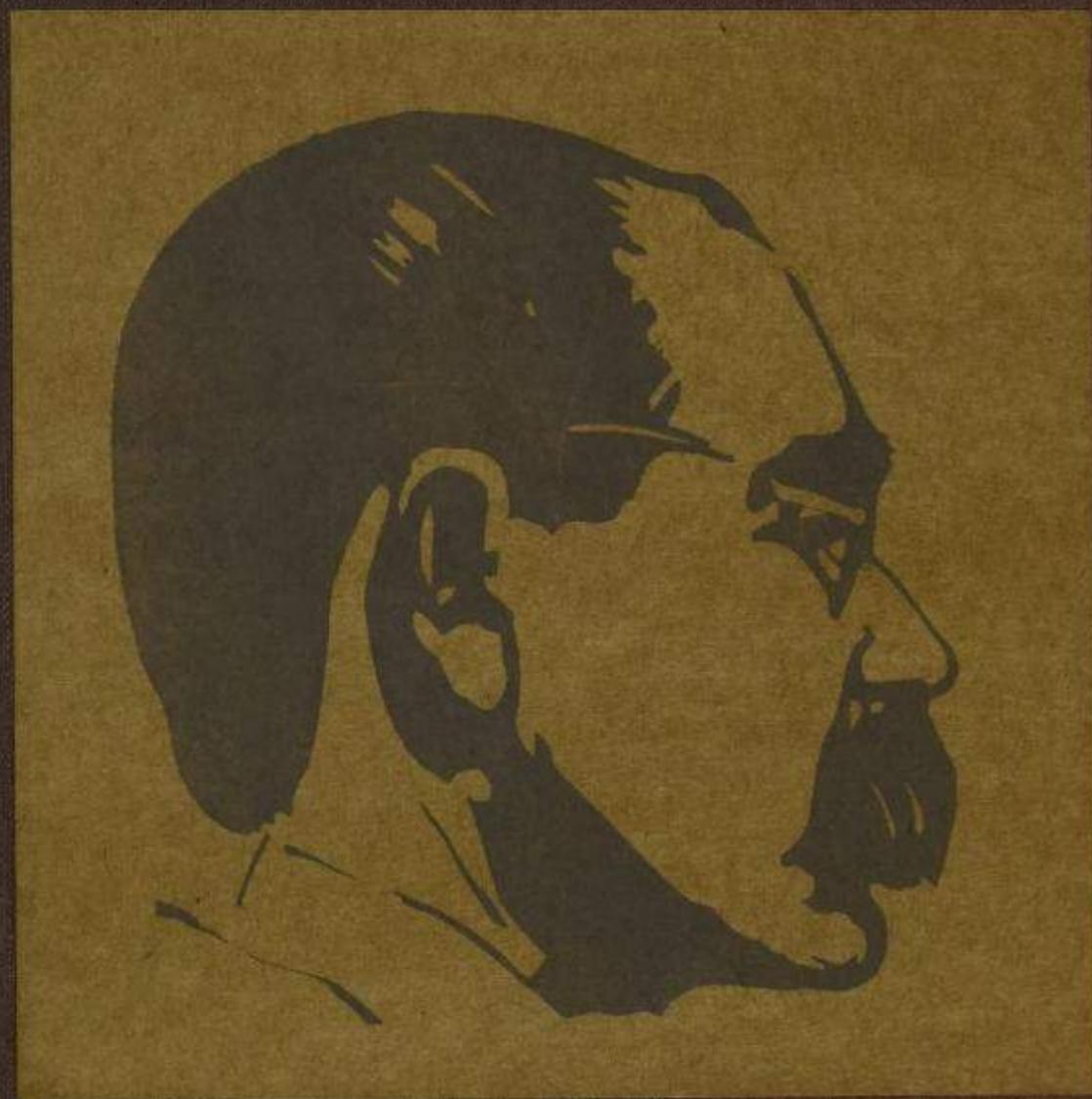


CENAS BRASILEIRAS

RUDYARD KIPLING





AGENCIA MONROE

SUL AMERIC

P. Publico



P. M. Floriano R.

CENAS BRASILEIRAS



RUDYARD KIPLING

CENAS BRASILEIRAS

Um Documento Inédito — A Presença de Kipling no Brasil

Tradução de
Pinheiro de Lemos
(texto)
e Geir Campos
(poemas)



EDITORA RECORD

Título original inglês: BRAZILIAN SKETCHES

Copyright (C) 1927 by Rudyard Kipling

Capa: retrato do autor em litografia por William Nicholson

Guardas: Rio de Janeiro: a "Cinelândia" na Praça Marechal Floriano, em 1928
(Foto A. Malta, Col. G. Ferrez)

Direitos de publicação exclusiva em língua portuguesa no Brasil adquiridos pela
DISTRIBUIDORA RECORD DE SERVIÇOS DE IMPRENSA S. A.
Rua Argentina 171 – 20921 Rio de Janeiro, RJ que se reserva
a propriedade literária desta tradução

Impresso no Brasil por ZEZ Programação Visual Ltda.

Sumário

Rudyard Kipling
e o Brasil

Rudyard Kipling e o Brasil	11
A Viagem	19
Rio	33
O Pai dos Relâmpagos	49
Uma Criação de Cobras	65
São Paulo e Uma Fazenda de Café	79
Estradas de Ferro e Uma Subida de Seiscentos Metros	95
Um Mundo à Parte	113

Rudyard Kipling
e o Brasil

No início do ano de 1927, o Brasil foi visitado por uma celebridade literária, então no apogeu de sua fama. Rudyard Kipling, detentor, vinte anos antes, do Prêmio Nobel de Literatura, pela primeira vez atribuído a um escritor de língua inglesa. Na época de sua premiação e na de sua visita ao Brasil, na última década de sua existência, encerrada em 1936, aos 71 anos, a Inglaterra ainda era a maior potência colonial do mundo. E Kipling, que fora o romancista e o poeta da dominação britânica nas terras asiáticas, pôde cerrar os olhos na ilusão de que havia celebrado glórias perenes, ao exaltar o estoicismo e a coragem com que os ingleses enveredavam por terras desconhecidas, entre gentes de costumes, línguas e crenças estranhos, desconfiadas e hostis, arcando com os sacrifícios a que num de seus poemas deu o nome de *the white man's burden* (o fardo do homem branco), isto é, a sua missão civilizadora, que implicava na redução de tudo a um denominador comum — o estilo de vida britânico.

Exaltando com fervor o Império inglês — a coroa da imperatriz fora aceita pela Rainha Vitória em 1876, um ano antes da comemoração do jubileu de ouro de seu reinado — Kipling estava exaltando a si mesmo e a seus pais. A si mesmo, porque nascera como súdito britânico em Bombaim, em 1865, em pleno esplendor imperial, e fora na Índia, escrevendo sobre temas locais, que se fizera escritor e começara a alicerçar sua fama. E a seus pais porque estes, pouco depois do casamento, tinham deixado a Inglaterra para participar da incorporação da Índia à cultura ocidental. Seu prenome era uma expressão do saudosismo paterno. Fora às margens do Lago Rudyard que John Lockwood Kipling, então um jovem pintor, declarara seu amor a Alice Macdonald, filha de um pastor metodista, que o acompanharia à Índia e seria a mãe do futuro escritor. Na Índia, o pai de Kipling seria diretor de uma escola de arte industrial e, mais tarde, o diretor do Museu de Belas-Artes de Lahore. Como geralmente acontecia com os filhos dos funcionários coloniais, Rudyard foi mandado, menino de apenas cinco anos e meio, para a Inglaterra, a fim de ser ali educado, sob o cuidado de parentes, em cuja casa ficou como pensionista. Aos 12 anos, doente dos olhos e ameaçado de cegueira, a mãe foi buscá-lo em Southsea, onde vivia. Ficou, depois, internado num colégio inglês até completar 17 anos, quando regressou à Índia. Nessa viagem atravessou pela segunda vez o Canal de Suez, de que a Inglaterra, a princípio simples cofinanciadora, com 20% do capital, era então a dona exclusiva.

Em pouco, entrava para a redação da Gazeta Civil e Militar. Na Inglaterra, começara a escrever versos dos quais enviava cópias aos pais, em letra caprichada. Ficaram eles tão impressionados com o talento do filho que mandaram imprimir, em Lahore, numa edição de apenas 50 exemplares, alguns desses versos, com o título de Poemas de Um Estudante. Foi, pois, pela porta da poesia que Kipling entrou na literatura. Mas parecia tão desconfiado da validade de seus primeiros es-

forços que recorreu ao completo anonimato, ao publicar, em 1886, o livro de versos humorísticos e satíricos *Departmental Ditties*. Embora anônima, essa obra mereceu o interesse do famoso crítico *Andrew Lang*, o primeiro a louvar, na Inglaterra, o talento de Kipling, em artigo no qual lamentava que a identidade do autor desses excelentes versos não houvesse sido revelada. Muitos hoje proclamam — e *Graham Greene* é um desses — que mesmo quando estiverem esquecidas, como já estão sendo, muitas das obras de Kipling, principalmente as mais comprometidas com a dominação inglesa na Índia, seus versos ainda serão lembrados e publicados nas grandes antologias. Raras delas até hoje deixaram de incluir poemas como *If*, *Recessional*, *Mandalay*, *Danny Deever*, *Gunga Din*, *Song of the Banjo* e outros.

Depois de escrever poesias e reportagens, Kipling começou a se dedicar à ficção em prosa, estampando na *Gazeta Civil e Militar* seus primeiros contos, entre os quais *The Phantom Rickshaw* ficaria lembrado como de suas melhores produções do gênero. Os admiráveis contos iriam convertê-lo num escritor de renome internacional, com a publicação, em 1887, de *Plain Tales From the Hills*, cuja primeira edição foi inteiramente absorvida na própria Índia. Logo depois da publicação da segunda, o livro foi traduzido para o francês e, desde então, o nome de Kipling continuou a atravessar fronteiras. Chegaram-lhe convites para escrever outras publicações e as casas editoras disputavam os seus escritos. Publicou uma série de livros de contos, poemas e novelas. Entre os volumes de narrativas em prosa, *Wee Willie Winkie*, *Soldiers Three*, *Under the Deodars*, *The Day's Work*, *The City of Dreadful Night*, etc. Isso era alternado com livros de impressões de viagens, pois a partir de 1889 seus horizontes se alargaram grandemente. Viajou através dos Estados Unidos, da costa do Atlântico à do Pacífico. Foi ao Japão e, mais tarde, à extremidade meridional da África. Fez amizade com *Cecil Rhodes*, o último grande aventureiro do imperialismo britânico, magnata dos diamantes e autor do ousado projeto da estrada de ferro *Cape Town — Cairo*. Era hóspede de *Rhodes* na África do Sul, em 1898, quando escreveu o famoso poema *O Fardo do Homem Branco*, com estes versos que ficariam famosos:

“Take up the White Man’s Burden
Send forth the best you breed
Go bind your sons to exile
To serve the captives’ need.”

Mal acabara de escrevê-los, fez uma cópia e a enviou a *Theodore Roosevelt*, o coronel de cavalaria que, voltando aos Estados Unidos como herói da guerra con-

tra os espanhóis em Cuba, acabara de ser eleito Governador do Estado de Nova York, de onde sairia Vice-Presidente dos Estados Unidos e não tardaria muito a ir para a Casa Branca, após o assassinato do Presidente William McKinley, em 1901. E seria o homem da big stick policy... Com as derrotas inglesas na guerra dos bôeres, a indignação de Kipling seria tão grande que escreveria versos contra "os imbecis de flanela branca", tomadores de chá e jogadores de críquete, frívolos e egoístas, que em vez de se adestrarem nas artes militares se dedicavam a esportes menores e efeminados. E, com todo o seu imperialismo, escreveria também um poema de indignado protesto, quando uma parte da esquadra inglesa, juntando-se a uma parte da esquadra alemã, bloqueou e bombardeou a Venezuela, por não estar amortizando em dia os empréstimos contraídos com banqueiros britânicos e germânicos.

Logo depois, quando se reunia em Haia uma conferência internacionl para examinar esse problema, sendo o Brasil representado pelo Senador Rui Barbosa, recebia ele o Prêmio Nobel de Literatura, que aceitou, embora tivesse sistematicamente recusado outras honrarias, inclusive o cobiçado título de "poeta laureado" da Inglaterra, que ficara vago com a morte, em 1892, de Alfred Tennyson, autor da Carga da Brigada Ligeira. A viagem de Kipling ao Brasil, vinte anos depois do Prêmio Nobel, foi laboriosamente preparada. Antes mesmo do início, havia sido anunciada por O Jornal, que iria publicar suas impressões do Brasil, e por outros órgãos da nossa imprensa. Na sessão realizada pela Academia Brasileira de Letras a 3 de fevereiro de 1927, o presidente Rodrigo Otávio comunicava a seus pares que Kipling já havia embarcado na Inglaterra. Acrescentava que "o célebre romancista inglês se demorará alguns dias nesta cidade, sendo conveniente nomear-se uma comissão para recebê-lo, realizar-se uma sessão solene em sua homenagem e oferecer-lhe a Academia um banquete, no qual tomarão parte não só acadêmicos como outros homens de letras". Carlos de Laet diz não ser contra os banquetes, mas promovê-los a própria Academia de Letras era, no seu entender, uma inovação. Consultado, concordou o plenário com a parte inicial da proposta: autorizou a diretoria a receber e dar as boas-vindas a Kipling, sendo designado pelo presidente, para saudá-lo, o acadêmico Gustavo Barroso. Rodrigo Otávio sugeriu que, além da saudação oficial, fosse feita também uma breve saudação, em inglês, ao visitante, com o que o plenário concordou.

O próprio presidente da Academia Brasileira de Letras compareceu ao desembarque de Kipling, na noite de 13 de fevereiro. O escritor fez uma visita à Academia, no Petit Trianon, para agradecer a deferência, sendo acompanhado pelo Embaixador da Inglaterra, o escritor e diplomata Ronald de Carvalho, representante do Ministério das Relações Exteriores, e ainda pelo escritor Antônio Batista Pereira, futuro tradutor do romance Kim. Não havia diretores presentes, mas Ki-

pling expôs a finalidade de sua visita ao chefe da secretaria, deixando um cartão com palavras amáveis para ser entregue ao presidente. Rodrigo Otávio, informado desse gesto, logo procurou Kipling, no Hotel Glória, onde o escritor inglês se hospedara, a fim de combinar o dia em que ele seria recebido, em sessão pública e extraordinária. Kipling havia saído. Mas Rodrigo Otávio voltou, mais tarde, ao hotel, ficando combinado que a sessão seria no dia 2 de março, às 17 horas, como toda a imprensa logo anunciaria.

*Nesse dia, estiveram presentes 17 acadêmicos — Rodrigo Otávio, Antônio Austregésilo, Augusto de Lima, Ademar Tavares, Luís Carlos, Fernando Magalhães, Afonso Celso, Afrânio Peixoto, Aloysio de Castro, Coelho Neto, Constâncio Alves, Dantas Barreto, Goulart de Andrade, Gustavo Barroso, João Ribeiro, Laudelino Freire e Silva Ramos — além dos Embaixadores da Inglaterra, da França, dos Estados Unidos e da Argentina, representantes do Presidente da República, dos Ministros das Relações Exteriores, da Fazenda e da Justiça, do Prefeito do Distrito Federal e do Chefe de Polícia, além de numerosos diplomatas, membros da colônia inglesa e jornalistas. O Ministro da Fazenda era Getúlio Vargas, futuro acadêmico. O Embaixador da França, Alexandre Conty, era também sócio correspondente da Academia, título que lhe fora dado em retribuição à sua atuação, quatro anos antes, como intermediário na doação, pela França, do Petit Trianon a essa instituição literária. Havia ainda outra presença conspícua na sessão, a da viúva do Presidente Theodore Roosevelt, dos Estados Unidos, então conhecendo o país que seu marido visitara pouco depois de deixar o poder e sobre o qual escrevera em 1914 o livro *Through the Brazilian Wilderness*.*

Rodrigo Otávio abriu a sessão e, logo, passou a discursar em inglês, saudando não só Kipling como ainda a viúva Roosevelt. Falou depois Gustavo Barroso, analisando longamente a obra do visitante inglês, discurso ao qual, cumprindo deveres de cortesia, mesmo sem nada ter entendido, Kipling respondeu, em comovido agradecimento, recebendo calorosos aplausos. Como Gustavo Barroso o saudara em português, foi também em português que Kipling lhe enviou uma carta de agradecimentos, em texto provavelmente traduzido pelo diplomata Ronald de Carvalho, colocado pelo Ministro Otávio Mangabeira à sua disposição. Tal carta dizia:

“Rio de Janeiro, 7 de março de 1927. / Meu caro Barroso. / Peço-lhe não me julgar impertinente por ter a felicidade de exprimir-lhe o grande prazer que me causou o seu discurso na Academia. O que V. externou sobre o autor está fora de discussão. Não mereço tanto. Mas na minha qualidade de homem de letras pude sentir e apreciar, mesmo através dos véus de uma língua que, infelizmente, não conheço, o poder, a sutileza e a força do seu discurso, verdadeira obra de arte no fundo e na forma. / Tenho, pois, para com V., de consciência, uma dívida de ad-

miração, criadora de amizade fraternal. / Seu, muito sinceramente, / Rudyard Kipling."

A Rodrigo Otávio, que o saudara em inglês, escreveu em sua própria língua, dizendo-lhe que mal acabara de descer de Petrópolis e reconhecia que, antes de subir para lá, devia ter-lhe escrito para significar-lhe quão profundamente apreciara a honra que a Academia lhe tributara durante sua permanência no Rio. Pedia-lhe que recebesse e transmitisse a seus colegas os mais vivos sentimentos de gratidão. Acrescentava que a lembrança daquela sessão ficaria para sempre na sua memória, como motivo de orgulho. Com essa carta, encerraram-se os contatos entre a Academia e o Grande escritor. Mas Kipling, no último capítulo deste livro, faria uma expressiva referência a tal sessão, aludindo ao discurso de Gustavo Barroso, proferido com "dignidade, cadência e a clareza de uma antiga cultura". Do Rio, partiu ele para São Paulo, a fim de conhecer outros aspectos do Brasil, inclusive o serpentário do Instituto Butantã. Seus artigos, mandados para o Morning Post, de Londres, foram traduzidos e publicados por iniciativa de Assis Chateaubriand em O Jornal. O tradutor inicial foi seu acompanhante, Ronald de Carvalho, que abandonou a tarefa, irritado com a impontualidade do pagamento, e foi substituído por Austregésilo de Ataíde, redator efetivo daquela folha.

A visita de Kipling ao Brasil parece ter tido como principal consequência a promoção de sua obra, com mais de quarenta volumes, em nosso país, onde até então só era conhecida através de edições inglesas, francesas ou espanholas, ou de um ou outro trabalho avulso, traduzido e estampado em publicações literárias. Mas ainda em vida do autor saíram no Brasil apenas duas seleções de suas obras: Mowgli, o Menino-Lobo (1933) e Jacalá, o Crocodilo (1934), ambas em tradução de Monteiro Lobato, e o romance Kim (1934), em tradução de Batista Pereira, mais tarde desprezada pela Companhia Editora Nacional e substituída por outra, também do autor de Urupês. Surgiram também traduções de alguns poemas de Kipling, como o If, num admirável texto de Guilherme de Almeida. Depois do desaparecimento de Kipling, surgiram outras traduções de suas obras em edições brasileiras, como O Livro da Jângal, prosa por Monteiro Lobato e verso por Jamil Almansur Haddad, editado em 1941; A Luz que se Apagou, primeira tradução por Azevedo do Amaral, na década de 40, e segunda por João Távora, em 1962; Marujos Intrépidos, por Lília Barros, 1947. Em alguns casos, foram as filmagens dessas obras que provocaram o interesse dos nossos editores.

