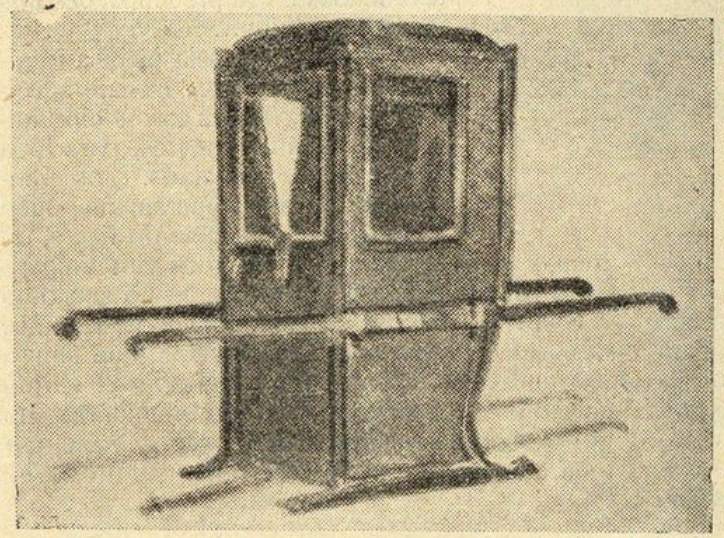
VIAJANDO ATRAVÉS DOS TEMPOS

PARA A LIBERDADE DO TRANSPORTE

Da liteira ao avião — O ansiado domínio da distância e da altura — Pela rapidez, comodidade e comunização dos meios locomoveis.

Sempre mais alèm, mais veloz, mais alto... E o velho e alucinado anseio do homem para dominar as distâncias e as alturas, parece ser também para precipitar a vertigem, impulsionar a vida para o turbilhão. E se as tradições o procuram deter na sua marcha para os longinquos e infinitos horizontes, logo são derrubadas impiedosamente e cruelmente pulverisadas pela sua vontade onipotente, já sem a benção de Deus nem a indulgência do Papa, porque a Igreja se fez mortal, ama e goza as maravilhas demoniacas do último século.



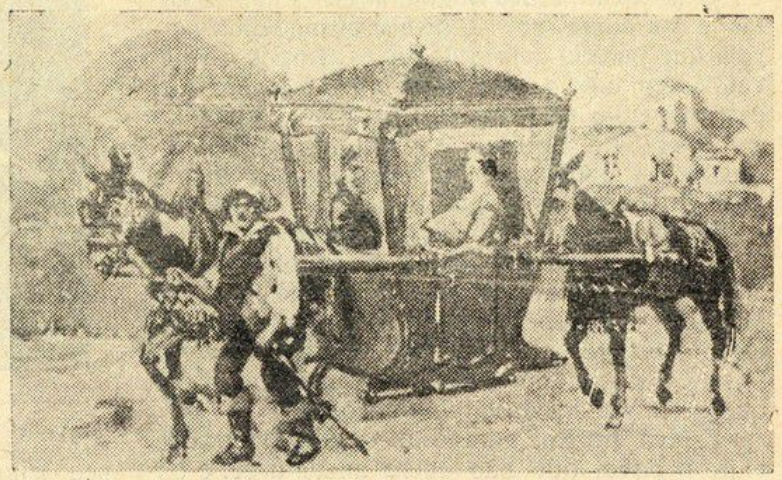
A berlinda

Caminhando incessantemente, ao despique com os tempos, viu o homem que as suas míseras pernas não poderiam ter o privilégio da velocidade e aplicou-se ao recurso material do transporte. Da indolência oriental, paradoxalmente, buscou a liteira que se fez tosco poltronamento de aristocratas, sem ganhar um grau mais de rapidez: apenas veiu transmudar o escravo em besta de tiro. Muitos séculos resistiu a liteira ao desejo de velocidade e de comodidade dos humanos, mantendo-se pertinazmente privilégio odioso.

