



das torturas do passado às

Na batalha de Boswarth, Ricardo III, que Shakespeare tão tragicamente descreve, gritou, ao vê-se perdido:
— Um cavalo, o meu reino por um cavalo!

Que teria oferecido o desvairado rei se fosse possível imaginar, naquele relampago de desespero, a existência do automovel?!

A humanidade caminhou muito devagar até ao momento em que se inventaram os carros magníficos que

Realmente a cadeirinha conduzia os seus corpos lentamente mas, dentro delas, os pensamentos transportavam-se bem alto: aos ceus dos amores.

No mar contava-se apenas com o vento até que um inglez de genio foi mostrar a Napoleão o seu modelo de barco a vapor. O homem do destino repeliu-o e perdeu-se. No mundo tudo é uma questão de maior ou menor velocidade. Se o aproveitasse, ter-se-hia salvo, porque teria batido a Inglaterra.

Pelo mesmo motivo, se o automovel tivesse sido construido mais cedo, decerto se mudaria a face do mundo, porque outros seriam os destinos dos conquistadores.

O vapor foi tendo, pouco a pouco, as suas aplicações. O *rail* galgou as fronteiras; uniu mais os *homens* e quando a bicicleta chegou, as locomotivas zombaram da sua forma ridícula, da sua pretensão de velocidade.

Mais uns anos e a maquina portentosa chegaria; mais umas tentativas, e ela seria a síntese do luxo na rapidez.

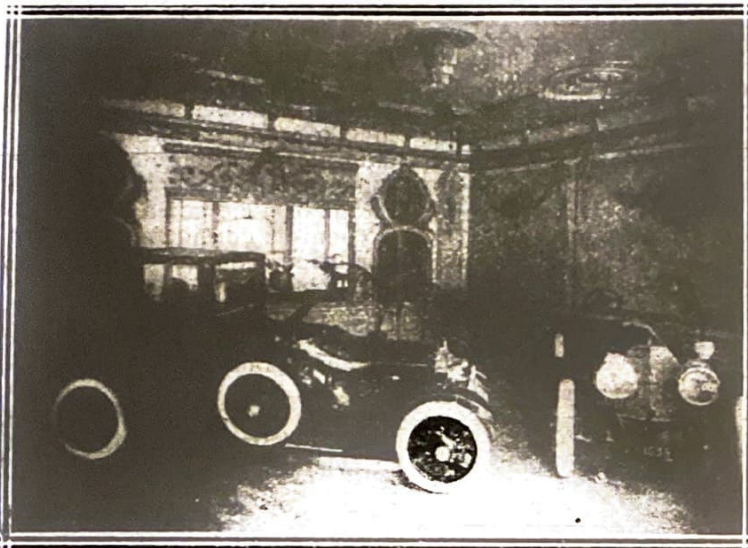
Começaram, então, as rivalidades.

O homem tem o habito secular da disputa, do jogo, a ancia de vencer os outros e daí nasce, decerto, o aperfeiçoamento constante das suas invenções.

Havia já o automovel de força. Tratava-se de o bater. Criaram-se os carros de comodidade e luxo, os de resistencia, os de corridas, cada um com a sua característica, a sua base, o seu motor, mais ou menos silencioso. As oficinas onde eles se fabricavam chegaram ao colossal, e os salões de exposições tornaram-se verdadeiros palacios.

O automovel foi uma arina de *sport* e mais um goso na existencia. A guerra parecia dever paralisar essa industria mas logo para o seu bom exito da parte duns e de outros dos combatentes se fizeram modificações tão extranhas e tão surpreendentes nos maquinismos que logo a utilidade maxima surgiu.

Sobretudo uns fabricantes de fama mundial, ao mesmo tempo que cuidavam desses aperfeiçoamentos, dedicavam-se a lançar no mercado uma marca que devia



Interior do Salão de exposições da firma Vaquinhas & C.

teem, com a beleza, a ligeireza. Depois, farta de galgar as distancias, quer planar nos espaços. Resta saber se ficará por aí.

Os romanos tinham achado a maxima velocidade na marcha das quadrigas de corridas. Constituia o seu delirio da galgada. Para as pompas consulares e patricias serviam-se dessas lindas liteiras egipcias em que havia franjas d'ouro, sanefas de purpura, tapetes de preciosas peles. Quando as necessidades crescentes da lucta os levavam a ter imaginação inventavam um mais aperfeiçoado carro de guerra e, durante seculos, bispos e mais graves personagens choutearam nas suas mulas bem ajazadas ou aos hombros dos escravos, em vastos palanquins, se mostravam aos povos prostrados. Um dia chegou em que a humanidade imaginou ter descoberto o cumulo, senão da rapidez, ao menos da comodidade. Descobriu o coche no qual os reis pompeavam e os embaixadores meditavam os sortilegios com que deviam ludibriar as côrtes inimigas. Ficaram assim os soberanos na historia metidos naqueles carros paquidermicos, com o ar de quem se passeia em *morgues* ambulantes. Para a guerra montavam os cavalos encarapuçados; para as ceremonias subiam para os seus carros de maravilha.

Desde logo surgiu a cadeirinha — um amor de boceta, como diria um peralta — engrinaldada pelos braços das suas donas. Assecias, as mulheres de amor, as fidalgas, nesses tempos garridos e de aventuras, tornaram-nos o seu transporte predilecto.



Nas oficinas de reparação de automoveis de Vaquinhas & C.



comodidades do presente

surpreender. Trata-se da casa Th Schneider, de Besançon, a qual conseguiu apresentar no grande *Salon de Paris* um *chassis* de 6 cilindros e um motor de bloco unico cuja instalação electrica é movida por dois dinamomas.