Agora, é a vez dos Brazilian Sketches, uma das raridades da bibliografia de Rudyard Kipling, no momento em vias de ser reeditada na Inglaterra, graças aos esforços conjugados do Professor João Lourenço da Silva, diretor da Casa do Brasil em Londres e da Kipling Society. A idéia dessa reedição surgiu durante um almoço na Casa do Brasil em honra de Lorde Cobham, presidente da Kipling So-

ciety, a que esteve presente o Professor Charles E. Carrington, autor de um livro notável, publicado em 1955: Rudyard Kipling: His Life and Word. O autor dessa admirável biografia, durante aquele almoço, recordou a grande admiração de Kipling pelo Brasil e suas profecias sobre o nosso futuro. E frisou a circunstância de ter Kipling tido, na primeira infância, uma babá de Goa, que falava a língua portuguesa. Quem sabe se por causa disso o discurso com que foi saudado por Gustavo Barroso não ecoou no seu subconsciente como uma música vagamente familiar?

O Brasil não é mais o mesmo que Kipling observou nos primeiros meses de 1927, quando se iniciava, euforicamente, o governo de Washington Luís, sob o lema rodoviário de que "governar é abrir estradas". Mas ainda guarda alguma coisa do que ele viu. É o mesmo o entusiasmo popular pelo carnaval. As bananeiras, que tanto o encantaram com sua folhagem e seus frutos, ainda aí estão. A vitória-régia descomunal, que ele sonhara ver desde a juventude, ainda pode ser contemplada no Jardim Botânico. O serpentário de São Paulo ainda oferece as mesmas emoções que fornecera a Theodore Roosevelt e Kipling. Petrópolis é que deixou de ser a cidade dos embaixadores, dos presidentes e dos ministros. Já não somos tanto, como outrora, um "mundo à parte". Nem as florestas impedem hoje o pouso dos aviões, como em 1927. Mas o que escreveu Kipling vale muito, principalmente como termo de comparação entre o que fomos e o que somos, ou entre o que éramos e deixamos de ser neste meio século.

R. Magalhães Júnior
(Da Academia Brasileira de Letras)

Rio, abril de 1977

A Viagem

Os Amigos

Uns amigos eu tinha — e sonhava que mortos estavam —
que ao redor do menino na cama com suas lanternas dançavam.
Eram verdes e brancas lanternas de um lado para outro vagando:
e ao fim de tanto tempo passado eu jamais olhara um pirilampo!

Uns amigos eu tinha — e as coroas no céu empinavam —
que ao passar o menino inclinavam-se e até como que suspiravam.
E eram cocos caindo no chão e era a brisa em seu sopro ligeiro:
e ao fim de tanto tempo passado eu jamais tinha visto um coqueiro!

Um amigo tinha eu — que sobre o Cabo Horn apareceu
com um Saco de Carvão nos ombros quando o menininho nasceu.
E ele viu-me aprender a falar, e ajudou a tornar-me um rapaz:
e ao fim de tanto tempo o Cruzeiro do Sul eu não vira jamais!

Um barco tinha eu — sai nele e deixei-o vagar,
até ver que meu sonho era falso e viviam em todo lugar
meus amigos: vivos os coqueiros, bem vivo o Cruzeiro do Sul:
e também eu dancei — como os mil pirilampos dançando no azul!

Há muito tempo, nos meus sonhos de menino, andei pela quinta parte do mundo e tudo com que deparei era diferente de todo o meu conhecimento anterior, como só crianças e velhos desejam que seja. Agora o sonho se tornou realidade.

Os navios sul-americanos são por si mesmos um mundo, mais íntimo e especializado que qualquer outro. As perguntas começaram a ser respondidas em espanhol ou português enquanto ainda estávamos no cais de Southampton. Os letreiros do navio são escritos nas duas línguas e os passageiros não mostram o menor interesse por qualquer pessoa ou coisa, por qualquer motivo ou atitude que até então tinham parecido importantes. Antes que o nosso vapor mudasse de posição sob o sol, os centros de gravidade foram modificados e nós passamos a girar em novos eixos.

Um companheiro de viagem era, de berço e tradição, natural das Ilhas Falkland e conhecia a mulher que (em 1914) mandara dizer à gente de Sturdee que o inimigo (os alemães) estavam chegando, sem saber que os nossos navios andavam por perto. Ele costumava circular de barco por entre os braços de mar e os fiordes das ilhas e percorrer o interior a cavalo (“Com alforjes, é claro. Não havia jeito de levar uma mala.”). Atravessando rios de pedra e pântanos onde não cresce uma só árvore e onde os homens levantam cercas para prender as aves marinhas quando estão nos ninhos para que assim possam estrumar as pastagens. Tinha sido essa a vida de seu pai antes dele e ele a amava mais que todos os seus outros grandes bens.

Outros companheiros viviam além dos limites da imaginação — entre as neves e as ardências das cordilheiras ou nas concessões sufocantes nas florestas do norte, onde rios desconhecidos que saem do coração de matas desconhecidas enchem e afogam índios cujas tribos ninguém conhece e cujos corpos chegam de borco às fronteiras da civilização. Havia criadores de gado que possuíam terras planas e sem pedras à razão de centenas de léguas quadradas, que as estradas de ferro cruzam em linhas que nunca se acabam, sem jamais haver necessidade de fazer uma curva, galgar uma rampa ou transpor uma ponte. As mulheres e as filhas deles e também as dos príncipes do café pareciam ter estado até ao último momento na Rua de la Paix. Havia também homens com nomes ingleses ou irlandeses que pareciam tão meridionais quanto suas mulheres argentinas, e os filhos, que pa-

reciam movidos a eletricidade, usavam três línguas ao mesmo tempo nos seus brinquedos e iam para a cama quando estavam com sono, nunca antes.

Quando o bendito calor restabeleceu todas as normas da boa vida — roupas leves, bebidas em abundância e indiferença ao que os relógios manufaturados dizem lá no Norte — os homens começaram a falar. Todos julgaram do seu dever dizer que o lugar para onde se ia não era exatamente o lugar que se devia ver, pelo menos primeiramente. Havia cidades e estradas incas, a mais de quatro mil metros de altura, sobre minas de cobre ou talvez depósitos glaciais de ouro... Era tão fácil chegar até lá como a um piquenique. Mas outro dizia que isso não era nada em comparação com centenas de quilômetros compactos de excelente gado Hereford que ia ser todo transformado em extrato de carne e tudo isso acessível mediante uma viagem em confortáveis vagões Pullmans. Ou desejava eu ver cidades tão progressistas quanto Birmingham, com teatro de ópera e prefeitura, bem como prados de corrida de custo e tamanho ilimitados? Ou então mundos verdes de plantações de café, ou fazendas sussurrantes de coqueiros onde velhas casas se escondiam ao lado de capelas muito velhas, e a pessoa podia ter uma impressão do que fora a vida no tempo do soberbo Império do Brasil? Ou caminhos de ferro suburbanos que subiam sinuosamente por montanhas de mil metros ou trens transcontinentais que atravessavam à noite os Andes e serviam uma comida bem decente durante o caminho? Essas coisas e muitas outras estavam ao nosso alcance e os homens do gado, do café, dos navios, do petróleo, das estradas de ferro e de todos os outros interesses diziam com toda a sinceridade que nos dariam boas oportunidades de passeio e divertimento. As condições do tempo eram cada vez melhores à medida que o calor aumentava e tínhamos uma escolta constante de peixes-voadores que evoluíam diante da nossa proa.

Os emigrantes portugueses e espanhóis embarcados em Vigo e em Lisboa se acomodavam ao ar livre na proa, de acordo com o seu costume simples. Disseram-me que a vida que iam ter seria a mesma que tinham conhecido até então, com a diferença de que no Sul poderiam ficar ricos, se tivessem capacidade para tanto. Não teriam grandes dificuldades a superar. Um italiano podia aprender o português que bastasse para as suas necessi-



(Foto Augusto Malta, 1928, Coleção Gilberto Ferrez)

Rio de Janeiro: Praça Paris em final de construção; em primeiro plano, o antigo Senado Federal

dades em quinze dias. Os costumes e a língua haviam reservado aqueles países do Sul para os latinos. Havia também alguns bascos. Era um raça que sempre vencia. Por exemplo, o atual dirigente de um dos grandes países do Sul era de origem basca, e havia muita necessidade de imigrantes. Citaram-me então cifras de quilômetros quadrados e de população que mostravam quantos milhões poderiam ser ainda jogados no ilimitado Sul, antes que começasse a haver algum eco. Alguns dos meus informantes diziam especificamente “Sul”, porque, segundo eles, o Norte significava os trópicos, onde os homens são preguiçosos, ao passo que o Sul ativo e prático é varrido pelos ventos polares e fortalecido por invernos gelados. Ao que os do Norte replicavam: “Vocês não desejariam ser como nós? Quanto não dariam para ser a Paris do Sul?”, e assim por diante.

Fica-se habituado a essas coisas à medida que os dias ficam mais quentes e mais a língua franca, mistura de espanhol e português, se insinua nas conversas e as vozes das crianças se elevam através do convés. “*Eduardo, ahora vea. Cuidado, cuidado, petit imbécile!*” Ou quando era necessário conter ainda mais Eduardo em português: “Ora, vá plantar batatas!”

Mas minha ânsia era a procura da beleza e, salvo o desejo de enforçar os arquitetos, nunca me interessara muito pelas construções municipais. Os mares azuis e purpúreos passavam sob nós e iam acumular-se atrás do navio. As nascentes surgem sem um só tremor quando o dia nasce e dominam plenamente as coisas todas, já inteiramente adulto; e o cair instantâneo da noite que surge logo ao dobrar do crepúsculo tinha sido esquecido havia muito e isso não era bom para a alma. Era preciso ficar em dia com essas coisas.

Um dia, bem cedo, o navio parou e, por isso, todos os pequenos ventos e correntes de ar que por ele circulavam se imobilizaram também. E então o calor — o genuíno calor das terras que não conhecem mudanças de tempo — nos bateu amistosamente nas costas. Estávamos em Pernambuco, ao amanhecer de outro dia precioso como uma jóia, cercados de barcos onde homens vendiam mangas douradas e róseas e periquitos verdes, com todos os fragmentos e explosões de cor definidos como em esmalte, tudo isso debruado pelo concreto dos novos cais, tanques de petróleo e armazéns. Além dessas coisas, a costa baixa cheia de palmeiras e bananeiras de

verdade, do mesmo jeito com que tinham sido vistas pela última vez antes disso, e alguns trechos entrevistados de vilas num cabo cheio de árvores que avançava pelo mar cor de turquesa. Por sobre a borda do navio, vultos vagos de tubarões de focinhos em forma de pá que são os lixeiros do porto e não precisam ser pescados. E de repente, como um trecho de filme já visto, chegou uma lancha com um homem vestido numa roupa branca que já tinha sido muito lavada. Subiu a bordo e apresentou-se a um homem muito moço, que trazia a sua roupa branca de Londres ainda com os vincos por todo o comprimento das calças, e virou-se para os companheiros de viagem e despediu-se deles. Era apenas um novo funcionário que chegava para um banco de Pernambuco. Quando os dois se foram — o moço voltava os olhos para tudo ao mesmo tempo — e eu acabara de calcular o número de lanchas de marcas diferentes que trafegavam em diferentes portos àquela hora, descontando as diferenças de fuso horário, perguntei a um homem:

— Acha, que ele vai-se dar bem?

— Claro que vai e se lembrará pelo resto da vida da sua primeira designação para Pernambuco. Isso acontece com todos. Sei por experiência própria. É um lugar adorável.

Que isso possa ser uma boa notícia para alguma mãe do outro lado do mar.

Estas costas me proporcionaram ainda a história que vou contar para esclarecimento dos psicólogos. Não faz muito, dois empregados de banco de Pernambuco saíram três milhas mar afora (há quem tome liberdades com essas águas) numa pequena canoa tipo canadense que virou. Depois de bem pesadas as circunstâncias, o que sabia nadar melhor partiu para a praia a fim de pedir socorro. Levou muitas horas nadando, mas o que mais o afligia nas últimas etapas era avistar o seu pequeno clube na praia, onde sabia que, àquela hora, os seus amigos estavam alegremente bebendo. Chegou afinal à praia, deu a notícia e uma lancha se apressou em ir buscar o outro homem, que ficara dez horas dentro da água. Com ele, dizia a história, correu tudo bem, mas o que saiu nadando se absteve por completo de gim e de *bitters* durante algumas semanas. Dizia que o gosto da bebida lhe lembrava muito de perto o da água salgada.

Há uma vida fascinante e antiga por trás da verdura das costas — com aventura e atrativos ainda hoje e uma tradição ininterrupta desde o tempo da Rainha Elizabeth, tendo em segundo plano um mundo quase intacto. Tínhamos entrado numa corrente dessa sociedade — pessoas que vinham para cima e para baixo em pequenas excursões pela costa, todas evidentemente ricas, todas simpáticas e descontraídas, bem relacionadas entre si e com os amigos umas das outras. Isso quebrava qualquer laço que pudesse ter existido com o resto do mundo. Esses lugares pertenciam a outro poder e se tinham erguido sobre bases que nos eram completamente estranhas.

Era o que sugeria um velho forte português ao lado de novas obras do porto. Um jeito holandês no feitio dos barcos a vela era outra sugestão, pois holandeses e portugueses estiveram aqui juntos há dois ou três séculos. Os passageiros de gestos e fala descansados completavam a sugestão. Iam, para tratar de negócios próprios, à Bahia, cerca de trezentas milhas abaixo da costa, ao Rio, a mil milhas, ou a Buenos Aires, a duas mil e tantas milhas. O vapor que se via com as chaminés em listras era do Lóide Brasileiro. Ia viajar mil e duzentas milhas para o norte e então subir o Rio Amazonas durante mais mil ou duas mil milhas. As cartas para a Europa podiam ser postas no correio em Pernambuco, porque um navio holandês, francês ou italiano estaria ali no dia seguinte para levá-las.

Depois de saber disso, passamos pelas costas verdes e vazias até que uma grande baía se abriu e nós chegamos à Bahia, onde também todos se conheciam e a impressão de idade e solidez era reforçada pelas velhas igrejas e as antigas casas serenas. Sentia-se, sem precisar que ninguém dissesse, que a Bahia era a Cidade-Mãe, o centro de toda a flamante energia do tempo em que o Brasil nasceu. Ali também o domínio da Igreja fora absoluto e para ali tinham ido escravos aos milhares sem saberem que um dia seus filhos seriam cidadãos de uma república onde não existe a questão da cor. Ali se encontram os pratos e as comidas do velho tempo, admiráveis confecções que derivam principalmente do azeite-de-dendê, as frutas e os sucos de frutas; cores excessivas, verdes, vermelhos e amarelos, como num turbante de negra; a claridade e o calor dominam mas não ofendem; e a alternância regular dos ventos do mar e da terra. Aqui há tudo de que homens realmente civilizados podem precisar. E justamente graças a essas vanta-

gens, preferem falar de suas docas que, afinal de contas, por obra da natureza ou dos empréstimos públicos, existem em todas as cidades marítimas.

Continuamos a viagem e passamos por um certo cabo, onde as águas são sempre frias durante algumas horas, enquanto um brasileiro me contava histórias antigas dos exploradores e dos capitães, bem como dos padres que chegaram depois deles, quando o árdego Portugal puxava para as suas mãos metade do mundo. Tinham tão pouco medo, juízo ou bom senso como os nossos navegantes do mesmo tempo. Do contrário, teriam desistido da empresa. Na verdade, disse-me ele, da Bahia até ao sul do Rio se estende uma cadeia de montanhas de até mil metros de altura a pouca distância da costa. Para conseguir-se alguma coisa, era preciso primeiro enfrentar as tribos ao nível do mar, para então subir a serra que levava realmente ao interior do país.

— Verá melhor isso quando estiver no Rio ou em Santos — disse ele. — Essa serra nos atrasou cinqüenta anos. Antigamente galgava-se a serra em lombo de burro, como fez meu pai. Tudo descia em cargas nos burros... café e tudo mais. Era por isso que precisávamos de escravos. As pessoas não tinham escravos por prazer. Tudo era uma questão de transportes. As estradas acabaram com a escravidão.

E enquanto ele estava dando explicações, o calor, depois de Cabo Frio, caiu de novo sobre nós, as montanhas se ergueram mais majestosas e fantásticamente com feitios de martelos e presas de elefante de pedra, aviludadas, em todas as encostas que não fossem absolutamente verticais, por uma vegetação compacta de floresta. No convés, havia rebuliço e sentimento de posse. A maioria de nossos passageiros, procedentes de Southampton, estava quase em casa.



Malta
1925

Rio

L. Rod. de Freitas

(Foto A. Malta, c. 1925, Col. G. Ferréz)

Rio de Janeiro: Lagoa Rodrigo de Freitas; ao fundo, as praias de Arpoador e Ipanema

Rio

Canção das Bananas

Pois não tendes bananas, minha gente?
‘Mas logo aqui as teremos,
certamente: nós as compramos
dos quitandeiros, que vêm
trazendo seus tabuleiros,
bem como melancias e verduras
(que a nossa terra produz com fartura).

Isso não é banana, minha gente:
legume das Canárias, pode ser!
Banana mesmo tem a cor dourada
e não é em qualquer barco encontrada:
só num raro país sabe nascer
(e vem gente de longe para ver).

As folhas dela apontam para o Sol
ou se empinam contra a brisa do mar,
ou então baixam e se levantam entre
os cordames da chuva tanta
que as nuvens deixam do alto jorrar
(em catadupas entre a serra e o mar).

Vivem lá passarinhos, minha gente,
jóias quase do porte de uma abelha:
e borboletas de azul sem jaça que
planam, pousam, fulgem, esvoaçam,
entre as frondes em verde a se arquear
(malacachetas e jades do mar).

Trabalha e ofega a terra, minha gente,
dia e noite, em nobre fecundidade,
para que a flor e a serpente estejam
prontas e atentas qual junto
à Arvore do Eden (quando
viu-se a Primeira Lua prateando).

Ide para o trabalho, minha gente,
de trem, ônibus, bonde,
a pé — depressa! Entre o Fárpar
e o Abanas não crescem
pés de bananas (e o Jordão
é uma longa sede ausente)
e o resto deixem para mim somente.

Nos países sensatos, não há pressa, nem mesmo para a Saúde ou a Polícia do Porto. Por isso, embora houvésemos entrado no porto do Rio no começo da tarde, já estava começando a escurecer quando nos aproximamos do cais e toda a cidade e as costas ao lado dela escolheram esse momento para acender constelações e vias-lácteas de desenfreada eletricidade.

