

# ONDE AS RUAS NÃO TÊM NOME

Texto **Rod Mackenzie** Fotografia **Richard Newton**

»Se acontecer um terramoto enquanto estiver a conduzir, encoste o veículo ao lado esquerdo da estrada da forma mais segura possível. Não tente rodar o volante e travar com força«

*retirado de Regras da Estrada – Um guia para auxiliar e encorajar estrangeiros e visitantes a conduzir com segurança e confiança no Japão*

Estará isto a acontecer?”, pensei (na realidade devia ter gritado, muito alto). As borras frias do meu café estavam a subir e a descer na chávena como a maré do Tamisa. Embora, durante a última meia hora, os meus olhos tenham estado a fixar um mapa das ruas de Tóquio, sabia que estávamos parados há alguns minutos. Ao olhar pela janela, guinchei (sim, não existe nenhuma forma simpática de o descrever). ‘Estamos a mover-nos para cima e para baixo!’

Um caso de delírio ou paranóia de terramotos? Nem de perto. A verdade é que o meu novo Discovery 2003 estava na terceira plataforma de um complexo cruzamento de auto-estradas, a abanar com a passagem de pesados de mercadorias num ou dois níveis abaixo. Estas são as vibrações da hora de ponta em Tóquio – absolutamente normais.

O que se passava era o seguinte: a minha cabeça estava cheia de histórias de terramotos que o meu amigo Andy, residente no Japão, tinha estado a contar na noite anterior. ‘Sim, há um terramoto mais ou menos semana sim, semana não. Eu escondia-me debaixo da cama, mas agora volto-me para o outro lado e continuo a dormir,’ afirmou, com uma satisfação óbvia. Ainda estão à espera do Grande Terramoto, que já devia ter acontecido há muito, muito tempo. O Andy continuou a explicar, ‘os terramotos que abanam

para os lados não provocam estragos. É com os que oscilam para cima e para baixo que é preciso ter cuidado’.

Choque de culturas. É óbvio que já estava à espera. Afinal, estava no Japão, terra do assento de sanita aquecido e do bidé com controlo por computador integrado – pressione uma vez para spray, duas vezes para um fluxo pulsante e três vezes para um potente jacto! De seguida, encontra-se a barreira óbvia da língua. Alguém espirra atrás de nós no elevador do hotel e, quando estamos prestes a dizer ‘Santinho’, apercebemo-nos que o que estão de facto a dizer é ‘Está a pisar-me, seu lingrinhas!’.

Mas o maior choque de todos aconteceu durante a chamada telefónica efectuada do meu hotel para a Land Rover no centro de Tóquio. Após ter combinado a hora do encontro, fiquei espantado com as palavras que nunca tinha ouvido sair dos lábios de ninguém que eu tenha conhecido no mundo automóvel. ‘Para vir para aqui seria melhor apanhar o comboio’, disseram-me. Apanhar o comboio? Não conduzir, quando temos um novo Discovery 2003 preto estacionado lá fora, com os faróis a olharem-me como se fosse um cão labrador a precisar de uns passeios? Agarrei-me ao manual, ajustei os jactos do bidé para um morno relaxante e tentei ajustar-me a este novo mundo estranho.

»Estacionar é um estado de paragem contínua onde o condutor abandona o veículo, o qual não pode ser conduzido de imediato«

William Gibson, autor do romance cyberpunk *Neuromancer*, descreveu o Japão como 'O futuro, de acordo com a imaginação global'. Este lugar, em particular a vasta cidade de Tóquio, é o melhor exemplo para observar a tecnologia do amanhã em prática. Por outras palavras, a arena perfeita para testar o novo Discovery 2003.

Infelizmente, o mapa do futuro não é muito detalhado: embora tenha encontrado muitos mapas de Tóquio, nenhum deles se relacionava especialmente com a cidade. Mas eu ainda não sabia isso. Tinha um veículo que ficava óptimo sob os reflexos das luzes de néon e uma quantidade suficiente de caixas de material fotográfico para manter um quiproprático ocupado durante anos – as viagens em transporte público podem esperar. Agora, onde é exactamente o escritório da Land Rover?

4-3-13 Toranomom, Minato-ku. Parece simples, não? Não se deixem enganar. Os carteiros de Tóquio devem frequentar cursos de descodificação numa escola de espões. Minato-ku refere-se à divisão (Tóquio é composta por 23 divisões), o que reduz um pouco a nossa busca. Toranomom é o distrito dentro da divisão. O primeiro número – 4 – é a sub-secção do distrito, ou *chome* (agora já estamos a chegar a algum lado). E o número seguinte na série? Corresponde à sub-secção do *chome* (da sub-secção) – um quarteirão – enquanto que o número final, 13, é o número da porta do edifício.