Nenhum princípio de liberdade se vislumbrava na liteira, por isso, a tradição a acarinhou tanto tempo. O ofício de «cavalo de liteira» rebaixava a dignidade humana, só deveria ser exercido à força por desditosos escravos ou por baixos carregadores. A liteira não poude negar, assim, a sua bárbara orígem: já, no bíblico «Cantico dos Canticos», Salomão descreve com exaltação a liteira de ouro e purpura. E sabe-se que os primeiros povos a usarem tão iníquo meio de transporte foram o grego com o seu *forcion*, o romano com a sua *becticari*, o chinês com o seu palanquim e o japonês com o seu *tchanpol*.

Passou o Sermão da Montanha a proclamar a fraternidade humana: embora! A liteira persistiu, conduzindo aos prazeres da vida faustosa os aristocratas indolentes. E quando cessou, uma vez, a escravidão, ainda houve muitos homens que se prestaram a substituír os escravos, dando existência à execravel liteira como meio de locomoção nas cidades e até nas viagens interurbanas.

E só muito tarde, quando já ia no declinio o século XVIII, talvês já nos prenúncios da Revolução Francesa, terminou o longo reinado da liteira, o maior na dinastia dos transportes, para lhe suceder a caleça fidalga, que também era usufruto regalado de burgueses. Veiu a caleça libertar os homens dos varais ignominiosos, mas a ansiedade duma condução veloz não foi satisfeita num só quilómetro. A demo-



A liteira

cracia era cousa ignorada e — contraste singular — deveria vir firmar-se no pântano político, primeiro que na vida comum das sociedades. A

caleça tinha, agora, duas grandes rodas e uma caixa levesinha; apenas um lugar para fidalgo ou dama, e os varais para instalação problemática do condutor. E a besta que puxava aos varais empregava, por cruel ironia das circunstâncias,



A caleça

esforço muito inferior ao do miseravel liteireiro.

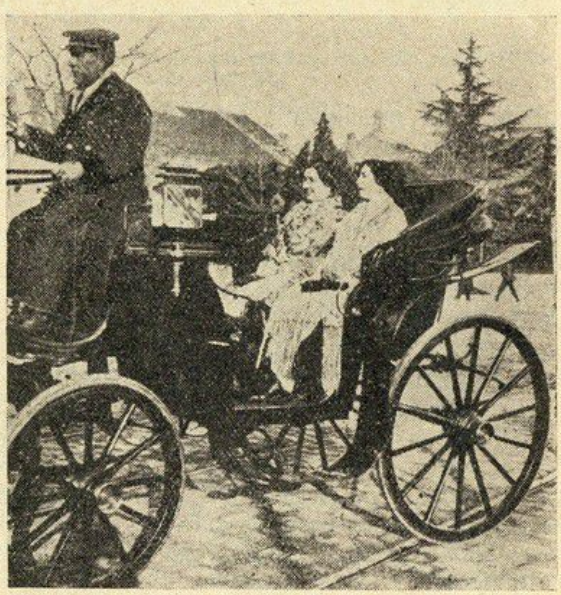
Mas a caleça ainda herdara baixos vícios da liteira. Tinha a configuração de um trono e, para que o fidalgo a êle subisse, baixava-se o humilde caleceiro, que tinha a tara hereditária dos escravos e moços de liteiras, para fincar um joelho no solo duro e oferecer o outro joelho dobrado, à guisa de estribo. A única compensação do pobre seria a vista de uma perna elegante, o perfume sensual de uns vestidos luxuosos — se o passageiro fosse, então, uma dama que involuntariamente lhe patenteasse as tentações de uma carne moça... Só assim, o homem, sentindo o prazer inato da vertígem, impulsionava o minúsculo veículo para a louca velocidade....

O lisboeta parava a admirar essas damas fartas e formosas que se hísterizavam numa corrida que parecia delírio naqueles tempos tão pacatos, em que o céu só pertencia a Deus e as estradas eram senhorio de El-Rei. Mas o reinado da caleça foi devéras curto. Surgira num momento em que a plebe começava pensando no seu direito a ser transportada. E na prática dêsse direito se tornou comum a ligeira locomoção. Sentindo instintivamente a conquista democratica dos transportes, o trucidar de todos os privilégios de condução sob as rodas vertiginosas do progresso, a fidalguia decadente e até o burguês de poderio recente, adaptou-se ao fiacre que se importara da moda francesa.