Subiram então a bordo homens dispostos, como os homens do mundo inteiro, a mostrar a um estrangeiro a cidade que amavam. Dentro de dois minutos, as linhas escuras dos cais repletos tinham desaparecido e o carro corria por uma avenida cheia de luzes e fortemente quadriculada por filas duplas de folhagem das árvores e marginada de clubes, lojas e cafés iluminados e repletos. Esse mundo de luz cedeu lugar de súbito, entre os topos de edifícios gigantescos, a espaços ainda mais vastos de avenidas de pista única, entre árvores, tendo a baía de um lado e franjadas de luzes elétricas que corriam para a frente aparentemente para sempre e se renovavam em colares de pérolas atirados em volta de cantos invisíveis. E sempre, acima de tudo, viam-se e sentiam-se os contornos das montanhas cobertas de matas. Todo o mundo estava conosco em carros, todos cheios de gente sem chapéu, todos em velocidade máxima, mas não mais rápidos do que certos diabólicos ônibus cujos barulhos funcionais eu iria confundir depois com o trovejar de um aeroplano diante da minha janela num oitavo andar. À nossa direita, um morro cujas luzes profusas subiam e se interrompiam, indicando a meio curvas de caminho. Conheciam-se bastante os velhos romances para saber que aquilo devia ser Santa Teresa, o bairro onde os funcionários virtuosos e os amantes exilados pelo destino costumavam viver para refazer as suas fortunas. É hoje, como sempre foi, um lugar de aprazíveis residências. Está diante exatamente da entrada da barra — dois lisos dentes de crocodilo de rocha nua que muitos olhos devem ter visto a fechar o caminho para a pátria no tempo em que os homens morriam entre o meio-dia e o crepúsculo. Há visões de casas brancas e cor-de-rosa com plumas de palmeiras sobressaindo ou, ainda com maior intimidade, frisos de bananeiras tranqüilas por trás de muros de marfim. Ficamos, porém, à beira da água, com a multidão que estava tomando fresco.

A noite estava razoavelmente, isto é, tropicalmente quente. Chapéus, sobretudo, pressa, hora e outras insignificâncias tinham ficado do outro

lado do Equador. A única preocupação que restava era de que aquela cidade de sonho, de folhagem verde intensamente iluminada, de imponente estatuária e montanhas altaneiras desaparecesse de repente se a gente tivesse a coragem de olhar para o lado. Mas continuou, com uma enorme curva de caminho sucedendo a outra, ainda contornando o mar, ainda iluminada pelas luzes insolentes e onipotentes mas — deve-se pagar algum tributo aos deuses — impregnada do perfume dos carros que voavam. (Deve-se notar que o brasileiro, como motorista, pode paralisar qualquer chofer de táxi da Place de la Concorde. Os sulistas ciumentos dizem que um argentino “pisado” leva-lhe vantagem. Para mim, ele é mais que suficiente.)

Por fim, a torrente do tráfego se desviou da baía, entrou por um túnel ressoante onde todos buzonavam ao mesmo tempo e foi sair numa extensão de praia, em que as ondas livres do Atlântico Sul se alinhavam sob as estrelas e se quebravam nas areias cor de marfim ao pé dos refletores elétricos. Todos os que não estavam sobre rodas passeavam em miríades em calçadas de mosaico junto ao mar. Diante da praia, viam-se casas isoladas cujos proprietários deviam ter perdido a cabeça em todos os detalhes, arrebitos, caprichos, atributos e curiosidades daquilo a que se chama de “arquitetura” e que seus cérebros ou suas posses podiam abranger. E desde que as construções não se pareciam com qualquer outra coisa na terra, ajustavam-se exatamente ao inexplicável cenário que sob os altos céus as contemplavam.

— O nome desta praia é Copacabana — disseram meus companheiros. — Não faz muito tempo que começou a ser construída. Não. Isto não é a cidade. É apenas um dos seus distritos. A cidade fica a muitos quilômetros de distância. Ainda há muitas outras praias pela frente, mas...

Voltaram em marcha mais lenta, de tal modo que se podia ter uma impressão das ondas leitosas que chegavam, do movimento das multidões alegres à beira da areia, da pulsação dos carros compactos — radiador contra tanque — da projeção adivinhada das montanhas no alto e das casas como gnomos expostos à claridade. Estava de acordo com a irrealidade de tudo que alguns carros estivessem cheios de gente fantasiada que cantava.

— Falta uma semana para o Carnaval e essa gente se está preparando.



(Foto A. Malta)

Rio de Janeiro: Av. Rio Branco, esq. R. do Ouvidor; à esquerda, o antigo edifício do Jornal do Commercio

Mas veja! Se olhar para aquela montanha com a luz no alto verá que a princípio ela estava atrás de nós.

De fato, a montanha estava parada. A nossa velocidade era de sessenta quilômetros.

— Agora, vai correr ao nosso lado.

A montanha obediente partiu imediatamente e ficou em posição.

— Acabará por passar à nossa frente. E então irá esperar-nos ao fim da enseada seguinte.

Isso também aconteceu e a montanha parou justamente no lugar indicado, sem mostrar sinais de fadiga. Por mágicas muito menores, houve homens que morreram na fogueira.

O passeio terminou diante de uma folhagem verde iluminada como um cenário de teatro, num hotel de mármore em frente às águas serenas onde um cargueiro estava saindo para o mar. Mas o tráfego sob as janelas continuou até aquela hora vidrada e morta depois do amanhecer quando não há vento da terra nem do mar e as árvores ganham o descanso que é possível. Nessa suspensão de vibração e movimento, a cidade foi inundada pela alvorada divinamente aquecida — enorme, opulenta, imaculada, e, apesar do modernismo ansiosamente procurado, antiga e estável.

As luzes no passadiço de um couraçado ancorado se apagaram. Uma lancha de tipo americano partiu para os subúrbios do outro lado da água deixando leves sulcos na lisa superfície azul. Irrequietas lanchas do governo partiram de uma ilha fortificada vizinha e voaram em torno de uma ponta de terra que tinha sido um morro vermelho, mas se estava transformando numa esplanada. Um navio a vela começou a mexer no seu cordame e um último traço de nevoeiro se dissipou para deixar ver o que se quisesse da baía do Rio.

Pode haver águas mais belas em algum lugar, mas nem Sidney, nem Cape Town, que eu sempre julguei supremas nos seus gêneros, podem comparar-se com estas em tamanho — o qual, afinal de contas, não importa muito — mas em indescritível diversidade, cor, amplitude e esplendor de cenário. Uma serra de montanhas coroadas de nuvens fechava a baía de um lado, a cinquenta ou sessenta quilômetros de distância. Estavam sem

dúvida à espera de um bom temporal. As montanhas não se cobrem de mantas de nuvens de grande espessura apenas para algumas horas de chuva. Picos furavam a cerração, acordavam trovoadas distantes e tornavam a recolher-se. Certas faces gigantescas de penhascos avançavam como gado pela névoa, olhavam e voltavam para trás do véu.

Para aquelas bandas deve ficar Petrópolis, uma cidade de recreio, onde embaixadores e administradores vivem hoje em dia, mas para onde antigamente todos os que podiam fugiam da febre, tomando o trem todas as tardes. Os passageiros do navio em que eu viajei disseram que a passagem para lá custava agora o equivalente a cinco *shillings*, o que é sem dúvida bem barato para um lugar evidentemente em comunhão com os deuses e que fica, também evidentemente, a cavaleiro de seus campos de jogos.

Quase diretamente abaixo das janelas do hotel, um pequeno grupo de pescadores sérios e calados em suas canoas chegou e tomou posição em lugares que se sentia tinham sido distribuídos às suas famílias quando o Papa deu o Brasil a Portugal. Já notaram que em todas as cidades marítimas há sempre essa imutável reunião ao amanhecer e que a mesma desaparece quando a vida do dia começa, como as duas sombras da bola de cristal que somem quando a visão chega?

Ao longo do cais imaculadamente limpo onde os ônibus procuravam presas, uma família passou em alegres roupões — Pai, Mãe e algumas crianças. Outra família passou por um pequeno parque. Aliaram-se, passaram por uma máquina de asfalto e um guindaste e chegaram a uma escadilha pela qual desceram para o mar. Desde que nunca vi muitas famílias inglesas banhando-se, digamos, no cais do Tâmis, o fato me interessou estranhamente. O mesmo posso dizer de um cavalheiro que passou de roupa de banho numa motocicleta e de duas moças tão molhadas do seu banho em outro ponto da praia que foram colocadas nos dois estribos do carro da família e ali ficaram como duas figuras heráldicas pingando água e conversando por cima da capota. Lembrei-me então de que, num clima sadio, as pessoas tomam banho sempre e com freqüência, em qualquer lugar onde a água seja segura. Isso explica a limpeza coletiva das multidões locais. E foi agradável ver uma vez mais que a chuva é detestável para as pessoas bem-nascidas e bem-criadas. Uns borrifos de chuva fazem sempre uma pessoa

procurar proteção como se uma metralhadora estivesse atirando. Vi com satisfação toda uma família que ia para o banho de mar ser derrotada por um leve chuvisco e correr para refugiar-se debaixo de algumas árvores.

A cidade acorda a horas razoáveis. Homens correm para o trabalho nos seus carros particulares por volta das oito horas, quando os ônibus e os bondes já levaram os seus empregados. O hotel estava desperto e animado numa hora em que as criadas inglesas semivivas deviam estar enchendo corredores escuros com correntes de ar geladas e penugens com cheiro de fuligem. Tudo isso provava a justeza da vida real e me mandou às pressas para o Jardim Botânico antes que ondas de iminente hospitalidade descessem sobre mim e me impedissem os compromissos particulares.

Até os mais humildes têm um ideal! O meu, nutrido desde o início da juventude, era ver o lírio chamado de vitória-régia no seu meio e, se possível, aquela ave com os dedos das patas muito compridos (*jacara* talvez fosse seu nome) que aparecia no mesmo livro de gravuras passeando por gosto sobre as suas folhas.

O chofer do táxi, exceto pelas suas maneiras que poderiam ser um exemplo para príncipes, não pôde fazer nada por mim. O Jardim Botânico ele conhecia, mas lírios, não, Senhor... E saiu a guiar o carro interminavelmente sob o ar fresco da manhã. Depois de haver passado por vilas e casas simplesmente ricas e belas, levou-me por bairros mais humildes, onde as pessoas saíam ou ficavam paradas às portas e onde até se podia ver como penteavam os cabelos. Vi o que pode ser feito com as pequenas casas graças àquela luz, pintando-as de azul, amarelo, rosa e vermelho. Ainda que estejam irremediavelmente encardidas, há sempre montões de arbustos ou de árvores em vermelho sanguíneo, púrpura ou ouro para dar beleza e efeito. Comecei então a compreender o bom senso das casas de gnomos de Copacabana na noite anterior e que (pode ser isso o segredo dos latinos) com um sol daqueles é preciso exagerar e insistir.

Mas sempre, de um lado ou de outro, uma grande montanha, coberta de florestas da cabeça aos pés, se debruçava sobre nós. Depois de correr-mos sob o flanco da mais alta de todas que fechava todas as aragens, chegamos ao Jardim Botânico. Estava completamente vazio, completamente tranqüilo e belo além de tudo o que se pode dizer. Todas as coisas estavam

nos lugares certos e cresciam naturalmente no seu meio próprio — as frutas, as flores, as árvores e os cheiros que despertam lembranças, tristezas ou prazeres em todos os cantos da terra, desde as mangueiras de folhas brilhantes, que segundo minhas primeiras crenças eram habitadas à noite por “Coisas”, até as jacas que cheiram a gente morta, mas que fazem os que as provaram ansiosos como vampiros lúgubres a prová-las de novo. Através dos arcos escuros das árvores e debaixo das cornijas floridas de maciços suspensos, voavam raramente borboletas do tamanho de morcegos, mas coloridas de luar. Deram o maior brilho à glória do dia e então, como fantasmas, assinalaram a sua presença e se foram para o alto. Há pessoas que as capturam, recortam-lhes as asas em padrões alucinados e então as prendem embaixo de cinzeiros de vidro para vender aos turistas, entre os quais — que Alá me perdoe! — estive eu como réu desse crime.

Além delas, viam-se por toda a parte as palmeiras em busca de ar e os bambus que sufocam a atmosfera. Crescendo, como se fosse mato, as bananeiras, das quais costumava dizer a minha velha *ayah*¹ que, se a pessoa saísse de casa cedo e encontrasse uma bananeira nova, cujas folhas o vento não tivesse rasgado nem o sol ressecado, poderia formular um desejo, que este seria concedido pelos deuses. Mas essa variedade não estava incluída nessa coleção.

Não obstante, a Providência foi generosa comigo. O grande lírio vivia num tanque e era tudo o que os livros diziam. As suas folhas tinham quase dois metros com bordas de quase dez centímetros. A flor — quase que só basta desejar uma coisa nesta terra para tê-la — a flor era do tamanho de uma caixa de chapéus e toma a metade de um quarto de hotel. Quanto à tal ave chamada *jacara*, encontrei duas delas à venda na manhã seguinte dentro de uma gaiola, perto do mercado de peixe, que é um lugar onde se vendem milagres. As patas eram exatamente como estavam desenhadas em meu livro de gravuras.

Houve mais sentido do que poderia parecer na minha visita às vitórias-régias. O Jardim Botânico gritava alto e bom som, como os políticos, que poderia produzir tudo aquilo de que o homem necessita entre certos graus de latitude. Basta depositar a muda ou a semente e tudo vicejará

¹*Ayah* = babá. (N. do T.)



13951 - Jockey-Club - Rio

(Foto A. Malta, Col. Cândido de Paula Machado)

Rio de Janeiro: entrada principal do Jockey Club Brasileiro, na então Praça Arthur Bernardes

continuamente. A isso, a intensa verdura do paredão de montanhas, onde as preguiças ainda se balançam dos galhos a pouca distância da capital do Brasil, dá a resposta: “Mas, se a pessoa deixar, nem que seja por um mês, de combater minhas trepadeiras e meus matos, eles acabarão com todo o seu belo trabalho e ela acabará dentro de seis meses debaixo de mim!”

Aos 50 graus de Latitude Norte, é fácil esquecer com que facilidade o homem vive na velha Terra. Isso só é lembrado nas florestas tropicais onde não há lugar, a menos que seja aberto pelo machado, onde o homem possa desviar-se do seu caminho ou do seu campo e abandonar-se no regaço da Natureza.

Quando voltamos para casa na manhã calma e vimos os vapores que entravam e saíam, tive a impressão de que o mar podia ser mais fácil de dominar do que as árvores. Depois, vários brasileiros confirmaram essa opinião. Parece, pois, que a Terra, como o sol e as casas pintadas de cores alegres, exagera e acentua o seu papel no drama imenso e florido deste Mundo em Si.

Mas, antes de tratarmos dessas insignificâncias, temos de pensar numa cidadezinha, quinhentos quilômetros abaixo pela costa, que tem novecentos mil habitantes, chama-se São Paulo e onde, entre outras coisas, há uma fábrica de energia e de luz, que me dizem ser “coisa que vale a pena ver”. As cidades do Brasil, como muitas localidades inglesas, passaram diretamente das velas e do querosene para a eletricidade, mas a eletricidade, num clima já saturado dela, difere um pouco da coisa gerada pelo vapor que faz funcionar aspiradores de pó e torradeiras em outros lugares. Vamos ver isso.

O Pai dos Relâmpagos

Canção do Dínamo

Como saber a Ordem que me faz
vir a ser?
Apenas sei que, em certos atos vossos,
hei de ser vosso Ouvido e vossa Vista
e a Força vossa — a mover grandes rodas,
poupando vossos filhos da exaustão,
enquanto eu me mantenho em submissão!

A mim, que importa o uso que ireis fazer
das energias minhas?
Apenas sei que sou Um com as Forças
tremendas que sustentam bem no alto
o Firmamento e, varejando a Terra,
só em último lugar me salvarão
— mas, covardes, de mim não abris mão!

Quem quer ir do Rio para São Paulo por mar, vai até ao fim da avenida principal e pega um navio, pois os navios ali são tão numerosos como ônibus.

Tomamos o nosso numa tarde em que a cidade toda se acendia. O milagre de suas luzes começou quando saímos do porto e passamos pelo centro da cidade. A luz descia em curvas faiscantes até à beira do mar cheia de recortes e subia para as alturas polvilhadas de diamantes às suas costas. Interrompia-se durante alguns minutos como um colar partido, enquanto dobrávamos uma ponta de terra que a interceptava e retomava o fôlego nas tríplexes glórias de Copacabana, com um monstruoso quadrado de luz no alto de um edifício branco, tal como se fosse a pedra central do colar. Ia terminar muito adiante na costa sob as montanhas mais próximas, por sua vez desenhadas contra névoas líquidas suspensas sobre partes ocultas da tiara da cidade. Quando afinal a revelação terminou, foi como se tivéssemos visto a própria Belkiss cerrar a cortina diante dos tesouros do Rei Salomão.

Uma lua débil brilhava sobre as luzes da costa dentro da escuridão aveludada e quente, na qual de vez em quando uma ilhota coroada de palmeiras se estendia sob a planície enluarada.

Chegamos a Santos, porto de São Paulo, sob a claridade bronzeada de um céu da África Ocidental, subimos um tortuoso rio holandês por entre planícies verdes. Atracamos a um cais onde todos os vapores do mundo descarregavam artigos de luxo, mecanismos e aparelhos e carregavam sacos de café que deslizavam sobre extensões de chãos movediços e se deixavam cair, como porcos agarenos sem cabeça, nos porões próprios. Montões de bananas desciam o rio em barcaças e se juntavam às cargas verdes de vapores cremes com chaminés pretas e vermelhas. A atmosfera é a do Sul da Índia, mas os homens usavam apenas chapéu de palha, pois não há insolação. Nos velhos tempos, os navios podiam perder várias vezes a sua tripulação vitimada pela febre amarela. Os banqueiros e os negociantes do porto subiam todas as tardes para as montanhas, vinte quilômetros para o interior, onde poderiam viver até o dia seguinte. Nas piores épocas, quando o porto ficou paralisado e alguém nas montanhas queria uma encomenda tanto que chegava a arriscar a vida, era costume que ele agarrasse qual-

quer coisa em que pusesse as mãos nos armazéns desertos, acertando depois as contas com os testamenteiros.

— Naquele tempo, não nos dávamos ao trabalho de verificar as marcas que estavam nos volumes.

Mais tarde, os pântanos foram drenados, a febre foi combatida, os caminhões substituíram os burros e tudo ficou limpo. Mas a velha cidade violenta, com as suas casas de cores claras e os seus armazéns abarrotados de café, parece falar ainda em voz baixa dos barracões de escravos e da doença. As pessoas usam agora o lugar como um passeio e vêm de São Paulo, a 80 quilômetros de distância, para passar o dia lá, correndo com os seus carros rebrilhantes pela areia dura das praias.

Saímos da cidade por uma estrada vermelha, ao lado de uma estrada de ferro de pista dupla, e atravessamos uma região com grandes plantações de bananeiras rumo a uma serra de cimos cobertos de nuvens que levantam uma muralha atrás de Santos, como acontece no Rio e em toda a costa, da Bahia para baixo. Um espigão mostrou uma escoriação rósea dividida por uma linha vertical.

É a nova usina de energia, para onde vamos. O trem será puxado por um cabo serra acima. O senhor também mas não no trem. É uma pena que essas nuvens estejam tão baixas. Vão estragar a vista.

O carro entrou por uma estrada lateral que lembrava o sopé do Himalaia, embora o clima fosse tão quente quanto o de Madrasta. Sentiam-se trabalhos de construção nas barreiras e cortes sob a florida vegetação purpúrea da montanha. As valas de terras ao lado fluíam vermelhas e cheias. Paramos numa depressão vermelha aos pés de enormes pinheiros que desciam de um teto plano de nuvens quinhentos metros acima. Bangalôs de telhas e concreto se elevavam por todos os lados. Eram uma prova de que aquilo seria uma sede permanente, embora houvesse também construções de madeira e zinco. Um deles era um refeitório inconfundível e agradável, que lembrava o Canadá, com a nota estranha dos groux que se debruçavam sobre um riozinho espantado, que evidentemente rolava mais água do que aquela para a qual fora feito.