Não se trata apenas de saltar os obstaculos, de garantir a velocidade, de salvar as distancias comodamente instalados os passageiros nas almofadas fôfas do carro. E' necessario, com a comodidade, a segurança, com a travessia de tão largas distancias, o maximo da defeza. Os travões carecem de ter uma afinação facilima, os eixos, todos os aparelhos dos carros, devem conseguir um perfeito funcionamento para que esse meio de transporte modernissimo não se torne dum perigoso uso. Tem-se conseguido imenso nesse genero mas havia ainda tanto para fazer que foi necessario a preocupação de anos de laborioso estudo para se chegar á situação de consistencia e comodismo que os automoveis da Casa Schneider possuem.

Ha pouco ainda os vimos galgando as estradas com as suas linhas elegantes, a sua forma airosa, a sua marcha acelerada lembrando magnificos berços passando numa desfilada fantastica, levando os seus passageiros a salvamento, dando-lhes a alegria de chegar velozmente como o pensamento, sem um cansasso, sem um dissabor.

Como se vê, o mundo marchava ha uns seculos mas era bem-minguado o seu avanço comparado com o que, na realidade, agora tem, mereço do automovel.

Quando o progresso começou a avassalar tudo houve quem o receasse. Graves figuras da egreja condenaram a electricidade e o vapor como de autenticos sortilegios dia-



A fachada do belo estabelecimento dos srs. Vaquinhas & C.ª

bolicos. Os prodigios que uma operava e o ruido, o fôgareu das maquinas com as suas caldeiras evocavam Satan. Prepararam-se excomunhões, mas o progresso acabou por vencer os que o condenavam. As perigrinações começaram-se a fazer-se em caminho de ferro. Deixaram de aparecer os velhos romeiros com as suas conchas pregadas nos farrapos com que iam de longada até á Terra Santa e outros milagrosos logares.

Se o Santo Padre não viaja de automovel é porque não sae do Vaticano, mas os seus cardeaes já o utilizam em vez das pesadas berlindas vermelhas, em que se repotream lançando benções aos fieis ajoelhados.

Nas proprias egrejas apareceu a electricidade. O telefone misturou o ruido das suas campainhas com os argenteos sons que se espalham nas missas. Nalguns templos a iluminação é feita pelas lampadas dos mais aperfeiçoados modelos. O inferno, se é realmente esse antro a forja do progresso, venceu, impoz-se, foi como um alvião formidavel demolindo as mais altas montanhas da incredulidade no germen da maravilha.

A egreja falava da sua razão quando julgava tudo isso obra de sortilegio e os homens habituaram-se a exclamar, diafte dum prodigio que os serve:

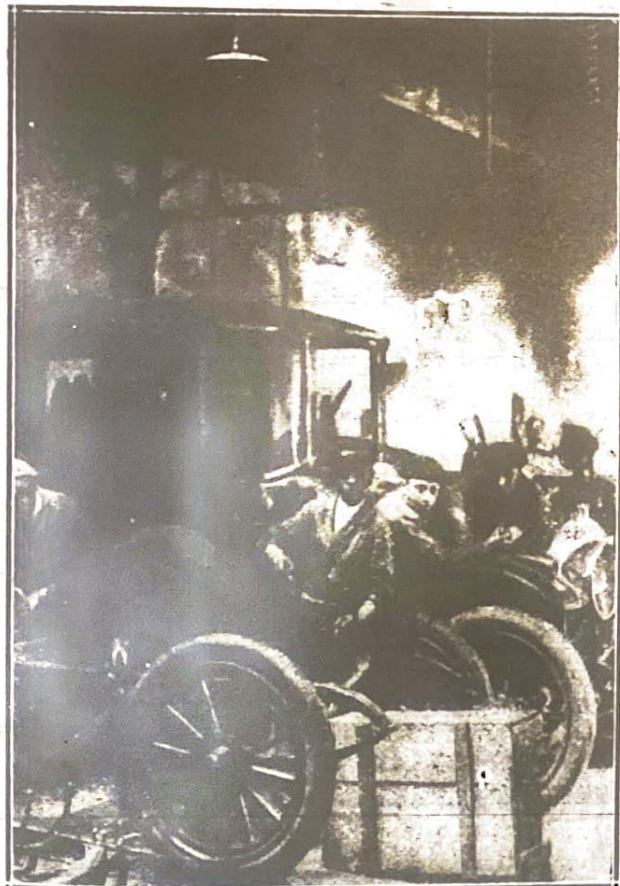
— Esta só pelos diabos!

Já se perde numa nebulosidade a historia do passado. E quando se evoca, na tragedia, a figura de Ricardo III, dando o seu reino por um cavallo, para fugir ao inimigo, vem-nos logo á ideia — tal é o poder do tempo em que vivemos — o paralelo:

— O que daria o rei vencido por um automovel?!

Oh! sem duvida daria até o que de mais precioso tinha: o resto da sua ambição, sobretudo se visse um desses Th Schneider, de Besançon, de que é representante em Lisboa a firma Vaquinhas & C.ª Lt.ª em cujo salão da Avenida da Liberdade, 61, eles se expõem e em cujas oficinas esplendidas, da rua Barata Salgueiro, se vão sempre produzindo maravilhas.

Na verdade, o que daria Ricardo III por um automovel destes?!



Nas oficinas fazem-se os mais completos trabalhos em automoveis