas, por algum motivo, conseguimos reuni-lo, a um almoço de domingo, com o escritor angolano Luandino Vieira. Foi um encontro memorável: Luandino não falava inglês; Paul não falava português; mas ambos se entenderam perfeitamente, desenhando mapas nas toalhas de papel do restaurante (que Theroux dobrou cuidadosamente e levou consigo), reunindo informações sobre restaurantes, pensões em cidades que tinham sobrevivido à guerra civil, e outras indicações que podiam ser úteis ao viajante. Três anos depois saía *O Último Comboio para a Zona Verde*, um livro de grande intensidade política onde continua a manifestar sérias dúvidas sobre as estrelas da «ajuda humanitária» a África, bem como a denunciar a corrupção nos países saídos de regimes coloniais.

É sempre um prazer regressar a *O Grande Bazar Ferroviário*. Foi com este livro que Paul Theroux iniciou uma longa viagem à volta do mundo, sem «concessões turísticas», nem cedência ao luxo que frequentemente confundimos com comodidade. Num mundo assim, como ele está, os livros de Theroux continuam a expor o mistério prodigioso de conhecer os outros.

FRANCISCO JOSÉ VIEGAS

Prefácio



ANDAVA A VIAJAR HÁ MAIS DE DEZ ANOS – pela Europa, pela Ásia e pela África – e não me tinha ocorrido escrever um livro de viagens. Nunca tinha gostado muito de livros de viagens; pareciam-me auto-complacentes, desengraçados e de certa maneira seletivos. Suspeitava que o escritor de viagens deixava muita coisa fora do livro e dava ênfase aos aspetos mais luzentes. «A *couleur locale* é responsável por muitas apreciações apressadas», escreveu uma vez Nabokov, «e cor local não é uma cor indelével.» Detestava passeios turísticos, todavia era isso que constituía o material do escritor de viagens: as Pirâmides, o Taj Mahal, o Vaticano, as pinturas aqui, os azulejos ali. Numa era de turismo de massas, toda a gente se punha a caminho para ir ver as mesmas coisas, e era isso que a escrita de viagens me parecia ser. Estou a falar do início da década de 1960, quando comecei a viajar.

O livro de viagens era uma maçada. Era um maçador que o escrevia e eram uns maçadores que o liam. Aborrecia-me que um viajante escondesse os seus momentos de desespero, de medo ou de desejo. Ou aquela vez em que gritou com o taxista ou fez troça dos dançarinos de folclore. E o que comeram, os livros que leram para passar tempo, e como eram as casas de banho? Tinha viajado o suficiente para saber que metade da viagem eram atrasos e transtornos – autocarros que se avariavam, porteiros de hotel que eram malcriados, vendedores ambulantes que eram exploradores. A verdade da viagem era interessante e estranha, e poucas pessoas escreveram alguma vez acerca dela.

Eu não sabia, então, que a escrita de viagens em jornais era o resultado de conivência entre o jornalista que procura prazer e a pessoa das relações públicas – para falar num hotel ou num restaurante

louvando os seus luxos. A maioria da escrita de viagens era acerca de férias e confortos, e não de verdadeiras viagens e provações. Portanto, as próprias palavras «escrita de viagens» estavam aviltadas a ponto de detestar utilizá-las, mas que mais havia e como poderia eu recuperá-las?

De vez em quando, encontravam-se coisas a sério num livro: Evelyn Waugh confundida com o seu irmão Alex em *Labels*, as explosões de mau génio de Naipaul em *An Area of Darkness*, as partes de «odeio mexicanos» de *The Lawless Roads*, de Greene, ou os encontros humanos, cheios de diálogo, em *The West Indies and the Spanish Main*, de Anthony Trollope. Nestes e noutros casos, acontece alguma coisa humana que foi registada. Essa parecia-me a razão de ser da escrita de viagens.

A viagem – o itinerário – era outra coisa essencial, e por isso muitos livros de viagens que li e de que não gostei resultavam das buscas de um viajante numa cidade ou num pequeno país – *À Descoberta de Portugal*, esse tipo de coisa. Não era verdadeiramente a viagem, mas uma forma de residência ampliada que conhecia bem por ter vivido no Malawi, no Uganda e em Singapura. Tinha parado nesses locais, estava a trabalhar, tinha carta de condução, ia às compras ao mercado ou ao bazar todos os sábados. Nunca me tinha ocorrido escrever um livro de viagens acerca de nenhum deles. Viajar tinha que ver com movimento e verdade, com oferecermo-nos à experiência, e depois contar.