A mistura de países e associações se dividiu por ocasião da comida. A conversa se distribuiu entre homens que tinham vivido pendurados diante



(Foto "Agência Estado", 1928)

*São Paulo: No centro da cidade, o Largo de São Bento vendo-se, à frente,
a entrada da rua de mesmo nome*

da face do penhasco cheio de vegetação acima deles nos últimos dois anos. Tinham sofrido muitas coisas, espantosas, especialmente com o solo traiçoeiro, que é parecido com o queijo Roquefort, as alternativas de umidade e secura, a demora da chegada do material e, depois da chegada, o esforço de colocar tudo no lugar, o imprevisto dos problemas surgidos caprichosamente e resolvidos por métodos improvisados, muitas vezes no escuro e com lama até aos joelhos. Aquelas ravinas e gargantas escavadas pela chuva tinham um jeito de poderem virar um lodaçal dentro de poucos minutos. Mas os canos anelados que tinham vindo da Silésia estavam em posição sobre os blocos de concreto de cinco mil toneladas cravados a vinte metros de profundidade no solo, as válvulas tinham sido testadas e as águas rebeldes tinham entrado. Os homens haviam enxugado a umidade dos olhos e andavam à procura de alguma coisa nova da qual pudessem pra-guejar. Foi um almoço cordial na cabana dos engenheiros e durante todo o tempo os canos nada diziam mas subiam paralelos como os canos de velhas garruchas para o teto plano das nuvens, ao mesmo tempo que homenzinhos tintos de vermelho se agitavam sobre os seus ventres de metro e meio.

Fomos para a nova usina de energia, onde se usam algumas centenas de litros da água represadas acima. A enorme extensão de água de dois quilômetros se precipita de uma altura de seiscentos metros sobre rodas armadas nas pontas com baldes fendidos, colocados para receber jatos de mais de quinze centímetros. O dispositivo, que é chamado de Roda Pelton, gira então rapidamente. Duas rodas dessas dão vida ao Demônio de Capuz — Abu Bijl' — o Pai dos Relâmpagos, do qual é preciso aproximar-se de cabeça descoberta, pois o simples sopro do seu hálito arranca os chapéus das cabeças. O Abu Bijl' é conhecido pelos seus servidores como um Dinamo (de muitos milhares de cavalos) e gira sobre os mancais maiores do mundo.

Das suas agonias forçadas, nasce a "energia", que todos sabem naturalmente explicar, mas de que ninguém sabe coisa alguma, exceto que a mesma deve ser vigiada. E quando, graças às Rodas Pelton, pelas quais não é responsável, Abu Bijl' desenvolve a energia elétrica de que é capaz normalmente, isto é, para que possa ser transmitida a tarifas mais baixas, é represado e alteado de seis mil para oitenta e oito mil volts por meio de

“transformadores”, que são esqueletos de pagodes chineses com carrapetas de porcelana.

Os transformadores são colocados no exterior das construções, de modo que, se a “energia” sobrecarregada sai dos limites, o escândalo é discretamente contido entre paredes de concreto, e o óleo necessário à transformação (como o trigo e o vinho produzem estranhos resultados em outros pontos) pode ser esgotado imediatamente. Todo esse processo é chamado de “elevação da voltagem”.

O resto da história de Abu Bijl’ é tão simples quanto a de Adão: Tendo criado essa força, o homem consome tempo e energia em conservá-la dentro dos limites. As águas do céu que descem das montanhas não podem deixar de fazer as rodas girarem. Abu Bijl’ não pode deixar de criar “energia” e, por isso mesmo, é forçado a desenvolver uma consciência.

Há um andar tranqüilo neste edifício onde o ronco das águas liberadas das rodas mal é ouvido. As luzes aqui mudam de cor, caem números como num quadro de hotel mas não podem ser apagados. Os números sobem a certas alturas e ali registram os seus máximos indelévels. Governadores comunicam aos governados as concessões permitidas e que vantagens foram tomadas. As formas mais grosseiras de pecado elétrico são marcadas em silêncio e desaparecem. Tudo isso se destina a fazer que nada em toda a instalação se arrogue por um só instante o direito de desprender-se das necessidades da carga ou sofra um acidente momentâneo e isso — aí é que está o toque infernal — sem esperar que o Espírito Superior conserte as coisas. Chama-se a isso de ciência! Mas, de vez em quando, as generosas tempestades tropicais mostram o que realmente significa a “produção de energia”.

Ainda assim os homens elaboraram “captadores dos relâmpagos”, que como transformadores, estão do lado de fora. Mas eu havia notado nas paredes de outra construção manchas azuis muito parecidas com as que os raios deixaram certa vez em minha casa. Espero, portanto, que Abu Bijl’ às vezes se alegre com a visita dos seus companheiros que vão dar uma espiada.

Ele estava tocando o seu trabalho enquanto o observei e os telefones dos seus senhores lhe diziam quando havia necessidade de mais ou de me-

nos energia para movimentar bondes e trens em cidades distantes e uma pena num tambor mostrava o que ele estava fornecendo. Nessa humilde posição, deixei-o “cego em Gaza”, como Sansão. Dentro em pouco, outros irmãos serão acorrentados ao lado dele e ainda mais, se for necessário depois. A usina de força foi projetada para expandir-se como uma estante modulada sobre o riozinho espantado.

Fomos depois olhar as águas acima do firmamento que parece tão baixo acima de nós. Fomos içados para o alto da montanha num bondinho suspenso ao lado dos canos e toda a vívida paisagem, caindo como o fundo de uma caixa, ficou abaixo até que pudemos avistar a quente Santos e os seus diminutos navios seiscentos metros abaixo.

Disseram-nos que tinham tido algumas dificuldades com aquela encosta depois de havê-la desmatado para o assentamento dos canos. Estavam plantando no momento milhões de eucaliptos para dar mais coesão ao solo. Mas as formigas tinham gostado também da nova árvore e estavam pensando em matá-las com gases. Acrescentaram que, quando se começa a interferir com a natureza, não se pode mais parar.

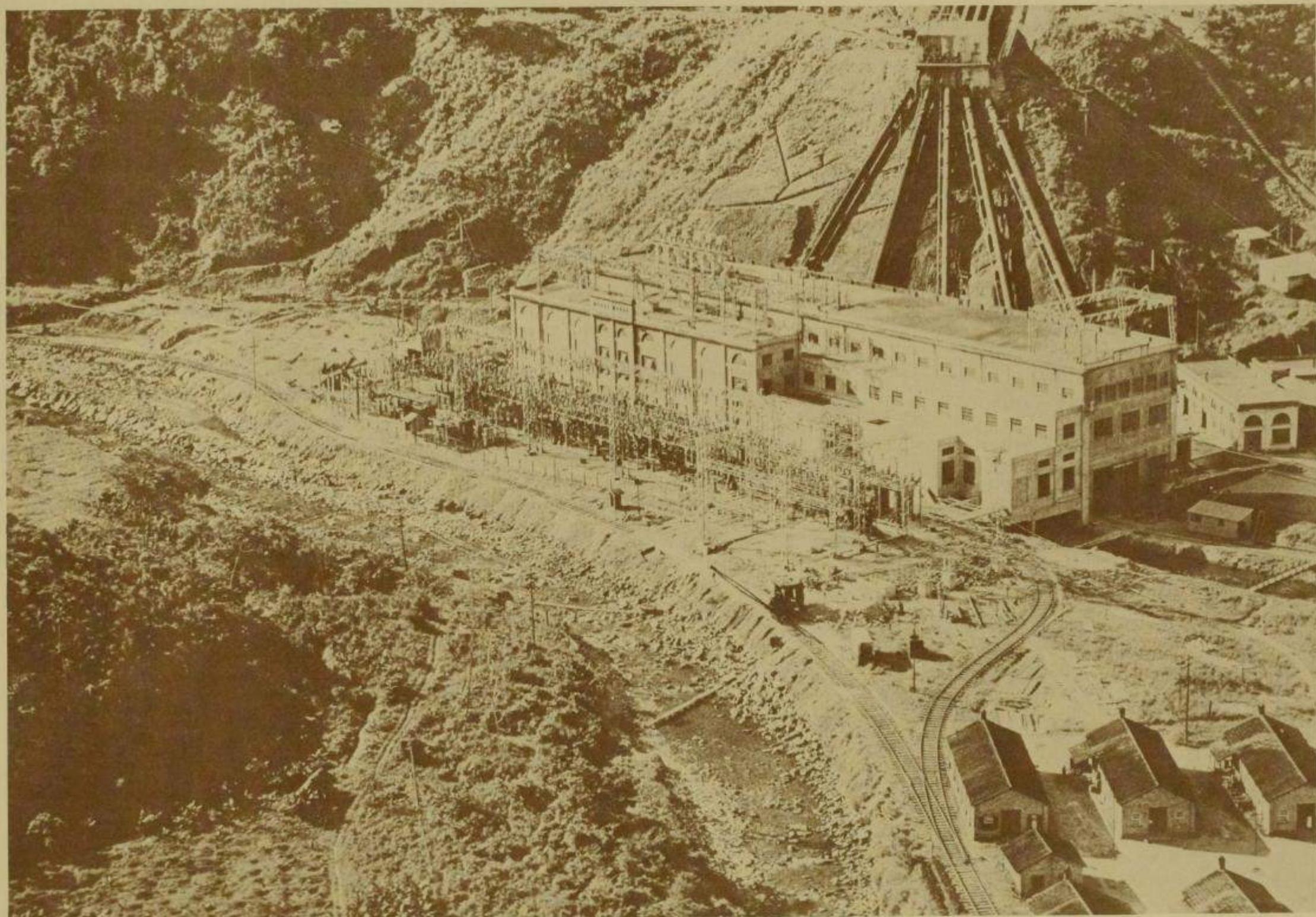
Assim, o nosso bondinho foi puxado para as nuvens e todo o mundo conhecido desapareceu. Desembarcamos no vazio branco na beira de um caminho de concreto que fazia uma curva e se lançava no espaço. Um motor invisível arfou abaixo de nós. Era um grupo de homens despreocupados a caminho de São Paulo. Nosso bondinho continuou e nos levou montanha acima para a densa invisibilidade de nuvens mais espessas. À direita, havia a sombra de longas florestas. À esquerda, uma claridade sinistra que sugeria longas chuvaradas. O engenheiro estava um pouco aborrecido com isso porque queria que vissemos a sua cadeia de lagos. Mas como poderia ser de outra maneira? A serra detém e extrai chuva de todas as nuvens que vêm do mar e faz cair por ano três metros e meio de água. Se não fosse isso, não haveria represa e, tanto quanto nos interessava, não haveria mais que uma lavanderia em ação. Os deuses estavam à procura de efeitos mais requintados.

A sombra de uma misturadora de cimento de dez metros, que poderia ter sido um bloco de sienito para uma estátua de Ramsés, surgiu do espesso nevoeiro e, quase no mesmo instante, a terra se abriu numa trincheira de

um vermelho violáceo que os homens lá embaixo faziam ainda mais funda. Era um flanco da represa. Estavam cavando para firmar uma ala de concreto da mesma. Ouvimos o barulho chocalhante das águas que caíam do alto como para corroborar a afirmação. Ali estava a represa, a menos de cinquenta metros. Quando estivesse pronta, teria trinta metros de altura. Deram-nos todos os detalhes em metros cúbicos e quilômetros. A represa, insensível a todos os elogios, tornou a sussurrar, mas não se mostrou, exceto por um vislumbre de um segundo de águas plúmbeas apartadas como uma saia ao passar por uma porta.

Tentamos outro ângulo. Ali, o mundo todo descia a prumo como uma parede. Da estátua de Ramsés se projetava uma enorme haste cujo gancho com a roldana pendia sobre o abismo e por lá se perdia. Servia a uma obra em construção abaixo, mas não podíamos adivinhar em que profundidade. Estávamos ali inteiramente cegos. Podíamos ouvir homens e ferramentas em ação, bem como o perpassar da água na pedra, mas da própria represa, que era o coração de tudo, não nos chegava o menor traço ou vislumbre, salvo o riso baixo de águas invisíveis que escapavam para a liberdade.

O engenheiro estava, pois, aborrecido. Mas o trabalho dele até então tinha sido ridiculamente fácil. O platô no alto da serra se afasta da costa em pequenos morros que não são muito bons para a agricultura. Tudo o que ele tinha de fazer era fechar o colo de certos vales com concreto e esperar até que a precipitação de três metros e meio por ano os enchesse. Enquanto tratava disso, encontrou um rio e o seu sistema que seguiam o seu curso pré-histórico para o sul até Buenos Aires. Notando que a bacia do rio não era grande coisa, dragou-a e represou-a um pouco e encaminhou as suas águas de cheia (pois era um rio temperamental) para as suas represas e, através das suas Rodas Pelton para o pé da serra e, depois, através da planície, para Santos — para leste e não para o sul. Creio que houve necessidade de um túnel ou dois. Mas, de qualquer modo, ele tem agora uma rede de lagos e mares interiores ligados por seus encanamentos e com uma capacidade de infinita expansão mediante o fechamento de novos vales. As necessidades estão sempre em expansão à medida que São Paulo descobre que pode fazer as coisas por si mesmo e mais uma estrada de ferro é eletrificada para que as greves nas minas de carvão inglesas não a venham fe-



(Foto "Agência Estado", 1927)

Usina Cubatão, da Light & Power, no caminho da cidade de Santos

char. E a coisa mais simples do mundo é colocar alguns Abu Bijl' a mais nas suas prisões de concreto. Dizem agora que podem produzir mais meio milhão de cavalos só deste lugar e este é apenas um dos lugares em volta de São Paulo que podem vender mais energia.

Mas esquecem que o mistério que agora anda para cima e para baixo pelos fios poderá daqui a alguns anos ser transmitido pelo ar para navios e a indústria marítima será representada por peritos diante de painéis de instrumentos, distribuindo em ondas direcionais a energia contratada por várias linhas de navegação. Nesse tempo, as tempestades dos mares serão traduzidas em linhas ascendentes e descendentes nos indicadores. Nessa época, os distantes comandantes se limitarão a regular a energia de que precisam, do mesmo modo que os seus guinchos hoje tratam os cabos de atracação.

Nessa época, que será anunciada pelo haraquiri dos barões do petróleo, o Brasil, com o seu potencial ilimitado de energia elétrica, venderá electricidade dos 25 graus de Latitude Norte aos 60 de Latitude Sul de ambos os lados do seu continente, até ao meridiano 180 a oeste e a leste, até o outro lado da árida África.

Explico tudo isso ao engenheiro em breves palavras. Mas ele, que passou a vida fazendo coisas inconcebíveis, disse que eu era "visionário" e continuou a falar do seu mísero meio milhão a mais de cavalos.

Uma Criação de Cobras

Veneno de Cobra

“Em nossos lábios, veneno de cobra”?
Por que nos vindes procurar, então,
com vossos homens de pés barulhentos
rompendo os laços da nossa união?

Ouvindo tudo e pondo-nos de lado,
vez sobre vez deixamo-los passar:
revidamos os golpes, e morreram,
só quando nos vieram perturbar.

“Em nossos lábios, veneno de cobra”?
Por que os abris com violência, então?
Só para ver como a peçonha brota
e pinga e ruma para o coração?

Não é justo, sabendo que nós temos
todas as coisas que uma cobra tem,
pegardes nossos dentes, um por um,
e os espremerdes para o vosso bem.

“Em nossos lábios, veneno de cobra”:
é a vossa última palavra? Não!
A razão de tanto nos odiardes
é que vaiamos a queda de Adão.

Há, na extremidade de um dos intermináveis subúrbios de São Paulo, uma fazenda de criação de cobras onde se preparam e distribuem soros contra as dentadas das cobras venenosas, que são abundantes por aqui.

Como tudo o que tem algum valor, resultou da idéia e do trabalho de um só homem. Infelizmente, por ocasião da nossa visita, o homem estava ausente na costa. Mas encontramos a “fazenda” entre belos terrenos, ao fim de uma impecável estrada — uma grande casa fechada entre o verde agressivo dos gramados bem aparados e dos canteiros de flores.

Um gramado, cercado por um muro baixo, era pontilhado de estruturas semelhantes aos *kraals* dos cafres de meio metro de altura, cada qual aberto num pequeno arco. Um fosso, de alguma largura, se estendia entre o gramado e o muro que se projetava um pouco ao elevar-se da água.

Nada mais aparecia, movia-se ou fazia barulho dentro do calor, do espaço e da luz avassaladora, até que uma porta se abriu na fachada do prédio e nós passamos muito satisfeitos para um silêncio refrescante. Uma moça vestida de linho branco nos levou por um corredor que nos permitiu ver de relance uma sala com prateleiras cheias de vidros e um leve cheiro de verniz, madeira e substâncias químicas. Depois, houve um bloco de sólido silêncio, enquanto retratos de homens eminentes nos olhavam das paredes claras.

Ouvimos então passos ressoantes e um homem moço entrou, vestido como um juiz de algum esporte com calças curtas de linho, sapatos baixos e meias brancas. Convidou-nos a sair para o ar quente e trêmulo. Levava como arma uma bengala com um pedaço de arame dobrado em ângulo reto na ponta.

Levou-nos para o pequeno recinto murado, entrou nele pelo fosso e ficou de pé entre os pequenos *kraals* como se estivesse tomando uma decisão. Tinha ele, por acaso, esquecido as perneiras? De modo algum, mas as perneiras eram desnecessárias, além de quentes. E, por falar em perneiras, é preciso saber que em geral as cobras não podem atingir um homem acima do joelho. Por isso, em muitas fazendas e fábricas distribuem-se perneiras aos homens que trabalham nos campos. São usadas? Não, a menos que os homens sejam obrigados a isso. Em primeiro lugar, é uma idéia nova; depois, impede o livre movimento das pernas.

