

## UM POUCO DE MÚSICA

### "PACIFIC 231"

J. da Veiga OLIVEIRA

"J'ai toujours aimé passionnément les locomotives. Pour moi ce sont des êtres vivants et je les aime comme d'autres aiment les femmes et les chevaux".

Arthur Honegger

O grande compositor franco-suíço (1892-1955), cujo testemunho encabeça o presente comentário, não costumava brincar em serviço. Foi sempre verdadeiro, autêntico. Em seu apartamento em Paris viam-se dois modelos reduzidos de locomotivas. Seu interesse foi despertado pelo contato visual com as verdadeiras locomotivas gigantes (e também os filmes de Abel Gance). Desde a sua juventude no Havre, jamais embarcava num comboio sem antes dar uma olhadela nas locomotivas a vapor, cujo mecanismo conhecia a fundo. Mais tarde (1937), ao ensejo duma digressão de concerto à Inglaterra, a "London North-Eastern Railway" colocou uma locomotiva à sua disposição. Honegger postou-se ao lado do maquinista, e - promovido músico-engenheiro ferroviário -, determinou que seus amigos ocupassem vagões especiais, juntamente com jornalistas... Partiram todos felicíssimos, à velocidade média de 100 quilômetros por hora, vencendo os sessenta que separam as estações de King Cross e Hitching!...

Dessa magnífica e construtiva paixão nasceu o não menos soberbo poema sinfônico intitulado *Pacific 231*, que imediatamente assumiu ressonante símbolo universal. Como lapidariamente pontuou o musicólogo Willy Tappolet, “o essencial é que uma impressão de ordem visual e acústica e dum caráter todo pessoal encontrasse uma expressão objetiva de alcance geral. Se é um sentimento humano e geral que encontrou sua expressão no *Chant de Joie*, o que se encontra na origem de *Pacific 231* é a impressão produzida por uma mecânica, por um produto-tipo da técnica moderna, por uma maravilha da arte do engenheiro contemporâneo. Nesse sentido, essa espécie de hino à realização técnica é também duma inspiração nitidamente romântica”.<sup>1</sup> O próprio Honegger manifestou-se nos seguintes termos ao crítico genebrino R.A. Mooser, da revista “*Dissonances*”: “O que procurei em *Pacific* não é a imitação da locomotiva, mas a tradução duma impressão visual e dum desfrute físico por meio duma construção musical. Parte da contemplação objetiva; a tranqüila respiração da máquina em repouso, o esforço da arrancada, o progressivo aumento de velocidade a fim de colimar o estado lírico; ao patético dum trem de 300 toneladas, lançado em plena noite, a 120 por hora. Enquanto motivo, escolhi a locomotiva tipo *Pacific*, modelo 231, para trens pesados de grande velocidade”.

A proliferação da locomotiva coincidiu com o progresso da técnica industrial em pleno período romântico. Mme. de Girardin falava dum “tapete rolante”. Para Falloux um comboio era um ser dotado de “botas de sete léguas”, enquanto o egrégio poeta Alfred de Vigny proclamava-o “touro de ferro”; “besta apocalíptica de monstruosos relinchos”, assim se afigurava a Victor Hugo. Ou, então, mais poeticamente, “Pégaso bem amado das existências positivas”, conforme Marie Capelle, futura Mme. Lafarge. E como bom naturalista simbolizante, Émile Zola fez o seu romance *La Bête Humaine* girar no ambiente dum caminho de ferro...

E a música? Rossini, no vol. VII nº 9 da recolha *Péchés de vieillesse* legou-nos deliciosa e humorística página “Um petit train de plaisir”, que o pianista Aldo Ciccolini cuidou de registrar em disco<sup>2</sup>. O estranho e enigmático Charles Valentim Alkan também

(1) Willy Tappolet, *Arthur Honegger*, pp. 91-98. Neuchâtel, 1957. Magnífica análise técnica da partitura.