Era necessário para a viagem ser sozinho, autossuficiente e anónimo. E escolher o itinerário certo – a melhor rota, o modo correto de viajar – era a maneira mais segura, sentia eu, de adquirir experiência. Tinha de ser imersão total, uma viagem longa e deliberada através do interior em vez de voar de uma grande cidade para outra, coisa que não me parecia nada viajar. Os livros de viagens de que gostava eram coisas únicas, não só Greene e Trollope, mas também *Pesadelo em Ar Condicionado*, de Henry Miller (atravessar a América de costa a costa, de carro), e *Following the Equator*, de Mark Twain (circuitos de palestras à volta do mundo).

Os comboios pareciam a escolha mais feliz. Podia-se fazer tudo num comboio; podia-se fazer a nossa vida e ir a longas distâncias.

Havia pouca tensão, por vezes havia conforto, e havia algo romântico na noção de embarcar num comboio. Fora criado num sítio onde ouvia os comboios da Boston and Maine, e os apitos do comboio que ouvia quando era jovem eram a música do encantamento. Sabia que podia embarcar num comboio em Medford e ir a qualquer parte da América. Queria que o meu livro fosse uma série de longas jornadas de comboio, mas para onde?

Toda esta especulação deu-se no outono de 1972, quando estava a lecionar durante um semestre na Universidade da Virgínia. Estava a escrever *The Black House* e à espera da publicação de *Saint Jack*. Nesse tempo, iniciava um livro logo que acabava aquele em que estava a trabalhar. A minha mulher estava em Londres com os nossos dois filhos. E ela estava a trabalhar – na verdade, a ganhar bem a vida. Mas eu continuava a achar que era eu o ganha-pão e que não estava a ganhar o suficiente. O meu adiantamento do *Saint Jack* era pequeno, e presumia que não recebesse muito de *The Black House*. O dinheiro é um tema complicado para a maioria dos escritores, mas foi um fator crucial na minha decisão de escrever o meu primeiro livro de viagens – necessitava simplesmente de dinheiro. Quando mencionei a possibilidade de um livro desses à minha editora norte-americana, ela ficou encantada. Disse: «Até lhe daremos um adiantamento para isso.» Nunca tinha recebido um adiantamento. O meu método era escrever um livro por minha conta sem qualquer aconselhamento editorial e depois apresentá-lo e ser pago. Nunca me tinham dado dinheiro adiantado por um livro que não estava escrito.

Muitas vezes, só começamos a pensar claramente nas nossas intenções quando alguém nos faz perguntas muito específicas. O livro de viagens em que estava vagamente a pensar tinha algo que ver com comboios, mas não fazia ideia de para onde queria ir – a minha ideia era simplesmente uma longa viagem solitária. Imaginava um livro grande, com muitas pessoas e diálogos e sem circuitos turísticos. Mas as perguntas da minha editora espicaçaram-me e pensei em *Trains through Asia*. Podia começar em Londres no Expresso do Oriente. Quando olhei para esse percurso, vi que podia continuar atravessando a Turquia, o Irão e o Balochistão, e após uma curta

viagem de autocarro podia apanhar um comboio em Zahedan, continuar para o Paquistão e praticamente atravessar a Ásia. A minha ideia era ir ao Vietname, apanhar o comboio para Hanói, depois continuar para a China, a Mongólia e a União Soviética. Grande parte desta viagem revelou-se impraticável ou impossível. A embaixada chinesa desligou-me o telefone na cara quando disse que queria atravessar a China de comboio. Na minha inocência, não tinha percebido até que ponto a Revolução Cultural tinha abalado o país, produzindo caos. (Tive de esperar 14 anos para conseguir fazer a viagem que descrevi em *Riding the Iron Rooster: By Train through China*.) Houve uma insurreição no Balochistão, pelo que alterei o percurso e fui pelo Afeganistão. Decidi incluir o Japão e todo o Expresso Transiberiano. Não me importava aonde ia desde que fosse na Ásia e tivesse um sistema de caminhos de ferro e houvesse vistos. Via-me a andar de país em país, simplesmente mudando de comboio, a olhar pela janela e a parar de vez em quando.