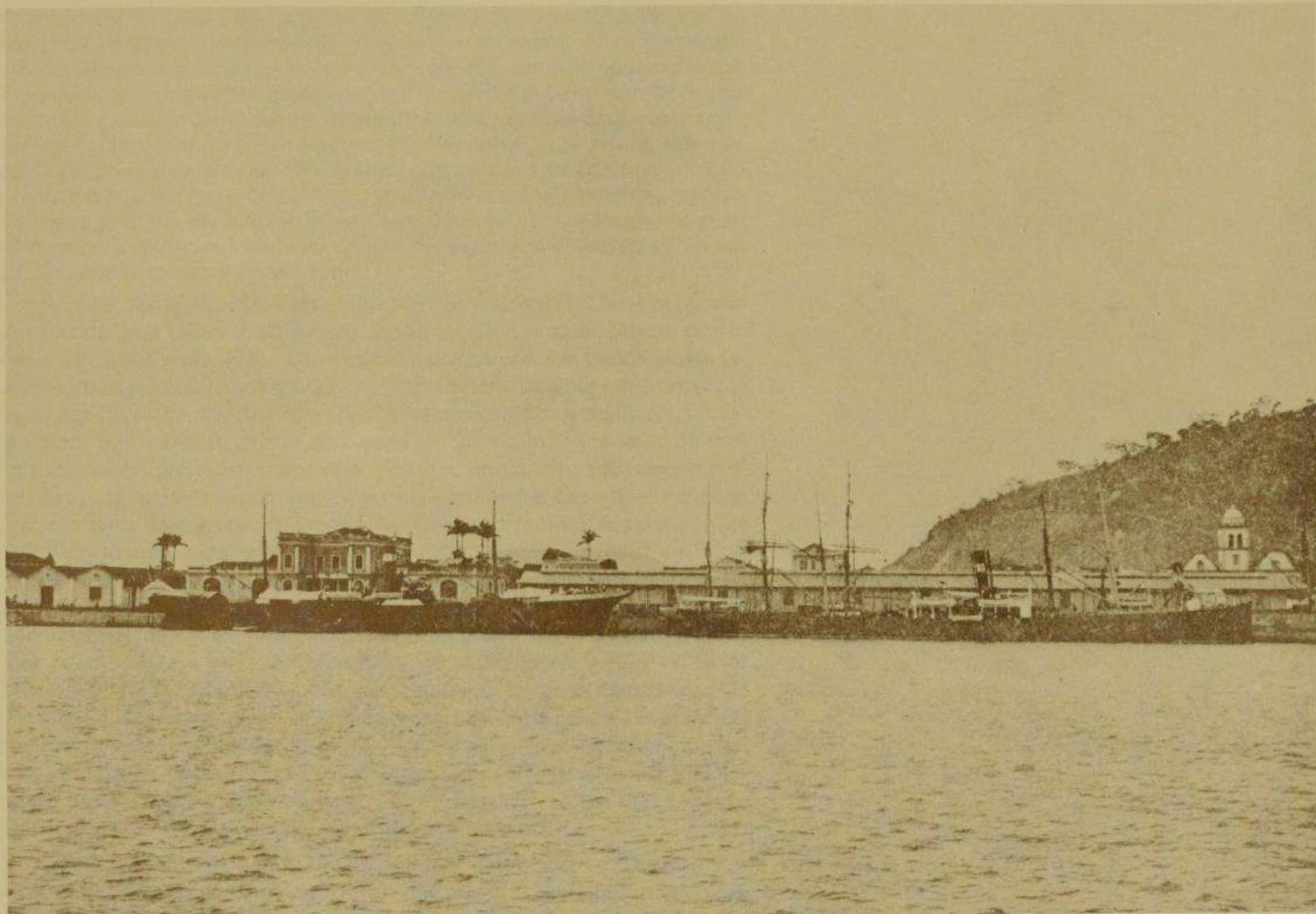
Acontece que uma cobra da floresta que se preza detesta a claridade, tanto quanto o elefante. Por isso, existem os pequenos *kraals* com suas diminutas aberturas. O moço experimentou o interior de um deles com a bengala e tirou, balançada na arma, uma cobra, cujo nome nos disse. O corpo da cobra caiu com um som rascante no mato seco à beira do fosso mas logo se recuperou com uma rapidez de relâmpago, com a cabeça já levantada e voltada para o homem. Este fez menção de atingi-la com o pé calçado. A cobra reagiu a meio, mostrou a boca cor de morte e enrolou-se de novo nos seus anéis, praguejando um pouco. Talvez já conhecesse a rotina ou estivesse atordoada pela claridade do sol.

O homem foi de *kraal* em *kraal*, tirando, sempre suspensa do arame da bengala, uma cobra após outra, que ele jogava ao lado da primeira, depois de dar-lhe o nome. E cada cobra, quando ficava no chão, voltava a cabeça para ele como se o homem tivesse estado em serviço desde a expulsão do Éden. A recuperação, depois que eram atiradas ao chão, era mais rápida do que a visão podia seguir, porque uma cobra fora de sua posição é a coisa mais indefesa que pode existir, mas a orientação da cabeça é mais rápida do que a recuperação.

Então, quando o rolo desordenado e indignado de cobras aumentou, uma delas foi tirada do seu escuro e caiu do arame desajeitadamente, quase em linha reta, e ficou de barriga para cima a arquejar penosamente por toda a extensão dela. Parecia unicamente interessada na tarefa de morrer e foi abandonada a si mesma. Um animalzinho correu sobre ela no fosso onde ela se debateu ansiosamente para cima e para baixo, em busca de fuga. Mas o Arquiteto do Universo delas tinha previsto que não haveria desenlace na água calma e ela voltou, por sobre a borda convenientemente áspera para o lado da prisão. Uma companheira, aproveitando a confusão, flutuou pelo fosso sem esforço num grande rolo, mas sempre com a cabeça voltada para o homem.

Algumas outras no bolo de cobras começaram a voltar para os *kraals* mais próximos, como minhocas que deslizam pela grama quando a lata de iscas se entorna.

Havia entre elas algumas cascavéis — grandes e zangadas — que levantavam a cabeça e avisavam. O chocalho lembra o barulho de sementes



(Foto "Agência Estado", 1920)

Pequena vista das docas de Santos, o maior porto de exportação de café em todo o mundo

secas dentro de uma fava, pelo menos o suficiente para insinuar que há morte na panela e, curiosamente, o ruído impressiona a quem já o tenha ouvido alguma vez, tanto atrás de muros seguros quanto em campo aberto. Tínhamos um companheiro que conhecia e parecia amar as cobras de sua terra. Ele e o moço conversaram muito sobre elas (o nome de muitas parece começar pela sílaba *ja*) e, para provar alguma coisa, uma cabeça chata de cobra foi presa pela bengala com arame, agarrada por trás do pescoço fino e, com um ruído como o de camarões que se descascam, a boca foi forçada a abrir-se para pôr em ação as presas. Mas estas não continham veneno no momento e a cobra foi jogada no refúgio, como um jornal lido ou como um político que terminou o seu mandato.

— Sim, todas as cobras neste cercado são venenosas. Umas mais, outras menos, mas todas o são bastante. São recolhidas aqui. Duram de um ano a um ano e meio. Não, não são alimentadas porque, quanto mais famintas, mais venenosas se tornam. — (Foi também um dom que a Serpente legou aos filhos de Adão.) — Além dos nossos caçadores regulares, os fazendeiros nos mandam cobras. Em troca de cada cobra, venenosa ou inofensiva, o Instituto remete uma dose de soro, juntamente com caixas perfuradas para que nos sejam mandadas mais cobras. É claro que o melhor soro é o feito com a mesma espécie de cobra que mordeu a pessoa. Mas nem todo mundo sabe qual foi a cobra que atacou e, por isso, um soro “geral” é mandado para os fazendeiros. Cura também sem dúvida, mas a cura é mais demorada e mais dolorosa do que com o soro especializado. Não há perigo algum em pegar cobras e, se alguma coisa acontecer, as injeções estão sempre à mão. As cobras caçam realmente os homens? Só há uma espécie de cobra que gosta de caçar homens. Todas as outras só querem é fugir, as inofensivas primeiro e, depois, as venenosas. Compreenda, uma cobra venenosa nunca tem medo. Não se apressa nunca. Bem, há histórias a respeito de uma cobra que é atraída pelo cheiro da fumaça da lenha ou do fumo e segue o cheiro até cair dentro do fogo. Quem sabe? As cobras são todas curiosas. Quer ver agora as inofensivas?

Seguimos ao lado do muro do cercado mortífero e passamos por outro local também murado, mas onde a grama não era aparada havia algum tempo e quase encobria os pequenos *kraals*. Por quê?

— É onde as cobras procriam. Nós as deixamos em paz aí dentro.

Deve ter sido imaginação, desde que não havia o menor sopro de vento, mas um tufo de mato se abriu e curvou quando estávamos olhando, mas, de qualquer maneira, dava satisfação pensar que as cobras ficavam às vezes em paz e não tinham de arreganhar os dentes para os estranhos.

As cobras não-venenosas viviam num cercado com uma pérgula coberta de trepadeiras e uma árvore no centro. Os troncos se entrelaçavam de um lado para outro e ultrapassavam a pérgula. Era exata e perfeita a camuflagem de curva e cor (uma vez que a vista percebesse o truque) com que algumas cobras muito finas aguardavam esperançosas os pássaros que nunca pousavam ali.

O homem que nos acompanhava disse que a árvore estava também cheia de cobras, mas os pássaros do lugar sabiam de tudo. Aquelas cobras são de uma espécie que sempre caça dessa maneira. Por isso, subiam e copiavam as trepadeiras, o mosqueado e os discos de sol entre as folhas e até a forma dos galhos. De fato, até habituarmos os olhos a ver sem pestanejar, ficamos sem perceber que se tratava de outra coisa. A grama curta por trás do muro estava cheia de cobras, a princípio invisíveis. Depois, quando então não se via nada mais, amontoadas em grupos de duas e de três, entre as folhas. Uma delas, ostensivamente no alto, sem procurar esconder-se mais do que uma laranja, era uma cobra amarela e vermelha com cauda de rato, e quando atacou o pé do homem fez um movimento rígido, sôfrego e frenético como o de um cachorro. Para meter mais medo, estufou as fibras atrás do pescoço e pareceu mais ou menos uma cobra capelo.

— Pode morder um pouco, muito não — disse o homem, oferecendo-lhe uma dobra das calças de linho. A cobra atacou e mordeu, mas logo largou o pano de boca seca e saiu com o pescoço rígido, suplicante e erguido, como se estivesse procurando fugir de si mesma ou em busca de um libertador. (Por que ela me lembrou Lady Macbeth na cena de sonambulismo é outro mistério.) Enquanto isso, nosso companheiro identificara uma pequena cobra que ele certa vez trouxera do Norte.

— Eu não sabia se ela podia fazer alguma coisa, mas nada fez do Pará até aqui. Por isso, devia estar bem.

Ele a afagou e a cobra, graciosa como Lilith, enroscou-se em torno do seu braço.

Por último, vimos uma pequena jibóia, menos abandonada do que o resto, porque as jibóias têm queixadas quase humanas e pequenos focinhos de porco. Estava mudando a pele e, por isso, estava quase cega, bem como enegrecida e esfolada em todo o seu contorno.

— A jibóia pode morder também. Mas no Norte, onde é criada como animal doméstico para combater os ratos, nunca morde as pessoas da casa.

Nós a deixamos parada e atordoada, esperando a muda que a fará de novo verde, purpúrea e dourada, e o homem deu a nosso companheiro a cobra pela qual se afeiçoara, numa caixa de papel perfurada.

Fomos então para um dos distantes museus onde estão as tarântulas; e modelos de cera em tamanho natural do que acontece ao corpo humano depois das dentadas. Ali havia de novo silêncio e calor e uma jovem estudante vestida de linho branco estava presente, enquanto as flores cintilavam do lado de fora da sala de paredes claras. Os modelos eram repulsivos, mas havia dois que demonstravam a diferença entre os arranhões mistos dos dentes de uma cobra não-venenosa e a dupla perfuração suficiente das presas venenosas, que me trouxeram, acima da náusea, a lembrança de uma noite em que a perna de um homem quase desfalecido foi examinada à luz de fósforos à procura de certos sinais, e ele desatou a chorar lágrimas de alívio ao saber que iria sobreviver.

As tarântulas são manifestamente criações pessoais do Diabo. Não são maiores do que o punho fechado e se alimentam vivendo em companhia de uma cobra fina de trinta centímetros de comprimento que fica viva até ao fim da quinzena seguinte. Nessa ocasião, a tarântula mata a cobra e come-a descansadamente. Olha-se para os belos mundos de teto de gaze e paredes de vidro, cada qual com um chão de terra vermelha e uma latinha de lâ molhada para manter a umidade necessária à inquilina e à sua ração. Numa jaula, uma fêmea tivera filhotes do tamanho de moedas de um *penny*. Concedem-se, oficialmente, vinte e quatro horas a uma pessoa mordida por tal senhora, mas, nesse tempo, não poderá ela tratar da sua vida.

Voltamos, já de saída, à claridade exterior e passamos por outra série silenciosa de prédios brancos, onde ficam os cavalos e outros animais através de cujos organismos os venenos são atenuados e controlados a fim de que possam viver mais tempo pessoas que de outro modo teriam tido uma morte horrível.

Dizendo as coisas pelo alto, o processo começa com uma injeção infinitamente pequena do veneno num cavalo tratado cuidadosamente. O animal reage mas vive, pois a dose é agora bem conhecida, e a injeção é gradativamente aumentada até que o mesmo possa resistir proporcionalmente a tanta quantidade do veneno quanto um comedor de ópio resiste ao láudano. Depois, recolhe-se um pouco do seu sangue e o soro, depois de atenuado e esterilizado, passa a ser o antídoto. Quando o mesmo é aplicado num homem que dele necessita, os dois poderes se guerreiam no lado físico, como se pode ver o espírito a dilacerar a alma de um pecador “em julgamento” até que ele encontre a salvação. Todos os músculos, nervos e corpúsculos sanguíneos podem entrar em ação, mas normalmente, depois dos estertores e desintegrações, o corpo se recupera e, desde que é irmão da alma, dentro de pouco tempo põe todo aquele pesadelo a serviço do restabelecimento da saúde. Dizem, porém, que tal processo não é agradável de ver, e há pessoas que pensam e trabalham a vida inteira para torná-lo menos veemente.

Mas, afinal de contas, a cura única das dentadas venenosas é o pé do homem que abre caminhos de cabana a cabana, de campo a campo, de santuário a santuário, de um extremo a outro da terra.

A cobra odeia o aspecto e o jeito do chão pisado pelo pé do homem, o cheiro do gado que segue o homem, as enxadas e os machados que cortam os matos perto dos seus ninhos e as pesadas rodas que produzem terremotos sob as suas barrigas sensíveis.



(Foto "Agência Estado", c. 1930)

São Paulo: Instituto Butantan, no bairro de Pinheiros

São Paulo e Uma
Fazenda de Café

Portas Abertas

Agradável país é a Inglaterra,
salvo o vento que pelo chão resvala.
Por isso, a todo instante és prevenido,
quando é de frio a passagem: “Querido,
olha a porta, esqueceste de fechá-la!”

O Vento Sul sopra isso, no tapete
junto à lareira as felpas mostram isso,
a Tia em sua mesa sabe disso:
“Olha a porta, esqueceste de fechá-la!”

Fecha, fecha essa porta, meu querido!
Não deixes a porta aberta, por nada,
até que, envelhecendo, possas ir
lá onde o frio não se faz sentir
nem há porta que urja ser fechada!

E...

A esplêndida varanda mostra isso,
a magnólia branca sabe disso,
a flor-trombeta branca toca isso:
não há porta que urja ser fechada!

A perereca atenta sabe disso,
o vaga-lume à noite mostra isso,
o clarão do Luar revela isso:
não há porta que urja ser fechada!

As praias cor de leite sabem disso,
as mais sedosas brisas sopram isso,
raios do Sol nascente mostram isso:
não há porta que urja ser fechada!

Há uma história, amada pelas cidades rivais, segundo a qual São Paulo está onde está porque foi o primeiro lugar onde os viajantes podiam descansar para sacudir e enxugar o corpo depois de passarem pelo cinturão de nuvens de chuva do litoral. Os homens eram naquele tempo uma raça turbulenta e aventureira que se espalhava por todos os cantos em busca de escravos, de minerais e de todas as espécies de morte. Quando tomaram consciência das suas virtudes, e isso não demorou muito, chamaram-se de paulistas e olharam com superioridade para o resto do mundo. Atualmente, alegam guiar o país espiritualmente e materialmente e falam do “Brasil” um pouco como Birmingham, Manchester e outros lugares assim falam da “Inglaterra”. E, o que é muito pior, confirmam com atos as suas palavras.

Chega-se à cidade de carro através do campo aberto e preparado para desenvolvimento desde várias léguas antes que se avistem no horizonte os contornos cinza e creme de várias imensas Madris, por assim dizer. Não é preciso que ninguém nos diga que aqui está uma metrópole. As necessidades do transporte a criaram e ela ficou como uma espécie de cômoda pousada e centro de distribuição, com uma alegre história própria. Chegou então o Café, que é o rei destas bandas, e São Paulo cresceu até ser uma cidade e oferecer aos fazendeiros os prazeres da “vida”. Depois, começaram timidamente as fábricas e uma grande imigração de latinos. Por último, a Guerra, quando os fornecimentos se estancaram, forçou o Brasil a desenvolver a sério os seus recursos. São Paulo tomou a frente então e expandiu-se para o interior, onde não há razão por que deva parar. As suaves ladeiras e colinas que a cercam foram feitas para o construtor, que pode encontrar areia e barro para tijolos em toda a parte. A localização dos bairros residenciais e fabris foi estabelecida há muito tempo. Os palácios se situam no centro de jardins perfumados, as fábricas não economizam espaço, nem a grande estrada de ferro que as alimenta com os seus desvios. Os subúrbios estendem os seus campos de jogos e a Prefeitura tem vistas largas a respeito da construção de parques e passeios públicos.

Bastam alguns hectares de terra quente e úmida, palmeiras sortidas, um punhado de orquídeas e quaisquer plantas de estufa que crescem à beira da estrada. Distribui-se isso diante de uma vista de sessenta quilômetros, acrescenta-se uma ou outra plataforma de concreto e, dentro de dez anos,

tudo é um sonho de langorosa beleza. Mas o homem civilizado, do mesmo modo que o selvagem, precisa de ter amigos, inimigos e drinques ao alcance da voz para as conversas. Por isso, o centro comercial de São Paulo se comprime em torno de um profuso jardim orlado de palmeiras defronte do Teatro Municipal e dos clubes, onde os edifícios são constantemente derrubados para que sejam reconstruídos com mais altura. Neste momento, o mundo acredita que há uma espécie de magia nas vigas de aço e nas fachadas de pedra. Os clubes, que são mais bem informados, não têm mais nada que aprender seja lá onde for em matéria de luxo, detalhes e equipamento. Misturam lembranças de Bombaim e Calcutá com os seus arranjos próprios e (se a atmosfera não ilude por completo) têm a grande e fácil aceitação de Johannesburg nos velhos tempos. O que se sente em São Paulo é o mesmo que se costumava sentir no Rand sul-africano — não é importante que a pessoa em determinada época seja pobre ou rica; e a comunidade não é capaz de dispersar-se em pânico se há acentuada crise no mercado. O maior dos sul-africanos disse um dia que uma pequena guerra estava fazendo todas as ações subirem ao infinito e acrescentou: “Gosto de ver os homens sentados no seu dinheiro e não conversando embaixo dele.” São Paulo dá certamente a impressão de estar sentado onde deve estar, com largueza, conforto e contentamento. Mas não anda mais do que deve.

Carros e caminhões movem-se por toda a parte como elétrons nos compêndios de Física, por sobre grades de trilhos de bondes. Todos os bondes são decorados dos dois lados por um friso de passageiros aglutinados. O trânsito — muitas das ruas internas são de mão única — é regulado por homens da polícia de cassetete e caderno na mão (esta última parte é uma fraqueza dos latinos no mundo inteiro), por policiais de patente superior com cadernos maiores e rédeas na mão, montados nos cavalos mais sábidos e mais calmos que já nasceram; e por superpoliciais, segundo creio com livros de escrituração, e encarregados dos sinais luminosos verdes e vermelhos. Ao fim de tudo isso, deixam o trânsito ultrapassar de um lado e do outro indiferentemente, e se espantam de que o índice de acidentes não baixe. Mas, como influências no sentido da estabilidade, ainda há o burro reacionário, e nos subúrbios, o tranquilo carro de bois que até os caminhões respeitam.



(Foto "Agência Estado")

Um bonde elétrico da Light, na capital paulista, no ano de 1927

Os enormes subúrbios que crescem dia e noite começam por uma pavimentação irrepreensível e terminam, oito quilômetros adiante, em ravinas, barrancas e atoleiros de terra vermelha. Mas que é que se vai fazer? O trabalho dos homens é necessário para outras coisas; e, em muitos lugares, até o material é escasso. Uma estrada para ter alguma utilidade aqui deve ter uns cento e cinquenta quilômetros de extensão e as condições do tempo arrancarão e levarão todo o metro desprotegido dela, como pode ver por si mesma qualquer pessoa que viu uma torrente de quinze centímetros de profundidade precipitar-se pelas ruas pavimentadas, depois de uma hora de um aguaceiro leve.