Óptimo, mas agora vem o grande desafio – os edifícios não estão numerados sequencialmente. Os números são atribuídos aos edifícios pela ordem de construção. Observando a variedade de estilos arquitectónicos numa rua normal de Tóquio, é óbvio que muito poucos edifícios contíguos foram construídos consecutivamente. Por fim, conseguimos chegar à Land Rover, através de um lento processo de eliminação – e com a ajuda dos residentes. (No entanto, muitos deles também não conseguem perceber como é que o sistema funciona. Perdi a conta do número de farmácias, restaurantes e bares para os quais os transeuntes, sorridentes e extremamente educados, nos encaminharam, obviamente demasiado

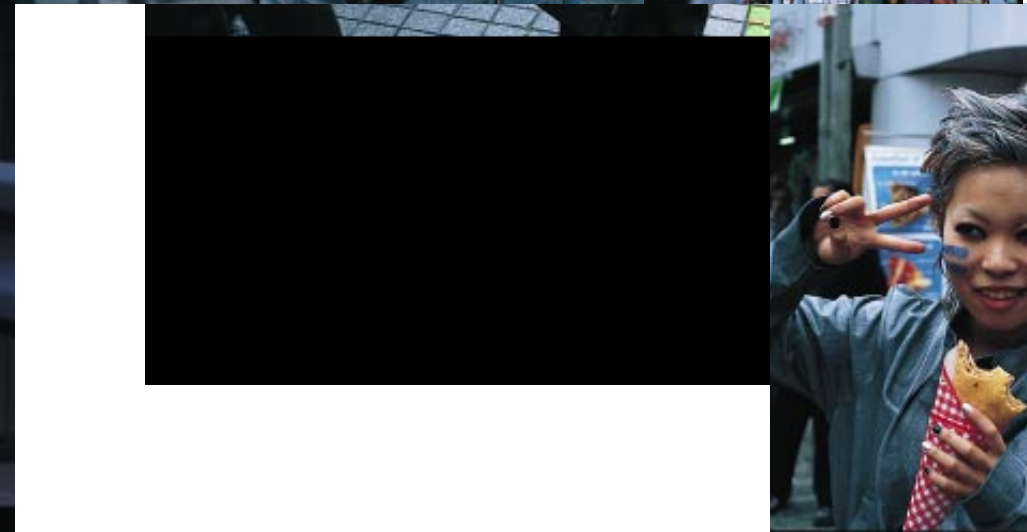
envergonhados para admitir que, também eles, não faziam a mínima ideia).

Depois da reunião terminada, fizemo-nos novamente à estrada, com o staff da Land Rover a acenar como se fosse o início de uma viagem trans-saariana, e não um passeio pela baixa repleta de néons. Não é que exista uma baixa-existem dúzias, todas ligadas e parcialmente sobrepostas, tipo concertina. Como descreveu Shoe, um produtor de música da moda que conheci em Shibuya: 'Ebisu é uma cidade porreira, mas eu prefiro o movimento de uma cidade como Shibuya.' Ele referia-se às divisões vizinhas em Tóquio, separadas por não mais de dois ou três quilómetros, mas com uma tal densidade

que cada uma delas se assemelha mesmo a uma verdadeira cidade.

Mas esta não é apenas uma cidade de engarrafamentos de trânsito, é uma cidade de engarrafamentos de construção. Saindo das ruas principais, entramos num estonteante labirinto de ruelas onde a construção de edifícios chega até às estradas, não deixando praticamente nenhum espaço para outras extravagâncias tais como passeios. Andar às compras ou procurar um sítio para comer torna-se, muitas vezes, numa viagem vertiginosa de escadas rolantes, elevadores e lanços intermináveis de escadas (agora sei onde foram buscar as ideias para os irritantes jogos de computador com 'plataformas').