Penso mais nas circunstâncias em torno de *O Grande Bazar Ferroviário* do que na viagem em si. Detestava deixar ficar a minha família em Londres; nunca tinha empreendido anteriormente uma viagem deliberada como aquela para reunir material acerca do qual escrever. Tinha vivido fora dos Estados Unidos quase dez anos, mas sempre como escritor em serviço ou professor, Estrangeiro Residente (como dizia no meu bilhete de identidade) e nunca viajante. E sentia-me comprometido por causa do meu adiantamento sobre os direitos de autor, apesar de ser modesto – 7500 dólares, um terço na assinatura do contrato, um terço na entrega do original e um terço na data da publicação. Os meus amigos escritores, em geral, fizeram troça da ideia. Nunca andei preocupado com a viagem em si, embora fosse incomodado por uma estranha dor tanto mental como física – a ansiedade persistente de ir morrer. Sempre achara que a minha saída se faria através de um Encontro Marcado em Samara – que percorreria uma grande distância e passaria um enorme e inútil desconforto para me encontrar com a minha morte. Se optasse por ficar em casa a comer e beber, nunca aconteceria. Imaginava-me num acidente estúpido, como o do monge, escritor e poeta Thomas Merton, que saiu finalmente do seu mosteiro no Kentucky ao fim de 27 anos e morreu

eletrocutado acidentalmente nos fios descarnados de uma ventoinha elétrica em Banguedoque uma semana depois.

Parti de Londres a 19 de setembro de 1973. Estava um dia cinzento. Passara a manhã no meu novo editor, tendo assinado um contrato para *The Black House*, e fora de lá para a Victoria Station, onde a minha mulher estava à espera. Tinha ficado muito zangada com a minha ida, deixando-a com os filhos. Mas a minha resposta fora: os soldados saem de casa, assim como os marinheiros e os pescadores – têm de deixar a família. Pensa assim em mim – não estou a abandonar-te, estou a trabalhar, a ir atrás de um livro.

Quase imediatamente, quando o comboio para o ferry se dirigia a Folkestone, senti que tinha cometido um erro absurdo. Não fazia a mínima ideia do que estava a fazer. Fiquei muito triste e, para me animar e me convencer de que aquilo era, na verdade, trabalho, comecei a tomar volumosos apontamentos. Desde o momento em que parti até à noite em que regresssei a Londres quase quatro meses depois – a maior parte do tempo com saudades de casa –, enchi sucessivos blocos de apontamentos. Tomei nota de tudo – conversas, descrições de pessoas e lugares, pormenores de comboios, trivialidades interessantes, até críticas dos romances que ia lendo. Ainda tenho alguns desses livros e nas folhas de guarda das brochuras de *Exilados*, de Joyce, dos contos de Tchékhev, de *Silêncio*, de Endo, e de outros tinha rabiscado apontamentos microscópicos que ampliava quando os transferia para os meus blocos de apontamentos grandes. Escrevia sempre no pretérito perfeito.

Ao regressar a casa, descobri que na minha ausência tinha sido substituído nos afetos da minha mulher por outro homem. «Fingi que estavas morto», disse ela. Para mim, aquilo foi uma coisa horrível, especialmente no frágil estado mental em que estava no fim daquela difícil viagem. A minha mulher tentou tranquilizar-me – amava-me outra vez –, mas eu estava inconsolável, sentindo-me zangado e traído. Procurei refúgio no meu livro e através da misteriosa alquimia que transforma a infelicidade em humor, muito do que escrevi era comédia.

No original que entreguei ao editor, havia um capítulo acerca do Afeganistão que fui aconselhado a deixar de fora («Não há comboios

nesse capítulo», disse o meu editor), mas depois imprimi-o numa coletânea de peças, *Sunrise with Seamonsters*, sob o título «In Darkest Afghanistan». O meu problema a escrever o livro tinha sido encontrar uma forma para ele. Decidi-me por uma série de jornadas de comboio e simplesmente atirei-me de cabeça. Nunca tinha lido um livro como o que estava a escrever. Isso preocupava-me e ao mesmo tempo dava-me esperança.