Os inúmeros carros deste lugar fazem o possível para combater as condições existentes. Têm suspensões muito altas, a largura é regulada pela bitola dos trilhos dos bondes, que são muitas vezes nos subúrbios as únicas partes utilizáveis de uma estrada. Dançam como cestos, mergulham e martelam como tanques e os seus cavalos lhes permitem desvencilhar-se de um chão vermelho escorregadio como quiabo e sobreviver. Por outro lado, as portas são ruins e mal projetadas, há faixas niqueladas na frente e atrás, as capotas baixas e grosseiras impedem a visão e ainda há um rebotalho de cortinas de oleado com janelas de mica que têm de ser pescadas de detrás dos bancos e presas por meio de ganchos e botões como roupa na corda. Suas capotas cheias de ferros e em feitiço de crinolinas são praticamente fixas e suas mudanças são quase tão barulhentas quanto os anúncios que as recomendam.

Todas essas coisas foram percebidas numa viagem de uma estação no interior para uma fazenda de café, uma pequena propriedade de meio milhão de pés, cuja sede ficava apenas a sete quilômetros. Aqui, o homem dominou visivelmente a natureza. Até onde a vista alcançava, os cafeeiros plantados a intervalos regulares de três metros e meio e suas cerejas que se avermelhavam cobriam toda a terra ondulante. Bloqueavam todo o ar que pudesse correr pelas estradas retas e pareciam amortecer todos os ruídos. Era como se estivéssemos andando dentro de uma pelagem profunda e macia de animal. Não vimos ninguém, exceto uma italiana, um ponto minúsculo a princípio entre pinceladas paralelas produzidas até ao infinito. Disseram-me que os pés de café são distribuídos, tantos milhares de pés a

cada família, a qual, na hora e de acordo com os arranjos que fizer, trata deles. Depois que isso é feito na estação própria, as pessoas têm liberdade de cultivar a terra por sua conta, plantando o que quiser. Havia uma aldeia de trabalhadores nas proximidades, mas não vimos nem ouvimos sinal dela na densa cobertura e silêncio de tudo.

Chegamos então a um silêncio ainda mais profundo — o sossego completo de uma velha casa de telhados baixos e grandes varandas, pousada com as mãos cruzadas entre os seus gramados, terraços, piscinas, estátuas e árvores flamejantemente floridas. Sim, ali estava o centro das coisas, a sede da administração. O coração começou a bater. Vozes de crianças, espantosamente distintas, levantaram-se de detrás de sebes e de paredes pintadas, aparecendo então uma vigilante coorte de infantaria, que ia de quase um metro a metro e meio de altura. Fizeram o reconhecimento e desapareceram, e suas exclamações, numa comparação dos fatos experimentados, ecoaram em barracões e armazéns atrás das paredes. Houve então uma hospitalidade pronta, fácil e em voz baixa que datava — sabe-se lá desde quando? — do tempo em que a casa era nova.

O lugar tinha sofrido alterações e modernização e devia estar repleto de aparelhos elétricos, talvez geladeiras que se encontram em todos os apartamentos acanhados de São Paulo, mas o espírito que o animava, através de todos os quartos mal iluminados que se abriam uns nos outros, vinha de gerações inalteradas. Procuramos saber alguma coisa sobre a velha casa. Quem havia morado ali antigamente? E especialmente, quem vive lá à noite? É evidente que não se podem colher muitas informações durante uma simples visita para tomar uma xícara de café. A casa? Oh, a casa fora chamada assim e assim. Tinha pertencido sempre a fulano. Produzia café, sem dúvida. Havia mais de cem anos, produzia café. E, antes disso, sempre tinha havido uma casa ali.

— A mesma?

— Por que não?

Havia uma porção de antigos donos para escolher. A terra poderia ter sido parte da concessão de um Albuquerque ou sua conquista pessoal em 1560; ou de João Ramalho em 1520; ou de algum Souza de espada em punho e armadura mais ou menos na mesma época. Podia-se pesquisar isso

depois, mas o que se sentiu no momento, acima das xícaras e dos cigarros, foi a alucinante certeza de que qualquer velho servidor nas imensas cozinhas provavelmente sabia toda a sucessão dos donos (e de suas mulheres) tão bem quanto as vigas do teto. Mas tudo isso estava trancado e não era de modo algum tão importante quanto o sabor e a mistura do café. Daquele café basta dizer que me permitiu descobrir que eu nunca havia provado realmente café até então. Pode-se tomar a beberagem mágica em grandes xícaras, cada qual melhor que a anterior, e dormir beatamente depois. E o café ajuda também fortemente a realçar o sabor dos cigarros brasileiros, que, como o café, são uma coisa à parte. Mas a própria casa, a casa tranqüila e de pálpebras pesadas, ficava atrás e acima de mim, todo o tempo a murmurar que antigamente — pelo espaço de gerações — um homem era aqui senhor, rei e juiz sem apelação. O que poderia atingi-lo através do café, exceto com sua permissão? Para aqui podia ele trazer a noiva e, se quisesse, ela aqui ficaria para sempre. Mas agora as noivas vão ao Rio e a Paris e trocam os velhos brilhantes, mal lapidados e sedosos das mães, por duras pedras modernas. Perto daqui (não me mostrara o local) os donos podiam enterrar os seus mortos. Por estas intermináveis avenidas de árvores fiéis, cavalgavam amigos e companheiros de prazeres e havia um lugar (que também não me seria mostrado mas de que a casa se lembrava muito bem) onde as questões se resolviam com espadas ou pistolas nas manhãs frias. Quem poderia julgar um homem ou julgar os velhos capitães das bandeiras? Ali, insistia a casa, quem tivesse olhos de ver veria o coração do velho Brasil, na sua continuidade, nas suas reservas, nas suas cortesias e na sua força.

— Todo o nosso café vai para o Norte em vapores a fim de ser misturado para os mercados europeus. O Moca não é o verdadeiro café, mas apenas uma maneira de secá-lo. Quando o preço do café sobe, o jogo é animado nos clubes. O governo está tentando estabilizar os preços do café, guardando-o em armazéns que deve ter visto ao lado da estrada de ferro.

Assim corria a conversa em torno da mesa onde o nosso motorista, tão imponente quanto os outros, fumava o seu cigarro e tomava o seu café. Enquanto isso, a casa e os móveis nos oprimiam com o peso de inefáveis lembranças.

Havia uma casa de fazenda perto de Cape Town, que, antigamente, convinha deixar vazia por um período de seis semanas todos os anos pois havia certas visitas que precisavam dos quartos e, se a pessoa não saísse por bem, era expulsa por elas. Mas quando a pessoa não era de raça holandesa, elas continuavam nos seus divertimentos rigorosamente dentro da quarta dimensão e não se tomava conhecimento delas. Tive de tranquilizar-me com esse pensamento, quando comecei a pensar no que seria uma noite passada dentro daquela casa.

Mostraram-me depois o que acontece aos montões de cerejas verdes-cinza e sem gosto e como são as mesmas misturadas debaixo de grandes telhados cujos mourões e cujo madeirame é todo feito de preciosas madeiras de lei, que mal vale a pena indicar.

— Ah, sim, isso é tal ou qual madeira, mas não sei quando foi colocada aí. Nossas madeiras são um pouco difíceis de conseguir. Não crescem nas matas em grupos todos de uma só espécie. São achadas uma por uma e, depois de cortadas, têm de ser arrastadas por dentro da mata, que em geral fica num morro bem íngreme.

Eu tinha visto isso ao longo da estrada de ferro e fora de São Paulo, onde, durante a Guerra, foi preciso fazer lenha e arrastá-la pelas encostas a prumo das montanhas devastadas. As cicatrizes estão sarando graças a novos crescimentos que parecem manchas na floresta mais alta. Dizem que o preço da lenha quando era entregue fazia até São Paulo reclamar. Mas a lenha era necessária e as fábricas e as estradas de ferro não podiam parar.

— A Guerra nos ensinou muito e deu uma chance a São Paulo.

Seguiu-se uma discussão geral que mostrou que os produtores de artigos básicos se estimam tanto quanto quaisquer outros especialistas. Havia outras terras que produziam café, é verdade, o Quênia era uma delas, mas a produção de cada país carecia de alguma sutileza de aroma ou de cor que, embora muitos tipos fossem realmente excelentes, não chegava aos pés de... E cada qual podia tirar as suas conclusões.

Ouvira assim, nos velhos tempos, os plantadores de chá de Assã e de Tirhut falarem dos de Ceilão e vice-versa, ou críticos que se esforçavam por explicar a um público desinteressado por que a obra de A é tão boa e a de B é tão medíocre. Lembrei-me então das palavras de um displicente do-

no de tabacaria inglês: “Em nosso comércio, tudo se reduz a alguns grandes nomes de marcas e o resto é falsificação. Chamamos a isso de ‘mistura’.”

O que me deram para tomar naquela casa de fazenda não tinha nada de comum com qualquer coisa que se encontre fora do Brasil.

Atrás dos armazéns, havia pomares vastos e bem cuidados, nos quais, não obstante, um desperdício de inúmeras frutas rolava pelo chão.

— O que podemos fazer? As frutas crescem aos milhões. Expedimos sempre grandes quantidades. Sempre resta mais. Sim, foi tudo podado e capinado recentemente. Vê como tudo está agora?

A vegetação rasteira brotava por toda a parte e já lutava em torno dos troncos das árvores, com aquela ínfima sugestão apavorante, mais baixa do que uma lamúria, da terra a sugar através dos lábios úmidos.

— O que aconteceria se deixassem de cuidar de tudo durante um ano?

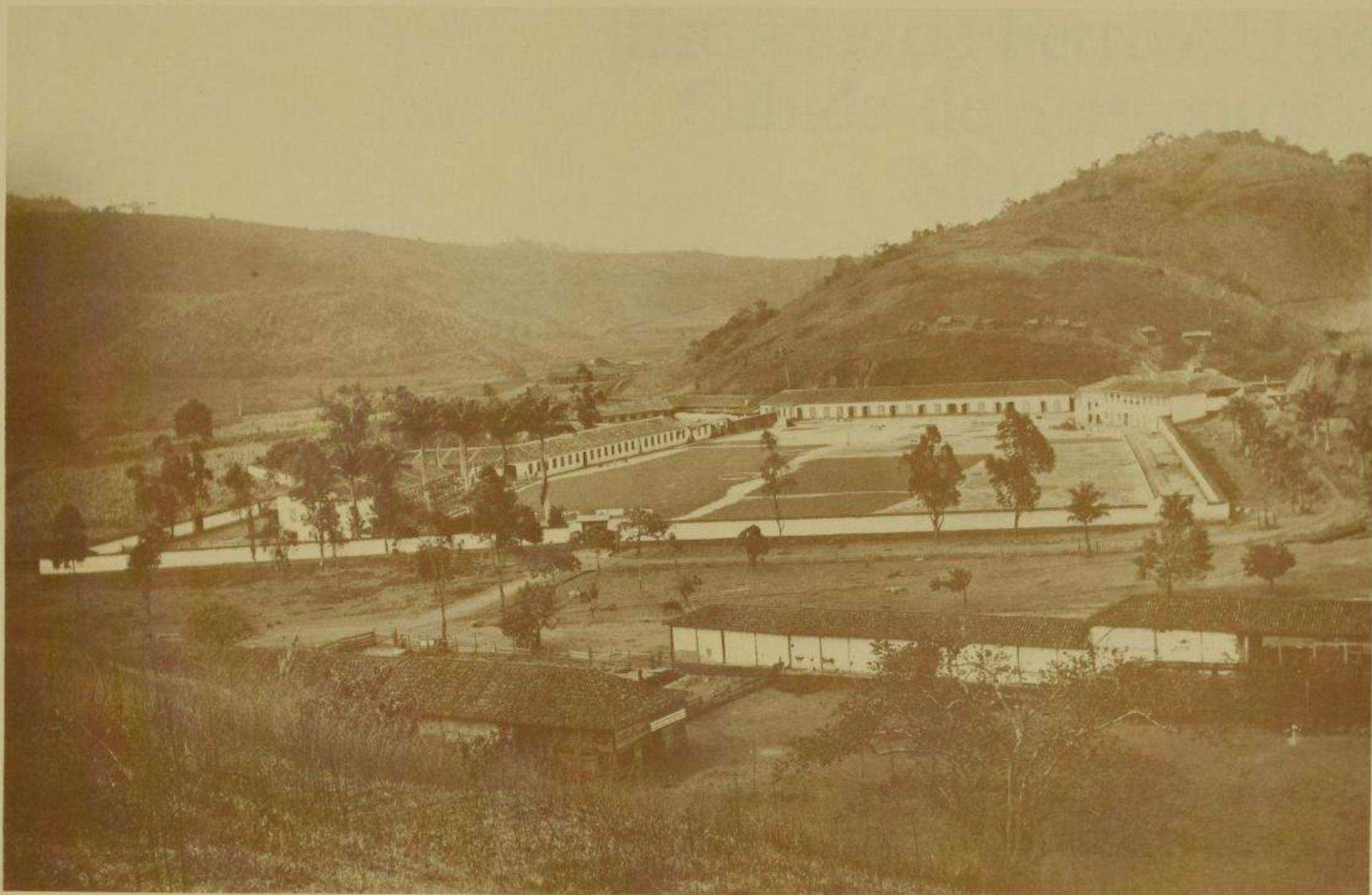
Um lento gesto com as mãos sobre as folhas verdes e as gavinhas sôfregas disse tudo.

O ronco de nossos carros foi um agradável regresso às coisas normais da vida. A casa da fazenda, quando a deixamos sob o pálio de uma nuvem baixa, tornou-se rapidamente, como uma cigana que se transforma de uma leitora de *buenadicha* morena numa mulher com um chapéu grande, uma velha casa de fazenda, um tanto digna de ser vista, e a algazarra das crianças a manteve nessa humilde tentativa.

A chuva caiu então de repente, como acontece nos trópicos, e os trilhos vermelhos de terra se solidificaram imediatamente. Nosso motorista tinha trazido as correntes para os pneus, mas chovia muito para suspender algumas das inadequadas cortinas laterais e voltamos sem correntes, e dando guinadas — não apenas derrapando, mas patinando, meio metro em cada derrapagem — até que caímos em algum trilho.

Onde duas estradas de fazenda se cruzavam num terreno de subida, vimos um enorme caminhão carregado, governado com dificuldade por um motorista negro de pescoço de touro, agarrado ao volante desobediente. Surgiu de um fundo de cafezais molhados, elevou-se contra o céu tempestuoso exatamente como uma espuma em mar revolto. Caiu com o vento, levantou-se de novo e mergulhou além da crista num espalhar de espumas.

Chegamos à estação da estrada de ferro e a todos os luxos das viagens modernas, graças a repetidos milagres, num tobogã que precisava muito de esgotar a água.



(Foto Marc Ferrez, Col. G. Ferrez)

Terreiro para a secagem do café numa antiga fazenda no Estado de São Paulo

Estradas de Ferro e Uma
Subida de Seiscentos
Metros

“Só em Navios”

Só em Navios mesmo e em frágeis Barcas
singrando os altos Mares
se vê como dependem dessas Arcas
nossos finos manjares.
Pois quando necessita algo de usar,
mastigar ou beber,
precisa o Homem rodar o Hemisfério
e o Oceano vencer.

Lembrem-se agora de que junto ao mar
a plantação indiana
dá chá e algodão para o nosso gasto,
e dá açúcar de cana
— cujas rotas não nos preocupam mais
que o pão de cada dia...
Mas quando os Homens têm de ir lá buscá-los
— ah, que imensa porfia!

Nação e Povo lançam-se à colheita
nas terras tropicais,
com máquinas de fôlego pesado
trazendo materiais
— que já, como por força de Hecatombes,
atulhados se vêm
nos ventres de nossas Frotas, trazendo
à cidade os seus bens.

Já dissemos como tínhamos sido içados numa diferença de nível de seiscentos metros que ocorre abruptamente na estrada entre Santos e São Paulo, e nos haviam prometido que desceríamos de trem.

Isso serviu de pretexto para um passeio. Os homens da estrada de ferro que ligava as duas cidades disseram: “Certamente! Haverá um carro de inspeção com gente para explicar. Nós lhe mostraremos uma linha!”

Era uma companhia de propriedade estrangeira e em grande parte administrada por estrangeiros que, pelos termos do seu contrato, está proibida de pagar mais do que determinado dividendo. O resto tinha de ser investido na estrada. Por isso, há quem diga que, depois de ter sido tudo pintado com três demãos de tinta, os postes telegráficos serão esculpidos e dourados e o lastro, caiado.

Salvo pelo fato de ser mais luxuoso, o carro poderia ter sido indiano, sul-africano ou canadense. Não foi de modo algum diretamente para o mar, mas fez a viagem descansadamente, para que pudéssemos ver as coisas da plataforma de observação, onde estão as poltronas. Depois de uma viagem na lancha de um almirante inglês e de ver os navios da Marinha saindo da frente, não há nada que se compare aos carros de inspeção. Pode-se fazer tudo menos andar para trás a fim de olhar pela segunda vez e tudo o que se quer saber é imediatamente explicado pelo homem que sabe ou fez. E não é preciso dizer que todas as novas linhas férreas têm os seus cheiros especiais. Saindo de São Paulo através dos subúrbios, as estações sólidas, espaçosas e limpas, com os seus cheiros de material, rodante envernizado sob o sol ardente, cargas sortidas, concreto, poeira, flores, construções de tijolos e ladrilhos e uma nota constante de madeiras fragrantadas, tudo isso sobe imediatamente à cabeça. O mesmo acontecia com a conversa dos homens no carro, que, de acordo com os seus cargos, recebiam os cumprimentos corteses dos agentes de estação, garimpeiros e sinaleiros que, como todos os ferroviários, prosseguiam nos seus trabalhos. De fato, a linha é sempre retificada, melhorada e amimada nas curvas e desvios, e conversam sobre tudo isso como numa reunião de mães.

— Alô! Lá está o velho Pereira. O que está ele fazendo aqui?

— Retificando a curva (número citado) e tratando daqueles desvios que prometemos.

— Mas não temos espaço. Se no começo tivéssemos comprado terra suficiente!

Era a mesma queixa de todas as estradas de ferro de Waterloo a Salt River — o inevitável resultado de homens frios em reuniões de diretores que há trinta anos rejeitaram as pretensões dos homens em contato direto com o trabalho.

Mais ou menos na mesma época, um superintendente do tráfego chamado Van Horne explicava a um passageiro recentemente desembarcado de um vapor amarrado a um toco do pinheiro, como uma linha sobre pontes de madeira e entre cortes malfeitos que às vezes chegava a Montreal numa semana logo seria uma estrada de ferro de imensa importância. Quando sua profecia se cumpriu, construiu uns simples setecentos quilômetros de trilhos através de Cuba para ter o que fazer. Seu espírito ter-se-ia regozijado com aquela conversa e as troças junto à plataforma de observação.