Estava porêm, atirado o desafio aterrador entre o povo, que não quere andar a pé, e os senhores, que pretendem monopolizar a comodidade da condução rápida. Depressa surgiu na praça pública a sege para o freguês endinheirado; e a plebe atirou-lhe o seu desprêso de campeão pedreste, baptisando-a irónicamente de «trem» pela disposição das suas ferragens, de «tipoia» pela aplicação que os esturdios lhe davam, fóra designações picarescas que o casto dicionário não regista, por imposição dos caturras que nunca se erguem do seu espaldar.

Mau grado a prosápia dos senhores, o povo conquistou o veículo da moda francêsa, tornou-o bem lisboeta. A «tipoia» fez-se o reclame das toiradas em tarde de sol e vinho, fez-se o grito estrídulo das mulheres e dos tunantes nas noites de prazer e estroinice, a discreta confidente nos passeios de namorados e amantes, nas compras e visitas que faziam damas acreditadas e nas preocupações dos médicos activos...

Conquistada pela plebe a faculdade do transporte, haviam surgido logo os grandes carros hipomoveis, de muitos lugares, para toda agente, a preços baixos. E os grandes hipomoveis limparam um pouco a «sugidade» plebeia do fiacre, do trem, da tipoia; porem, o burguês vira vulgarizado esse meio de transporte e, no seu odio ridiculo à democracia locomovel, apossou-se dessa maravilha mecanica e veloz que tem a flagrancia do nosso seculo. O automovel surgiu aos olhos assombrados e investigadores do povo, a principio, desataviado e ronceiro, e, por fim, elegante, comodo e rápido. Insultuoso no

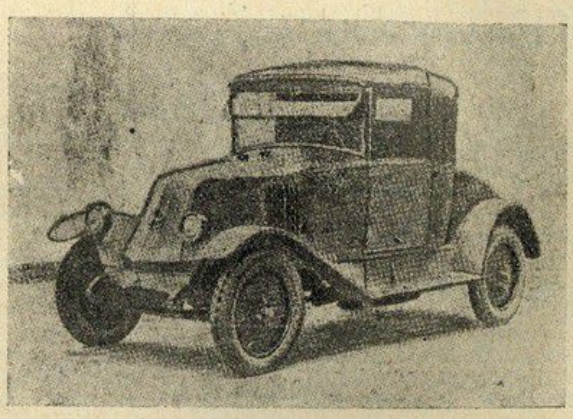


O trem de praça

seu triunfo, o burguês passou a sujar o povo com a lama que salpicava de sob o rodado desse moderno veiculo que tem em si a configuração da liteira, da caleça, da sege, do fiacre...

Entretanto, surgia tambem o carro electrico, bonito, alegre e veloz, a oferecer um lugar co-

modo e barato ao popular. Parecia garantir-se assim a deslumbrante aristocracia do automovel que impava o burguês de vaidade e dava