(2) “Comique imitatif. “Brilliantissimol”, vol. XXII, Angel/Odeon, 063 12037, ed. brasileira.

compôs algo nesse gênero descritivo. Hector Berlioz (1803-1869), o máximo gênio do romantismo francês, escreveu em 1846 o *Chant des chemins de fer*, cantata sem nº de Opus, para tenor solista, coro e orquestra. Napoléon Musard deixou-nos uma contradança, descrita por Théophile Gautier, qual premonição de *Pacific*, de Honegger<sup>3</sup>.

O grande compositor pós-romântico tcheco Antonin Dvorak (1841-1904) foi também férvido partidário de locomotivas. Sua casa na rua Zitná, em Praga, ficava próxima à estação Franz-Josef. Cada manhã o egrégio músico visitava os gigantes de aço, chegando a compilar números de locomotivas, os nomes de seus maquinistas... até isso! Anos mais tarde, quando lecionava no Conservatório, Dvorak enviava um de seus discípulos ao pátio de manobras, a fim de que informasse que máquina se encarregaria de presidir o comboio expresso do dia. Seu favorito pupilo e futuro genro Josef Suk encontrou-se em sérias dificuldades, porque retornou ao gabinete de trabalho de Dvorak com o número do "tender", em vez do da locomotiva... "Eis aí - observou ironicamente Dvorak à sua filha - a espécie de homem com quem você pretende casar-se!". Em Nova York o compositor se permitiria uma caminhada de 60 minutos, até a rua 155, especialmente para assistir à trovejante passagem dos Expressos de Chicago! E Dvorak acabou apaixonando-se pelos navios!<sup>4</sup>.

Também na música erudita brasileira faz-se presente a máquina a vapor, sendo o mais conhecido e constante exemplo *Bachianas Brasileiras*, nº 2 (São Paulo, 1930), de Villa-Lobos (1887-1959), cujo epílogo, "Tocata" ficou subtitulada "O trenzinho caipira" (o genitivo "do" parece derivado da transposição inglesa, "The Little Train of the Caipira"), página genial, que fala por si própria. À orquestração normal, o compositor acresceu alguns instrumentos típicos: ganzá, chocalho, pandeiro, matraca, reco-reco, caixa-clara, triângulo, pratos, bombo, piano.

Curiosamente notamos a locomotiva na canção brasileira de câmara! O mesmo título *Trem de Ferro*, serviu para Souza Lima e José Siqueira, ao passo que Waldemar Henrique possui o bem conhecido *Trem de Alagoas*<sup>5</sup>.

(3) José Bruyr, *Honegger et son oeuvre*. Paris, Corrêa, 1947, pgs. 82-85

(4) Alec Robertson, *Dvorak*, pgs. 38, 72. London, Dent, 1947.

(5) Vasco Mariz, *A canção brasileira*, Rio de Janeiro, 4ª edição, 410 pgs.

Toda essa incrível floração inspiracional funciona demonstrativamente quanto ao aspecto cultural dos "Steam Engines", ao passo que os gigantes de aço, movidos a diesel ou volts, nem de longe ostentam a grandiosidade da máquina à base de água, hulha ou madeira.

No Brasil, a estupidez tecnocrática governamental, a fúria iconoclasta à memória nacional, os interesses das multinacionais pelo transporte rodoviário, fizeram com que magníficas locomotivas, vagões de luxo, estações primorosas fossem arrasadas, cortadas a maçarico e convertidas em sucata.

Ainda bem que os amantes dos velhos comboios decidiram reagir. Fundou-se a ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, que surpreendentemente encontrou enorme receptividade e compreensão tanto na FEPASA quanto na Rede Ferroviária Federal. Sem prévio aviso e de repente ergueu-se um formidável interesse coletivo pelo supostamente transacto tipo de ferroviária composição. E nem se diga tratar-se de avelhantados ferroviários aposentados... Gente de todas as faixas etárias se interessaram, talvez porque os enlatados americanos de TV nunca descaram de representar os trens seguindo para o Oeste, por entre esguichos de água a ferver, enormes rolos de fumo subindo das não menos gigantescas chaminés-balão!...

(Transcr. do "Diário Popular", São Paulo, 23-8-1981):