Os homens das estradas de ferro nunca sabem ter folga. Identificam os trens que passam pelos seus números particulares e os seus horários oficiais, e trechos de linha provisória ou experimental pelo que sentem sob os truques. Nos intervalos, troçam da pintura dos carros de passageiros das outras linhas ou então explicam como são superiores os seus vagões de carga de aço, construídos, diga-se de passagem, de acordo com modelos da Índia. Andamos em várias redes durante a nossa excursão, eletrificadas ou a vapor, e por um ramal que ainda não se tinha decidido por uma coisa ou por outra, onde encontramos uma velha locomotiva de dorso arqueado, que queimava lenha com a sua chaminé e o seu sino a tocar. Mas puxava uma carga completa de produtos sortidos e de passageiros do interior a que servia, e ia, através da névoa do calor, resfolegando, soltando faíscas e arquejando como se estivesse de volta aos campos de trigo do Vermont.

Isso fez a conversa transferir-se para o desenvolvimento ferroviário e para a maneira em que, nesta terra, toma-se algum dinheiro emprestado e inicia-se uma estrada de ferro de um terminal cheio de anúncios e de jornais e se prossegue até encontrar uma árvore. Coloca-se então ali um homem moço com ordem de esperar até que o afluxo de carga e de passageiros aumente e faça tudo continuar mais alguns quilômetros no rumo do desconhecido.



(Foto A. Malta, Col. G. Ferrez)

O grande viaduto da São Paulo Railway na Serra do Cubatão

— Lugar para estradas de ferro nesta terra? Um quarto de milhão, meio milhão de quilômetros não seria demais para começar.

— E vocês como fazem? Em que árvore pararam? — perguntei.

— Nós? — disseram todos juntos numa voz carregada de certeza. — Nós transportamos o café. Transportamos tantos milhares (ou milhões) de sacas por dia (ou por minuto). Levamos o café para Santos.

Levam de fato, mas me fizeram pensar em outra estrada de ferro, que transportava leite, com alguns quilômetros de extensão e que corria um pouco abaixo do limite máximo das cheias num vale inglês. De vez em quando, portanto, ficava imobilizada. Um dia, conheci um dos diretores que me disse que os passageiros e o vagão de leite estavam perto dali, metidos dentro da água.

— O que vai fazer? — perguntei-lhe.

— Ora, os passageiros podem sair caminhando. Só lhes pode fazer bem. Mas tenho de levar o leite. Sabe onde é que posso encontrar dois bons cavalos?

Não aumentei essa história. Fiquei escutando os homens falarem de construções, inspeções e melhoramentos, citando os nomes de engenheiros, esquecidos por todos menos por seus colegas, que consagraram sua vontade férrea ao trabalho, através de múltiplos contratemplos, conquistaram com unhas e dentes na terra as suas posições e, no fim, marcharam para a sepultura, reclamando mas satisfeitos. Esta ou aquela obra, por exemplo, era a Fulano que se devia. Teimoso como três burros juntos, um terror no escritório, mas — que diabo! — provou que estava certo até o último metro cúbico de terra. Morto? Sim, havia muito tempo. Num acampamento à margem da linha... ou tinha sido em Santos? Insistiram com paciência e no começo, quando o tempo perdido punha em risco a própria reputação, continham com dificuldade o seu temperamento, bem como a sua integridade em face de subornos e pressões. Falavam também de melhoramentos e invenções que outros homens haviam elaborado após longas lutas e experiências e depois tinham cedido naturalmente à linha. Mas uma história mais leve se destaca das outras e eu espero poder reproduzi-la corretamente.

No tempo em que não se descobrira ainda um meio de combater a praga, um trecho em construção tivera de ser abandonado aos mosquitos. Os bichos eram do tamanho de cavalos e relinchavam quando atacavam. A notícia do abandono chegou à Inglaterra, onde um homem da administração não foi capaz de compreender. Os mosquitos eram pequenos insetos estrangeiros que voavam. Ninguém desiste de um trabalho por causa deles. Era um verdadeiro absurdo. Foi convidado a vir ver pessoalmente. Por isso, numa viagem que abrangia interesses maiores, embarcou num navio e chegou ao trecho em questão, onde lhe deram para acampar e colocar a sua cama e tudo mais que lhe pertencia no ponto onde eram mais abundantes os mosquitos. No dia seguinte, quando os homens chegaram para remover o cadáver todo marcado pelas picadas, encontraram uma pessoa incólume, que lhes disse:

— Mosquitos? Que mosquitos? Não vi mosquitos de espécie alguma. Eu bem sabia que a coisa era absurda!

O Diabo tinha arrumado as coisas para que aquele inglês de uma figa, que vivia pregado a uma mesa de papéis, fosse imune às picadas dos mosquitos! Aí acabou a história. Não houve jeito de fazê-la prosseguir.

Então alguém que sabia de levantamentos disse que aquela região não era particularmente favorável ao engenheiro. Era um amontoado de montanhas compactas ou de baixadas com rios que reclamavam extravagantes pontilhões, cortes abertos em material sem consistência ou aterros ao lado de encostas que podiam desabar e onde, se o aguaceiro começa a cair, os trabalhadores se recolhem debaixo das lonas e esperam que a chuva passe.

— Não, essas coisas não acontecem mais conosco. Há muito tempo que passamos dessa fase. Estamos falando das outras linhas.

— Por que é então que têm todo esse material rodante pesado? — perguntei.

— Porque todos insistem em viajar com luxo.

Pensando bem, nada há de mais impiedoso do que uma democracia. Um vagão cheio de milionários pode ficar parado toda uma noite e os homens são capazes de apenas rir. Mas excursionistas a preços populares têm de ser tratados com distinção. Do contrário, desde que a natureza humana é o que é e esta companhia em particular é estrangeira e administrada por

estrangeiros, as críticas públicas serão imediatas, drásticas e eloqüentes. A grande cidade, por outro lado, está sempre querendo alguma coisa. O mesmo acontece com os subúrbios fabris, que gostam de acumular vagões de carga e carregá-los descansadamente, como fazem os pequenos centros produtores de gêneros em volta. Os transportes, que são vida, os afetam em muitos pontos. As várias exigências têm de ser atendidas na medida do possível, tomando-se o cuidado de ofender da mesma maneira a todos, que é o segredo de todas as administrações.

Mas todos os quilos importados ou exportados pelo mar têm de circular por meio de um plano inclinado que cai de uma altura de seiscentos metros em onze quilômetros do planalto para a costa.

Aproximamo-nos dessa escada rolante sobre o melhor leito de linha e os trilhos mais fortes da companhia, que soltavam um som claro e alegre ao contato das rodas. Quando chegamos à região da névoa que cobre a serra e vai encher as represas das usinas elétricas, os pontilhões e as valas se tornaram mais extensos e mais largos.

Passamos por um pátio de manobras muito grande e sombrio, estendido em projeção num espaço vazio. Sua borda cortava o horizonte a meio caminho do zênite. Era como se estivéssemos no alto de um dique gigantesco, que se derramasse no ar. Mas o trem a que tínhamos pertencido estava já dividido em blocos de três vagões que pareciam empenhados em continuar. Outros blocos de três vagões vinham de baixo desse inexplicável fim de mundo e começavam a formar trens como animálculos em bastonetes vistos ao microscópio.

— Agora — disseram os homens — vamos deixar o trem descer, mas nosso carro vai ficar fora do caminho neste trecho.

Seguimos em volta de uma plataforma e paramos, voltados de banda para abismos azulados, que montanhas cobertas de matas flanqueavam. No fundo, havia uma claridade de sol através de neblinas e uma perspectiva de ilimitadas ravinas. Um montão de destroços ficava perto do nosso estribo. Um homem, que conhecia madeiras de lei, identificou as diversas qualidades e tocou uma raiz com o pé, a qual rolou como um suicida que se atira de um penhasco.

Ouvia-se uma nota vibrar no ar, como se fosse produzida por um imenso instrumento de cordas, com um subtom estridente de metal. Vinha do pátio e quando lá chegamos, vimos que as notas provinham de cabos de aço que corriam sobre roldanas no centro de trilhos e caíam do fim do pátio, como a água que cai de um sangradouro, e desapareciam numa curva. As roldanas eram colocadas em diversos ângulos para seguir o curso dos cabos vibrantes. Camadas de ar impregnado de óleo subiam de Santos até que se podia quase sentir o cheiro dos vapores lá embaixo. De repente, os cabos pararam durante alguns minutos. Um tipo especial de locomotiva com um fundo exagerado se apoderou do seu bloco de vagões e os levou para uma posição acima do cabo parado. Um sino tocou. A locomotiva estremeceu, pegando o cabo. Moveu-se de novo e o cortejo transpôs o sangradouro.

Disseram-me que todos os trens se desgatam, se dividem nesses blocos de três e são manobrados sobre o precipício, com os carros que sobem equilibrando os que descem, todos movidos pelos cabos através de cinco estações de elevação e de locomotivas que têm principalmente ganchos e freios. Os ganchos agarram o cabo de cada trecho até ao fim. Soltam-no então e pegam a outra seção e assim por diante até embaixo. Se o cabo se quebra e os fios se enrolam em torno das rodas, os freios da locomotiva e dos três carros devem paralisar tudo instantaneamente. Nada, como tem sido provado, poderia ser mais simples, como o prova o tráfego que continua, dividindo-se em grupos de três vagões e descendo, enquanto os carros que sobem se organizam em trens completos e seguem para São Paulo, com os passageiros lendo os seus jornais.

— O que faz o cabo mover-se?

— Um Corliss. Venha vê-lo.

Há muitas coisas belas feitas pelo homem neste mundo de Deus, mas entre as mais perfeitas em matéria de força, beleza e silêncio está um Corliss de mil cavalos em funcionamento. Esse motor vivia por si mesmo. Diante dele, estavam os grandes tambores de profundas calhas pelas quais corre a sua parte do cabo com um movimento regular, aparentemente lento e silencioso. No alto, atrás do motor, ficava a ponte de comando de um transatlântico, com mostradores, alavancas, campainhas elétricas e um só



(Foto M. Ferrez, Col. G. Ferrez)

*Trecho na Serra do Cubatão da São Paulo Railway, estrada ligando
São Paulo a Santos*

homem a cuidar de tudo. É ligado com a estação seguinte do plano inclinado e ali estava, intocável como um sacerdote, enquanto os cabos chegavam e se retesavam, ajustavam-se à borda do tambor e saíam para o exterior, retos como raios de sol, e ponteiros de relógio marcavam os minutos e segundos da subida e da descida. Um estalo quase inaudível de alavancas dispunha desses assuntos.

— Isso nunca pára? — perguntei num sussurro.

— Só por algumas horas, entre a meia-noite e a manhã. É quando se fazem as mudanças e os reparos.

Aos domingos? Os domingos significam o trânsito de excursionistas dos dois lados. E se há um atraso de três minutos aqui em cima, São Paulo quer logo saber se estamos dormindo. Transportamos a maior parte da carga à noite. Com qualquer tempo? Que é que acha? Naturalmente, quando chove de verdade, não podemos ver a própria mão à nossa frente. E vivemos a maior parte do tempo aqui sob um banho de chuveiro.

Contaram-me a história da montagem de grande peça de motor que tinha de ser removida e substituída no escasso período de quatro horas de suspensão do tráfego. Todos os atores encarregados de encenar o número ensaiaram até ficar em sincronização perfeita, sabendo até por uma fração de segundo quando deviam pôr as mãos no material. No instante em que o tráfego parou, saltaram para o palco, iluminado mais que o de qualquer teatro, desaparafusaram, encaixaram e balançaram tudo o que era preciso. A nova peça foi colocada no lugar, pronta para entrar no serviço no instante exato em que as duas cidades acordaram e quiseram fazer negócios e viajar, namorar e tomar banhos de mar, do mesmo modo que no dia anterior. Foi uma epopéia. Fui apresentado a Ulisses, que tinha planejado tudo; ao centauro Quíron, que tivera de frear os seus cavalos-vapor e praguejou muito, e a Aquiles, que disse que a coisa não poderia ser feita no prazo marcado, mas chegou a tirar toda a roupa para ter certeza do contrário. Traduzindo do grego, tratava-se de homens calmos do Yorkshire e da Escócia, pela razão de que todos os rolamentos na maquinaria humana devem girar nos mais resistentes mancais do mercado.

— E agora, se lhe agrada, vamos descer.

Com isso, nosso carro juntou-se a mais dois amigos e desceu pelo sangradouro para o calor e o cenário dos trópicos, sob a música das roldanas gritantes.

Deve haver regiões piores para estradas de ferro no mundo, mas não as conheço. Cada metro das encostas dessas montanhas traiçoeiras conspirou contra o homem das encostas quase verticais e invisíveis no alto às ravinas quase verticais abaixo. Não se pode deixar de lado a perícia quase diabólica da água em atacar os pontos mais fracos dos suportes dos viadutos, das bocas dos túneis e das curvas. Todos os declives e cortes foram canalizados, empedrados, cimentados e, sempre que possível, desviados. Todo o terreno que oferecia espaço para qualquer coisa, salvo para um abrigo da neve, foi trazido para a linha de frente. Nada se deixou na natureza no estado natural ou desguarnecido. As valas são profundas como cisternas e os pontilhões vão pelo mesmo caminho. Havia viadutos estendidos sobre abismos onde se poderia cair durante trinta metros em florestas de quinze metros de altura antes que se começasse realmente a cair. Todo aquele trecho era um trabalho que devia ser estudado propriamente a pé com guias e bastões de alpinista e não sentado numa poltrona confortável. Creio que os homens gostavam de mostrar as artes do filho rebelde. Um deles disse.

— Agora, na Argentina, nada disso é preciso. É tudo plano e pode-se ver um trem chegando da curvatura do mundo.

— E a Cordilheira, meu velho? — disse outro engenheiro.

— Mas é muito diferente. Tudo é pedra por lá. Pode-se abrir caminho a dinamite a vida inteira, se se quiser.

— Não gostei de lá. Não gosto de terras onde há terremotos.

Nesse ponto, um homem debruçou-se do lado dos trilhos numa das estações de enrolamento do cabo que ficava naquele lugar por meio de pura sucção. Eu sei que foi certificar-se de que a vibração do tambor não se estava exercendo no vácuo, mas ele me disse que tinha ido ver “um trecho da linha, pessoalmente”. E vi o pessoal que estava no alto da plataforma como num ninho de águia ficar imóvel ao sol.

O calor tinha aumentado alguns graus durante a descida de um quarto de hora. Quando chegamos à planície perto de Santos, a respeitável loco-

motiva atrás de nós, que havia passado conosco pelas montanhas fechadas, não mostrava o menor sinal dos milagres por entre os quais tínhamos descido.

Um Mundo à Parte

Um Mundo à Parte

Duas Raças

Eu não procuro o que a alma dele anseia,
e ele não teme o que me faz temente.
Nossas Estrelas têm brilhos diversos
e os nossos Fados são bem diferentes.

Nossas auroras, nossos ancestrais,
traçaram para nós, e ainda vigiam,
vidas clivadas desde o nascedouro
e que, como os Pólos, se distanciam.

Vivendo embora em mundos apartados,
quando há um encontro, cada um pode bem
abrir o coração com uma franqueza
que nem parentes nem vizinhos têm.

(Praxes e leis comparam-se, brincando,
sem pejo de fraquezas revelar
e uns pecados comuns que todos sabem
e que ninguém se atreve a censurar.)

É sempre assim, e é assim que deve ser
todo momento vivido e contente:
cada qual acha o outro ainda melhor
— e volta a seguir sua própria gente!

Aconteceu-me ser levado numa pequena lancha elétrica por entre ilhas e águas, orladas de florestas cingidas de púrpura e ouro e com uma combativa vegetação rasteira. Aqui e ali, bosques de goiabeiras apareciam ao lado de majestosos bambuzais e longas extensões de pastos perdidos se desenrolavam abruptamente das matas para as águas ondulantes. As ilhas se cerraram em torno de nós até que perdemos todo o senso de orientação e fomos lançados em pequenos lagos em miniatura dentro do lago. Em dado momento, entramos por um canal sem saída, recoberto de lianas, onde uma pequena cascata à pálida luz verde murmurava sozinha enquanto fazia cair escamas prateadas na face esmeraldina da rocha. Entretanto, as ilhas encantadas eram apenas o alto de pequenos morros e os cursos de água não passavam de vales que, vinte anos antes, tinham sido submersos a fim de formar um lago destinado a alimentar usinas hidrelétricas para o Rio.

Em certo momento, uma cabeça branca e cautelosa emergiu da água e, sem fazer barulho, como um rato de pesadelo, de um metro de comprimento, ganhou uma margem. Disseram-me que se tratava de uma capivara, um roedor sem préstimo que traz consigo os carrapatos que tanto afligem o gado. Esse cavalheiro se revelou um parasito do gado do tamanho de uma ervilha. Já conhecia seus irmãos de tê-los visto no gado da Ásia, a mesma espécie de gado, com cupim e tudo, que pasta por aqui.

Desse modo, com a Vaca Sagrada que eu não esperava ver por aqui e com as cabeças das capivaras que imitavam cabeças de crocodilos, bem como com os cheiros de especiarias das matas, o dia foi uma confusão de maravilhas que se sobrepunham. Tudo terminou no bangalô de um plantador do Assã. Minúsculos pássaros cinzelados voaram em torno das madressilvas até chegar a hora dos morcegos e então todas as flores noturnas entregaram a alma às estrelas. Houve fatias de manga gelada à mesa do almoço e depois uma alegre família de jovens se debateu como um cardume de trutas na grande piscina e quase não se deram ao trabalho de comentar quando uma cobra venenosa morta desceu pelo esgoto.

— Muito bem, está morta! — disse um rapaz de quatorze anos de calções e tornou a mergulhar na piscina.

Encontram-se vidas agradáveis assim no mundo inteiro, onde os mo-

ços montam o cavalo ou nadam nas piscinas seguindo a própria natureza. Mas como traduzir isso adequadamente? Ou o que se segue?

Havia uma reunião numa grande cidade dos sobreviventes locais de um contingente sul-americano que tinha participado da guerra. Eram alegres e sinceros, mas cada qual devia levar um pouco de amargura ou nostalgia por trás de toda a despreocupação e todo o riso. Brincadeira à parte, que era a vida para eles? E a resposta, com alguns parênteses e alusões locais, foi a seguinte: “É uma boa vida. Não deixamos de reclamar mas, de um modo geral, é uma vida tão boa quanto se pode querer. Não há necessidade de ficar doente, nem de separações quando há dinheiro. Mas a vida é cheia de tentações e tudo depende de ter ou não ter dinheiro.” E cada qual deve ficar contente com o que tem.

Outra reunião em outro lugar teve a participação de alguns homens, mulheres e crianças ingleses que estavam à vontade num belo clube depois de um dia de trabalho. Ali, parecia que estávamos mais perto de sugestões e semiconfidências sobre a vida. Mas a convenção, o que é uma pena, não permite que se interroguem as pessoas que passam perguntando: “Como vivem vocês? Que pensam das coisas daqui, dos negócios, do comércio, dos empregados, das doenças das crianças, da educação e de tudo mais?” Assim, o rio das fisionomias corre placidamente e só se pode adivinhar o que vai por baixo das suas ondulações.

Os brasileiros com quem falei estavam a par dos problemas externos, mas eles não faziam parte do seu mundo essencial. Dizem brincando que Deus é brasileiro. Por exemplo, quando tiveram uma safra de café excepcional, Deus mandou uma geada no momento exato, o que reduziu a colheita a um quarto e estabilizou convenientemente o mercado. O vasto interior estava cheio de tudo o que se pudesse querer, pronto para ser usado quando chegasse o momento oportuno. Durante a Guerra, quando os brasileiros tiveram de contar consigo mesmos para obter metais, fibras e coisas assim, apresentavam uma amostra a um índio e perguntavam onde poderiam achar mais daquilo. O índio os levava ao lugar exato. Mas a posse dessas coisas não implica o desenvolvimento imediato das mesmas por concessionários. O Brasil era um grande país, com a metade ou um terço ainda intacto e livre de exploração. Tratar-se-ia de tudo no seu devido tempo.