Perdi conta do número de restaurantes e bares para os quais fomos encaminhados por transeuntes demasiado envergonhados para admitir que não faziam a mínima ideia



»Condução nocturna. É de esperar um grande número de peões bêbados na estrada e muitos ciclistas e condutores cansados e um pouco alcoolizados ... Se notar ziguezagues ou um tropeção ligeiro, abrande «

azer. O tempo de lazer tem que ser espremido neste mundo cheio e frenético. As estações de comboio são o centro da vida nocturna dos trabalhadores, rodeadas por bares e restaurantes, que proporcionam momentos de descon-tracção entre trabalho e casa. Uma noite dirigimo-nos a Funabashi para conhecer o bar frequentado pelo Andy, perto da estação de

Tsudanum. Meio aberto para a rua e decorado com secções de seda de pára-quedas, mal se conseguia ver o balcão por trás da densa floresta de fatos escuros. O Andy apontou para um pote de vidro cheio de líquido castanho que continha pénis de tigre em pickle. 'Muito bom, dá força', disse o barman.

Ao lado do bar encontra-se um hotel onde, por 3.000 ienes (cerca de 30€), os hóspedes podem 'descansar' durante as três horas entre a hora de encerramento dos bares e o primeiro comboio de volta ao trabalho. Voltei a pensar no meu passeio no início da manhã pelo Parque Ueno. Escondidas entre os salgueiros e os arbustos, observei dezenas de tendas de plástico dos

'sasarimen', homens que optaram por sair da correria do dia a dia e viver na rua, à frente do local onde trabalhavam. A maioria ainda vestia os fatos pretos e sapatos de trabalho. Talvez tenham apanhado o primeiro comboio vezes demais.

Claro que pode-se sempre ficar no hotel a ver televisão. Uma noite, durante uma sessão de zapping, parei ao observar um tipo novo – semi nu, de braços estendidos – a empurrar com força uma parede. De repente, a parede rodou para o lado e o 'empurrador' caiu para o chão de forma pouco digna. Sim, a parede era humana – era Musashimaru, aliás Marlon Brando, Meat Loaf, ou O Padrinho – e a estrela de sumo de 231kg tinha acabado de arrecadar outra vitória.

Mas esta não é só uma cidade de engarrafamentos de trânsito, é uma cidade de engarrafamentos de construção. Saindo das ruas principais entramos num labirinto de ruelas



onde os edifícios chegam às estradas, não deixando espaço para extravagâncias como passeios



**»Quando o seu veículo estiver em risco de se envolver numa colisão frontal com outro, encoste à esquerda o mais que puder utilizando a buzina e os travões de forma simultânea«**

Alguma vez necessitou de confirmação que o desporto é um escape para as frustrações da sociedade? Observe um combate de sumo. O círculo não é suficientemente grande para duas pessoas, e depois de se fitarem olho no olho durante um longo período de tempo, a tensão dispara – slap, bang, e tentam empurrar o oponente para fora do seu espaço pessoal. Fique nesta cidade com excesso de população durante apenas alguns dias, e começa a perceber o porquê. Pode aperceber-se disto nos gritos dos espectadores quando um dos concorrente ganha o combate – não é um grito de alegria, mas um gigantesco ‘Ufa’ de alívio, como se tivessem estado fechados no metro mais de uma hora e as portas tinham sido finalmente abertas.

Definitivamente, era altura de sair da cidade. Foi uma viagem de cinco horas pela Autoestrada Kan’Etsu, rumo ao norte, sem incidentes, à excepção da chuva. Atravessámos a cadeia montanhosa central de Honshu e as pistas de ski de Nagano, até chegarmos ao porto de Niigata. Com a excepção do estádio de futebol ultra-moderno, este seria um sítio que podia ser apelidado de

despretencioso, se quiser ser educado, mas na realidade é simplesmente feio.

Enquanto a chuva nos fustigava, passámos por uma longa série de snack-bars e stands de automóveis com aspecto desarranjado, até chegarmos ao porto para apanhar o ferry para a ilha de Sadoga-shima, uma travessia de duas horas. Deitados na sala do ferry – sem assentos, claro, pois o viajante Japonês sem dinheiro aluga um cobertor e deita-se no chão – senti-me como uma vítima de uma inundação, num abrigo de emergência. E quando os piqueniques de tacinhas de massa se iniciaram à nossa volta, comeci seriamente a duvidar se esta excursão tinha sido uma boa ideia.

Com a forma dos relâmpagos que aparecem nos boletins meteorológicos da televisão e apenas com 60km de comprimento, Sadoga-shima parecia estar a uma distância ideal no atlas – a um dia de viagem a partir de Tóquio e com tão poucas estradas, que o mapa seria facilmente decifrado. No entanto, todas as vezes que tinha mencionado a nossa viagem a esta ilha, as reacções foram quase de indiferença. De facto, os comen-

tários mais comuns passavam por ‘Aonde?’, e mais preocupantes ‘Oh... porquê?’. Se Niigata, o ponto de entrada da ilha, era uma amostra da mesma, eu começava a perceber o porquê.