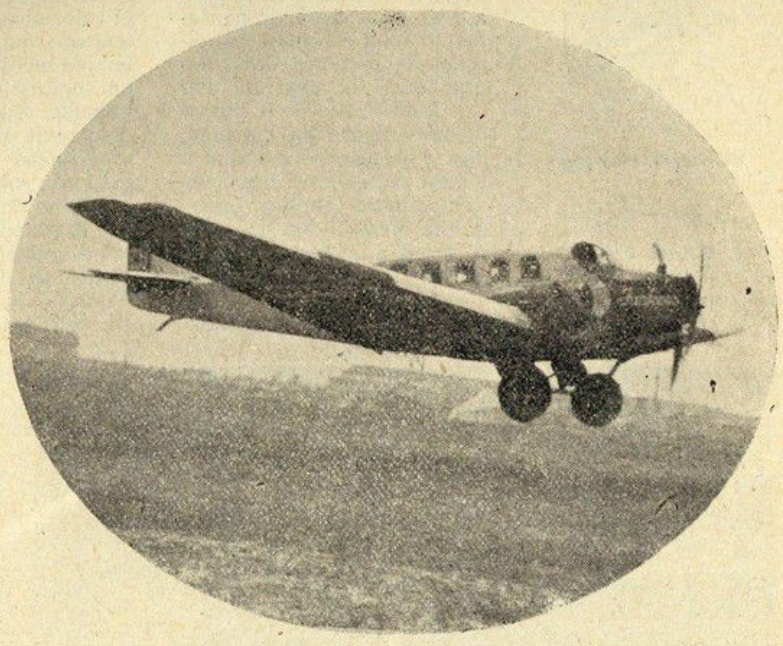
O auto-taxi

um «alegrão» ao raro popular que apanhasse uma «boleia» da amizade de um «chauffeur». As aristocracias, porem, são efemeras no nosso seculo: como outrora, a caleça e a tipoia, o automovel foi invadindo a praça publica, patenteando preços modicos que permitiam uma «loucura» por ano ao vulgar lisboeta.

A traçar caminho para a democracia da velocidade, surgiu depois a *sid-car*, a moto-cadeira, que largo tempo dominou, vencendo facilmente o prestigio barato da tipoia e ameaçando, com uma severidade toda popular e irreverente, a ficticia aristocracia do automovel. Na luta desigual entre os cavalos de tiro e os cavalos de força, fica moribunda a tipoia e torna-se comum o automovel.

Os lisboetas já conquistaram o automovel. O triunfo deu-lhe a Cooperativa dos «Chauffeurs», atirando para as ruas uma nuvem de *taxis* que regalam o cidadão, asfixiam de vez a arcaica tipoia e mandam ao diabo as incomodas *sid-cars*, alem de impedir que as passagens dos electricos se elevem mais, já que não descem. Atràs de *taxis*, *taxis* virão — e não faltam, velozes e pequeninos, de tão modicos preços, que os electricos se tornarão transporte de ricos se teimam em sugar a bolsa do transeunte a pretexto de um simetrico quilometro de percurso.

Mas o delirio da velocidade aumenta. O automovel não basta e outro poder mais alto se levanta — o avião que se eleva às alturas a esfarrapar todas as leis da gravidade. O «Junker's» soberbo veiu já oferecer novas emoções ao lisboeta, sem inquirir a que classe ele pertença. Agora é a vertigem, são as grandes viagens em poucas horas, o dominio do ceu, a caça aos anjos, a troça a Deus... Está proclamada, por direito proprio, a democracia do transporte. Temos já o automovel *taxi* — mas quando teremos, senhores, — o avião *taxi?*



O «Junker's»

David de Carvalho

A OBRA DE ZOLA

E' deveras curiosa a investigação de Marcel Prevost sobre as obras de Emile Zola.

Segundo ele, as obras de Zola eram quasi exclusivamente compostas de volumes a 3,50 francos.

Emile Zola escreveu 45 volumes, 25 de 500 pag. e 20 de 350, o que perfaz 20.000 paginas.

Cada pagina era composta de 36 linhas, e então escreveu 720.000 linhas. Como cada linha tinha aproximadamente 50 letras, escreveu 36.000.000 de letras.

Segundo Prevost, venderam-se, em lingua francesa, 2.628000 volumes, donde se segue que o numero de letras saidas das tipografias da França e espalhadas por Zola foi de 2 triliões, 102 biliões e 400 milhões.

Admitindo que cada letra medisse o minimo de um milimetro, teriamos todas as linhas de todos os volumes vendidos do *autor do Germinal*, ocupando uma extensão de 2.102.400 quilometros; quer dizer, aproximadamente 52 vezes a circunferencia da Terra.

Colocando uns sobre os outros, todos os volumes publicados, a 4 centimetros de espessura cada um, mediriam 105.120 metros de altura, que é como se dissessemos, vinte e uma vezes a altura do Mont-Blanc, onze a do Himalaya ou 350 vezes a Torre Eiffel.

Os volumes que em França melhor se venderam, foram La Debacle, 213.000; Nana, 204.000; Lourdes, 165.000; L'Assomoir 151.000,

Prevost publicou esta curiosa informação em Março de 1906, feita somente com o que apurou nas tipografias da França.