P. M. Moriano - Rio

(Foto M. Ferrez, Col. G. Ferrez)

Rio de Janeiro: de frente, Teatro Municipal; à direita, o antigo Supremo Tribunal Federal, Biblioteca Nacional, Museu de Belas-Artes; atrás, a sede da A.C.M., primeiro prédio na ainda por terminar Esplanada do Castelo

Por fim, havia a impressão de que, no fundo, tudo não passava da raiva que os donos de terras têm dos homens que se limitam a comprar e a vender mercadorias, o que pode indicar uma fundação aristocrática da estrutura nacional.

Os complexos rituais de cumprimentos e despedidas entre pessoas comuns indicavam a mesma coisa. Desde que a vida é longa e as horas ligeiras, eles se espriam em cerimoniais. Por outro lado, a cortesia nacional generalizada é quase sempre resultado de um motivo poderoso. Perguntei se esse motivo existia aqui. Naturalmente, disseram-me. O povo ressentia mais que tudo a grosseria, a desconsideração, a ofensa cara a cara. Nestes casos, a pessoa ofendida via tudo vermelho e podia haver algum problema. Por isso, a acomodação mútua dos mais altos aos mais baixos era a norma.

Tive prova disso depois, no tempo do Carnaval, quando a cidade do Rio fica alucinada. Todos se vestem com todas as espécies de fantasias, enchem os carros, compram ilimitadas serpentinas de papel que se desenrolam metros e metros a um simples impulso. Durante três dias e três noites, ninguém faz nada senão andar pelas ruas, aglomerar-se e bombardear os vizinhos com serpentinas e esguichos de um terrível perfume. Saí-me bem contra cinco anjos em laranja e preto, um carro cheio de meninos não muito disfarçados em diabinhos e uma solitária divindade coroada de turquesa e prata. Os passeios eram bloqueados por gente a pé, todos com serpentinas e vestindo as roupas de que tinham vontade. Clubes e organizações reuniam e faziam sair de suas sedes grandes carros e figuras, escoltados por uma cavalaria de amadores. Grupos de negros e negras se cercavam dentro de uma corda que todos seguravam, formando coortes bárbaras e pelotões de vermelho, verde e amarelo, que avançavam fazendo tremer céus e terra com o bater e o ribombar de músicas imemoriais a dançar o *charleston* por entre as multidões. Era pura África sem a menor atenuação.

Os carros de doze metros que flutuavam acima do povo delirante tratavam rudemente de assuntos que a imprensa tivera decerto escrúpulos em discutir, como, por exemplo, uma estrada de ferro oficial da qual se afirma que é muito negligente no seu tráfego. Era representada por duas locomotivas que arremetiam uma contra a outra como carneiros.

Segundo tudo indicava, a população tomava conta de tudo e a gente abria caminho, por um metro de cada vez, a ouvir tudo o que ocorria às cabeças mal informadas dizer e todos cobrindo todo o mundo de confetes. As serpentinas pendiam como destroços depois de uma inundação dos galhos das árvores das avenidas, amontoavam-se em rolos e franjas na rua como algas numa praia e se acumulavam na frente dos carros que ficavam parecendo carroções de feno num palco de ópera.

Mas em nenhuma hora e em nenhum lugar havia qualquer coisa que sequer se aproximasse da desordem ou qualquer cheiro de bebida. Às duas horas da madrugada na última noite, vi uma avenida de doze metros juncada de um passeio a outro de serpentinas e confetes. Às cinco horas dessa mesma manhã, tudo desaparecera por completo, com as fantasias e os foliões. Não havia nem mesmo uma dor de cabeça pairando no ar limpo!

Conversando sobre isso, disseram-me que a bebida não era um defeito brasileiro e que, como o estado das ruas depois do Carnaval provava, os homens não costumavam normalmente jogar lixo no meio da rua. Em primeiro lugar, eram racialmente limpos como são aqueles que lidam, sob um sol forte, com madeira, fibras, cana e palhinha. Além disso, a luta contra a febre no passado lhes ensinara a ter higiene. Pode haver coisas muito desagradáveis para quem não conserva as suas caixas-d'água limpas na cidade e junta lixo, coisas que atraem mosquitos. É por isso que é tão difícil encontrar algum mau cheiro no Rio.

Intelectualmente, os jovens escritores parecem orientar-se pela França e na descoberta renovada e no encantamento de sua terra, que comovem tantos deles atualmente, as palavras são usadas com rigor e exatidão gauleses.

Tive a honra de ouvir uma oração da Academia Brasileira num português literário que tinha a dignidade, a cadência e a clareza da antiga cultura, como os copofones que trazem consigo os duplos mistérios do fogo e da água. Mais tarde, uma canção popular, cantada numa reunião de amigos por uma moça com um violão. Penso que a canção era originária do Norte, da região das secas, onde cantam para o gado à noite.

A chuva caía lá fora, trazendo o perfume dos jardins de Petrópolis, e seus meios-tons condiziam com o espírito da velha casa, dos resplandecen-

tes móveis antigos, da inestimável prataria polida e, de algum modo mágico, com o prazer e o equilíbrio da companhia. O rosto pálido da moça era refletido pela luz, e três ou quatro moços atrás dela tóçavam os seus violões no tom ou fora dele, conforme era necessário. Todos na reunião conheciam a canção, e o seu lamento simples e pungente não precisava ser traduzido para um estrangeiro.

Seguiu-se uma melodia negra viva e dilacerante — sem qualquer parentesco com a música negra americana. Provinha da majestosa e intacta Bahia, onde creio que ainda bate com força o velho coração da terra. Podiam ouvir-se os tambores da Costa Ocidental palpitando por trás das cordas, enquanto observava os pés batendo compasso no chão e os rostos iluminados pelas associações das palavras sonoras. Talvez as babás lhes tivessem cantado essas músicas quando eram crianças. Naqueles breves instantes, senti-me mais perto do Brasil do que jamais tinha estado. Disse isso a um amigo e acrescentei:

— Mas vocês não são um povo fácil de alcançar.

— Não é porque você sempre nos julga espanhóis? E nós não somos espanhóis. Somos originários de Portugal, de um Portugal que está morto. Que coisa grande deve ter sido Portugal! Mas deixou a sua marca em nós.

Isso também parece lógico. O brasileiro está estabelecido aqui há quatrocentos anos, sob céus que não respeitavam encadernações de livros, relógios e estrados de camas. Entretanto, a sua fibra nacional parece ter mantido o seu caráter de ponta a ponta. Este foi estabelecido por uma coleção de terríveis piratas iguais aos que partiram de Bristol ou de Plymouth na mesma era. Aliaram-se sem hesitação com qualquer raça encontrada no interior ou comprada na costa do outro lado do mar. Nada temiam exceto a sua Igreja e, ainda assim, com moderação, e plantaram obstinadas duplicatas da arquitetura de sua terra natal diante das desesperadas florestas e dos grandes rios nos quais desapareciam. Por muito tempo, viveram fora do espírito da humanidade e do sentimento de mudança, lutando as suas guerras próprias contra quem quer que os ventos atirassem às suas costas, enquanto a morte combatia imparcialmente todos os intrusos. O primeiro Imperador que tiveram lhes foi trazido por uma obscura organização chamada a Marinha Inglesa, no tempo em que Napoleão estava fazendo reis

demais através da Europa. O último Imperador, não faz muitos anos, foi à Europa e deixou no trono uma filha com plenos poderes. Levada pelos mais nobres motivos, ela libertou com uma simples assinatura centenas de milhares de escravos. Houve então uma rebelião e, depois de alguma discussão, o Brasil se separou do seu Imperador com expressões de grande estima de parte a parte e adotou uma constituição democrática. Felizmente, as comunicações lentas e deficientes sobre enormes distâncias e um clima calmante impediram que grande mal adviesse disso. Os antecedentes da vida nacional tinham resolvido a questão da cor, de modo que os homens podiam facilmente recorrer ao melhor e tomar providências sobre o pior dos fios brancos, vermelhos e pretos que formavam a trama do seu destino. O Deus do Brasil dispôs ainda que a Banana tomasse o lugar do Subsídio aos desempregados e que duas roupas fossem mais que suficientes para a maioria dos homens durante o ano inteiro. Com o gume dos problemas de alimentação, vestuário e habitação assim embotado e com o tamanho e a força do seu céu e de sua terra forçando os mais ricos dos seus habitantes a uma certa simplicidade de alma, a política, no mais baixo sentido da palavra, se tornou um esporte arriscado, mas exclusivamente das classes altas.

O brasileiro diz que o seu país é cheio de "corrupção". Mas desconhece a profunda corrupção espiritual de certas espécies de "serviço social" em outras terras. Acaba, como acontece quando os homens falam a estrangeiros, um pouco orgulhoso de suas monstruosidades nacionais e dá-lhes nomes cerimoniosos. É uma pena, porque os latinos recorrem tão naturalmente a termos grandiosos quanto os anglo-saxões aos termos de amesquinamento. O que um inglês chamaria de "agitação" é aqui uma "revolução", e abrange por igual as proezas de um bandido de origem índia que percorre o interior roubando gado até levar um tiro ou o levante de um regimento cujos oficiais consideram que os seus méritos foram preteridos. Este é um país grande onde as revoluções podem desenvolver-se sem serem molestadas. As pessoas que as elaboram são profissionais, que aceitam riscos especiais e são julgados por códigos especiais. O prejuízo material é uma dentada de pulga em comparação com o que se segue à "ação direta" em outras terras. O pior que acontece é o roubo de dinheiros públicos por um indivíduo conhecido, que então foge para a Europa. Esses as-



(Foto A. Malta, 1928, Col. G. Ferrez)

Rio de Janeiro: Na Av. Vieira Souto, à altura do Canal, a linha do bonde Jardim-Leblon; ao fundo, o Leblon

suntos não são camuflados com a alegação de motivos elevados ou de exigências políticas, pois este povo é muito direto nas suas idéias e já tem experiência dessas coisas. É também por isso que os latinos raramente aparecem nas delegacias como vítimas de um vigarista. Além disso, grandes planos e empreendimentos para o desenvolvimento do Brasil estão sendo elaborados e todos sentem que a “corrupção” está abaixo da dignidade das coisas e dos homens.

A não ser os franceses, nunca vi uma raça mais pronta e reconhecer as suas fraquezas e a tirar partido delas. Eis um exemplo:

Os brasileiros jogam continuamente e desde a mocidade, exatamente como os ingleses. Mas os governos lhes dão diariamente uma chance de jogar nas loterias federal ou estaduais. Lado a lado com o jogo legítimo, há um fascinante jogo ilegal chamado “Bicho”. Os números de 0 a 99 são divididos em grupos de quatro e cada grupo é governado por um animal — Leão, Galo, Cachorro e assim por diante. Se o animal em que se apostou controla dois ou mais algarismos finais do número premiado na loteria do Estado que correu naquele dia, recebe-se um pagamento proporcional. Os preços estão ao alcance das bolsas mais pobres, porém, embora, como dissemos, a Banana toma o lugar do Subsídio aos desempregados, não é aceita como moeda corrente. Por conseguinte, para jogar no Bicho, o homem deve ter alguma ocupação que lhe permita receber dinheiro de verdade. Desse modo, o sistema é um incentivo ao trabalho honesto e aos sonhos de riqueza sem esforço que dão sal à vida.

Mas ricos e pobres gozam de luxos sociais na escala mais ampla. Agora mesmo, acabaram de fazer um prado de corridas de pista tríplice num dos subúrbios do Rio, o qual encerra toda a beleza, colorido e arquitetura que se pode congrega numa paisagem. De um lado, contemplam-no montanhas cheias de matas; do outro lado, há um grande lago e o mar por onde passam os transatlânticos não está muito longe. Os argentinos, que julgam saber alguma coisa a respeito de corridas, estão que não podem de inveja e se desforram dizendo que os brasileiros não têm cavalos que prestem.

O brasileiro não se deixa empolgar pelos divertimentos como não se deixa empolgar pela vida, e a sua fala e os seus gestos rápidos não vêm muito do espírito. Vem estudando as amostras de todas as nacionalidades

estabelecidas sob os seus céus há muitos e muitos anos. Está habituado há gerações ao comerciante inglês — e há muitas famílias de origem inglesa que se ligaram desde muito tempo ao destino nacional do Brasil. São pessoas bilíngües, de cabeça bilateral, que servem de intérpretes e embaixadores numa emergência financeira ou comercial. As velhas e experientes firmas mercantis mandam para cá o tipo de inglês mais aceitável. Na verdade, o brasileiro ainda não atingiu a “impessoalidade” de um homem de negócios ideal. Quando gosta de um indivíduo, faz até o impossível por ele. Quando não gosta, faz menos do que nada. Quando conhece pouco a pessoa, mas vê que tem maneiras e algumas ninharias dessa espécie, espera para ver. E tem tempo de sobra para isso.

Não obstante, no decurso de cem anos ou mais de comércio, a colônia inglesa parece ter adquirido no Brasil uma reputação de honestidade e pontualidade. Se Moscou tivesse permitido à Inglaterra voltar ao trabalho depois da Guerra, os negócios entre os dois países poderiam ser agora mais prósperos. Quando se encontram pequenas colônias inglesas esparsas que tentam superar as conseqüências da Greve Geral, em face da renhida competição e do ridículo, é que se vê como foi soberbamente arquitetada aquela greve e como, a despeito do humorismo da imprensa, esteve muito longe de ser engraçada.

Nesses assuntos, como em muitos outros, o brasileiro reserva a sua opinião. A consciência de sua espantosa riqueza potencial pode até certo ponto explicar-lhe a calma. Talvez ele simplesmente prefira tratar dos seus casos à sua maneira. Tem de pensar nas suas relações com as outras repúblicas do continente, tem de resolver inúmeras questões importantes de imigração às tentativas e recuos, e é forçado a apaziguar eventuais questões e discussões entre os Estados. Por exemplo, um Estado quer saber por que paga em impostos a maior parte da receita federal pouco recebendo em troca. Outro, do tamanho da Alemanha, sugere que o futuro nacional estaria assegurado se os seus planos de transportes fossem imediatamente executados com carta branca. Em algum ponto, por trás de tudo isso, um homem está empenhando a vida e a capacidade para fazer os índios abrirem estradas na região da borracha. Enquanto isso, os habitantes das grandes cidades, que nunca enxergam nada além dos seus subúrbios, perguntam por to-

dos os deuses jornalísticos que rendimento se pode esperar disso; ou um outro subúrbio fabril clama que caiu nas mãos de concessionários impiedosos e pede uma revisão de todos os contratos. Se isso não for bastante para o trabalho de uma manhã, pode haver ainda as oscilações sazonais dos produtos básicos — café, cacau ou açúcar — que podem congestionar uma ou duas estradas de ferro. Ou então algum porto, no caminho do Cabo Horn, pode declarar-se em greve, prendendo cento e cinquenta navios com repercussões que podem ir até ao Amazonas.

Esses assuntos são resolvidos por homens deliberados e urbanos que têm um conhecimento íntimo das idéias e das reações uns dos outros. As suas frases são um pouco mais longas e mais bem-acabadas do que as nossas, mas nada há de visionário nas idéias que têm do futuro. Estradas de ferro e rodovias — agora que os carros chegaram, a estrada ao lado dos trilhos — são a necessidade fundamental do país. Os aviões também, quando for possível, embora, com tantas florestas, os pousos sejam difíceis, ao contrário do que acontece na Austrália. As comunidades, seja qual for a raça que nelas predomine, vivem há muito isoladas. Com isso, esquecem-se das coisas. Descobriram-se, dentro de certos limites, quais as raças que mais se adaptam à terra, mas há outras experiências em andamento. Encontram-se exemplares de todas as raças aqui e ali. No fim, serão todos brasileiros. Não por meio de pressão ou exortação, pois a terra é grande demais para permitir isso. A própria terra fará isso com o tempo.

E quanto aos seus vizinhos nos países sul-americanos? Compreendem as idéias dos brasileiros e são compreendidos por eles. Desentendimentos com eles no passado? Sem dúvida, alguns. Foi a tradição daquele tempo. Os anos passaram e anularam essa espécie de coisa. O futuro pertence de certo aos “negócios” e o continente meridional sabe disso. Há muitas espécies de negócios. Mas todos eles convergem para a formação dos Brasis. Todos eles têm uma forma mais ou menos comum.

Perguntei então a um filósofo, que não fazia parte de qualquer governo, se um toque de trombeta, por exemplo, no Mediterrâneo poderia chegar aonde nós estávamos. Ele sorriu e disse que era possível.

Enquanto o vapor em que eu regressava saía do porto, as lembranças das semanas maravilhosas começaram a arrumar-se. As estradas de ferro,

os carros, as fábricas, os hotéis suntuosos e as casas de luxo onde tínhamos passado momentos tão agradáveis começaram a desvanecer-se. Os rostos dos administradores deliberados e urbanos tornaram-se mais claros, bem como trechos inteiros de serras cobertas de matas e um desfiladeiro ao crepúsculo cheio de vaga-lumes solenes e lucilantes. Também um rugir imenso de corredeiras ouvido através de uma noite de calor sufocante.

As costas, ao lado das quais o vapor avançava, desapareceram de nós até que deparamos com a fimbria meridional das ofuscantes praias de areia “como toalhas brancas a secar” que os velhos marinheiros diziam que “marcavam o ponto onde se pode ter a coragem de aportar à Bahia”.

A Bahia se ergueu suarenta e fulgente à luz do sol. Guarda em si grande parte da magia do Brasil, pois é preciso compreender que, daqui para o norte até Pernambuco, segue-se pela rota fantasmagórica dos navios loucos, desesperados e pequenos que vieram uns atrás dos outros através de séculos, e com as tripulações devoradas pelo escorbuto e mortas de medo dos demônios que as aguardavam em terra, com chefes tão ignorantes quanto os marinheiros e trazendo como passageiros certos capitães aventureiros, a quem Portugal concedera displicentemente territórios maiores do que os reinos europeus. Eram limitados, violentos e sem escrúpulos, muitos deles preparados na escola sombria e sangrenta das Índias, e todos convencidos de que, para ganhar alguma coisa, era preciso apostar tudo.

Lançaram-se por aquela costa afora e, apesar de todo o mal que fizeram, estabeleceram os alicerces de uma potência de um só pensamento e de uma só língua sobre mais de oito milhões de quilômetros quadrados.

Aí é que está o mistério! As velhas senhorias franco-canadenses, as antigas colônias holandesas e inglesas da América do Norte são historicamente interessantes, mas as suas origens foram há muito superadas pelos acontecimentos e pelos homens. De acordo com os antecedentes, isso devia ter acontecido também no Brasil. Mas não aconteceu. Por trás de todo o luxo e de todo o progresso e desenvolvimento, das exigências desta ou daquela escola de pensamento ou do clamor dos estrangeiros recém-desembarcados, sente-se o espírito certo dos primeiros capitães e das bandeiras ocultos mas à espera como brasas vivas sob as cinzas de uma estação, para se reacenderem e dominarem este fascinante mundo à parte.



AGENCIA MONROE
SUL AMERIC

P. Publico



SUPERAMERICA

SECURITY SERVICE

FRANK CROSBY HARRIS

UNITED ARTISTS

UNITED ARTISTS

HOTEL

P. H. Floriano