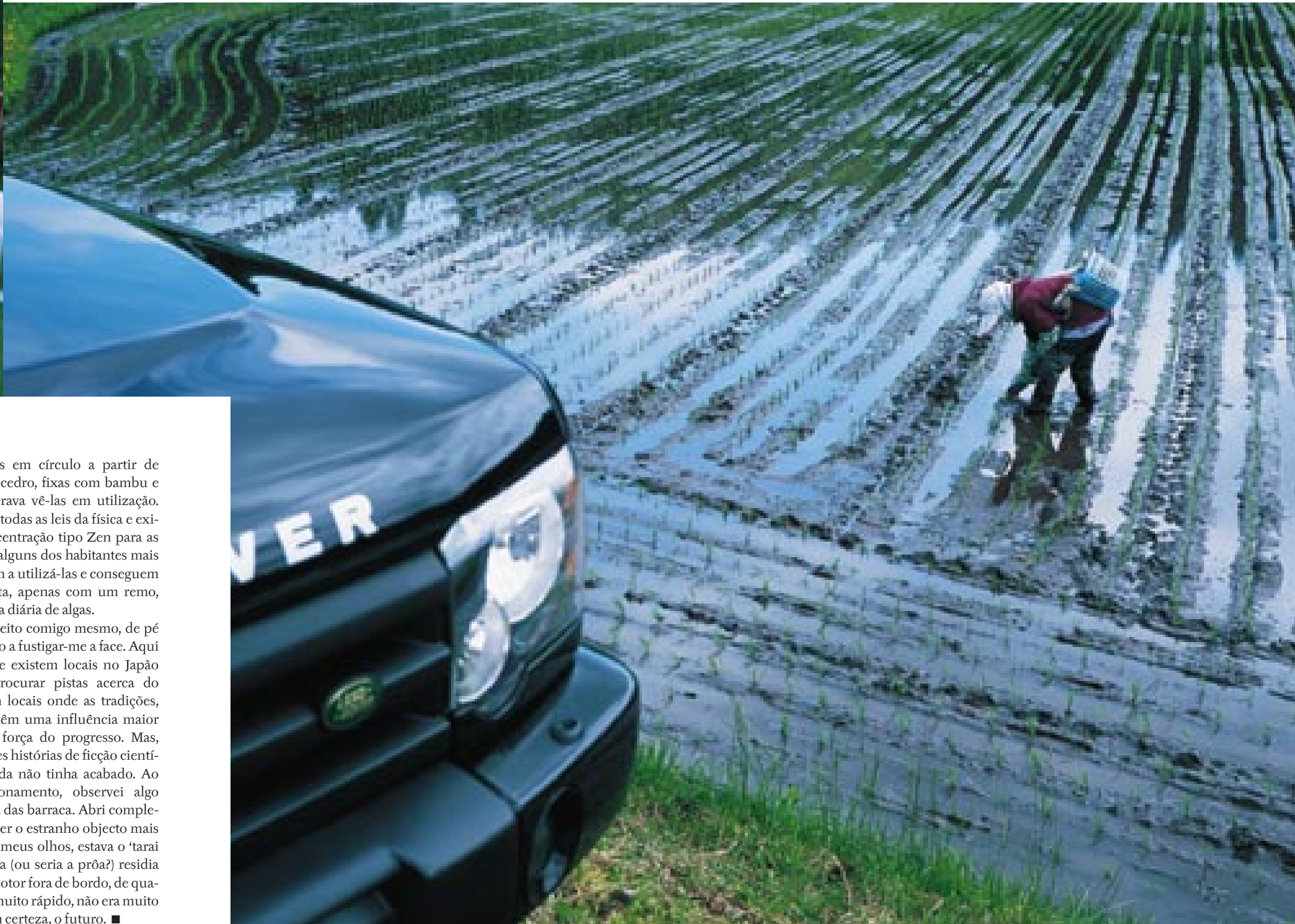
Porém, as reacções enigmáticas não nos pareceram totalmente descabidas quando descobrimos que os Japoneses associam Sadoga-shima a uma coisa só: minas de ouro. Para além de prisioneiros terem sido enviados para trabalhar nas minas – uma mistura de Ilha do Diabo e campo de trabalho da Sibéria. Excelente!