O livro foi bem recebido. Após dez anos e nove livros, conhecia uma espécie de fama e tinha uma receita. O livro continua a ser reeditado e a vender. Escrevi a seguir outros livros de viagens em circunstâncias mais felizes e mais bem informado. Em *O Grande Bazar Ferroviário*, o meu comboio passou por Nis, na Jugoslávia. Mencionei isto, mas nunca me incomodei a descobrir fosse o que fosse acerca de Nis. Anos mais tarde consultei o *Guide Bleu* e descobri que Nis era a terra natal do imperador Constantino. E também li no guia que, «embora não seja um local agradável em si mesmo, Nis tem vários monumentos interessantes», e isso fez-me lembrar da razão por que não me atardei por lá. Mais recentemente, durante a guerra no Kosovo, Nis foi arrasada por bombas da NATO e descobriu-se que era cenário de valas comuns.

Foi uma satisfação para mim que o *Bazar Ferroviário* (fui buscar o título ao nome de uma rua da Índia) funcionasse bem. Não sei quando é que escrevi que toda a viagem é única. O meu livro de viagens é acerca da minha viagem, e não da sua ou da de qualquer outra pessoa. Mesmo que alguém tivesse ido comigo e escrito um livro acerca da viagem, teria sido um livro diferente. Outra coisa que eu não sabia na altura é que toda a viagem tem uma dimensão histórica. Não muito tempo depois de os ter atravessado, esses países passaram por mudanças políticas. O xá foi exilado e o Irão tornou-se muito perigoso para viajantes estrangeiros; o Afeganistão foi para a guerra consigo mesmo, com uma mãozinha da União Soviética; a Índia e o Paquistão restabeleceram a sua ligação ferroviária. O Laos fechou as suas fronteiras e acabou com a sua monarquia. O Vietname unificou-se e reparou a sua linha de caminhos de ferro, pelo que agora é possível viajar da Cidade de Ho Chi Minh (Saigão) para Hanói. Muitos dos pequenos comboios que apanhei foram

retirados de circulação, muito especialmente o Expresso do Oriente. O comboio que faz o percurso de Londres a Veneza com esse nome é para pessoas ricas que procuram conforto e têm fantasias suntuosas acerca de viajar sem qualquer relação com o que realmente é viajar. Porém, por horrível que fosse o meu velho Expresso do Oriente, pelo menos apanhava-o gente de toda a espécie, ricos e pobres, velhos e jovens que andavam no pouca-terra-pouca-terra para trás e para diante entre a Europa e a Ásia. Era barato e amistoso e, como todos os grandes comboios, era um mundo sobre rodas.

O homem do Expresso do Oriente a que chamei Molesworth era um agente de atores chamado Terrance Plunkett-Greene. Eliminei deliberadamente este apelido maravilhoso porque não queria ofendê-lo. Gostou do livro, os amigos até o reconheceram pela minha descrição e disse que teria adorado ver o seu nome nele – pelo que o revelo aqui. Tornou-se um bom amigo quando voltei a vê-lo em Londres e o mesmo aconteceu com outros passageiros da mesma viagem que me procuraram. Considerava-os parte da minha sorte.

Quando escrevi o *Bazar Ferroviário* andava a tatear no escuro – embora tivesse o cuidado de disfarçar; a minha autoconfiança na narrativa era pura bravata, uma maneira de assobiar para me animar. Sabia que tinha dominado uma forma respeitável, e estava a escrever à minha maneira, como me convinha a mim, à minha viagem e ao meu tratamento peculiares. Não era nada como um romance; a ficção exigia inspiração, intensa imaginação, invenção e um longo período sozinho numa sala. Descobrira que um livro de viagens era um ato deliberado, como o próprio ato de viajar. Era preciso saúde, força e confiança, otimismo e profunda curiosidade e autossuficiência; e era uma grande ajuda se se fosse amado e objeto de confiança. Quando terminava um romance nunca sabia se seria capaz de escrever outro. Mas quando acabei este primeiro livro de viagens fiquei encantado por saber que seria capaz de voltar a fazê-lo.