Durante centenas de anos, a ilha foi um local de exílio, onde as autoridades depositavam os ‘indesejáveis’, filósofos, poetas e não-conformistas políticos e religiosos. O resultado foi um conjunto extremamente rico de genes culturais e sentido de identidade muito forte. Enquanto que o Japão avançou com a industrialização, Sadoga-shima continuou, ao seu ritmo lento, quase intocada. Hoje é comum entre os Japoneses que desejam ‘voltar às raízes’, pernoitar nos hotéis tradicionais *ryokan*, e apreciar um local mais obcecado com a qualidade das colheitas de arroz do que com os telemóveis 3G.



Nos campos, os trabalhadores

cobertos de lama erguiam-se e cumprimentavam-nos com uma vénia (eu passei apenas a responder nas rectas ou arriscava a mandar o Discovery para o meio dos campos)



**»...quando estiver velocizado depois de muitos quilómetros em auto-estrada, terá que fazer um esforço especial para conduzir dentro do limite de velocidade «**

Ao conduzir calmamente pelas estradas retorcidas que atravessam a ilha, os contrastes com as ilhas grandes não poderiam ser mais óbvios – e mais agradáveis. Nos campos de arroz, os trabalhadores cobertos de lama erguiam-se e cumprimentavam-nos com uma vénia (eu passei a responder apenas nas rectas, ou arriscava-me a mandar o Discovery para o meio dos campos).

A nossa viagem coincidiu com a Celebração da Terra - um festival de música no pequeno porto de Ogi, no extremo sudoeste da ilha. O ponto alto deste colorido festival foram os tambores de Kodo – as forças de elite da percussão Japonesa, que vivem e ensaiam numa floresta nas montanhas acima da cidade. Fazem tournées mundiais (apareceram recentemente no hino do Vangelis para o Campeonato do Mundo de Futebol), transportando tambores maiores que o tamanho de um quarto de hotel normal em Tóquio. O bater dos tambores é suposto ser igual ao bater do coração materno que um bebé ouve no útero, e isto trouxe-me lágrimas aos olhos –

embora também possa ter sido causado pela brisa gelada que soprava da baía.

Ogi era bastante agradável, mas como o festival de música tinha atraído muita gente das ilhas maiores, não existia a extensão de espaço que eu estava à espera. Com os ouvidos ainda a zumbir, encontramos uma estrada costeira tortuosa que nos conduziu para fora da cidade, rumo ao sul, por uma língua de terra que entrava pelo Mar do Japão adentro, até perder de vista.

Durante a viagem, habituámo-nos a ver algas penduradas a secar, que pareciam perucas acabadas de lavar. À medida que o terreno se tornou mais sinuoso, os campos de arroz em socacos deram lugar a florestas semeadas com um ou outro muito ocasional templo de Shinto. Prosseguimos, a subir e a descer, passando por pequenas enseadas com aglomerados de cabanas de pescadores, amontoadas nos raros e poucos extensos pedaços de solo plano.

Deve ter sido na quinta ou na sexta vila que observámos o primeiro 'tarai bune'. Já tinha lido algo acerca destas pequenas embarcações tipo-

-banheira, construídas em círculo a partir de tábuas de madeira de cedro, fixas com bambu e pregos, mas não esperava vê-las em utilização. Devem desobedecer a todas as leis da física e exigir um estado de concentração tipo Zen para as manter a flutuar, mas alguns dos habitantes mais tradicionais continuam a utilizá-las e conseguem navegar em linha recta, apenas com um remo, para recolher a colheita diária de algas.

É isso, pensei satisfeito comigo mesmo, de pé no pontão, com o vento a fustigar-me a face. Aqui residia a prova de que existem locais no Japão onde é infrutífero procurar pistas acerca do futuro. Ainda existem locais onde as tradições, mesmo que ilógicas, têm uma influência maior na cultura do que a força do progresso. Mas, como todas as melhores histórias de ficção científica, esta também ainda não tinha acabado. Ao voltar para o estacionamento, observei algo estranho a sair de uma das barraca. Abri completamente a porta para ver o estranho objecto mais de perto e, diante dos meus olhos, estava o 'tarai bune' série II. Na popa (ou seria a prôa?) residia um novo e brilhante motor fora de bordo, de quatro cavalos. Não seria muito rápido, não era muito inovador, mas era, com certeza, o futuro. ■