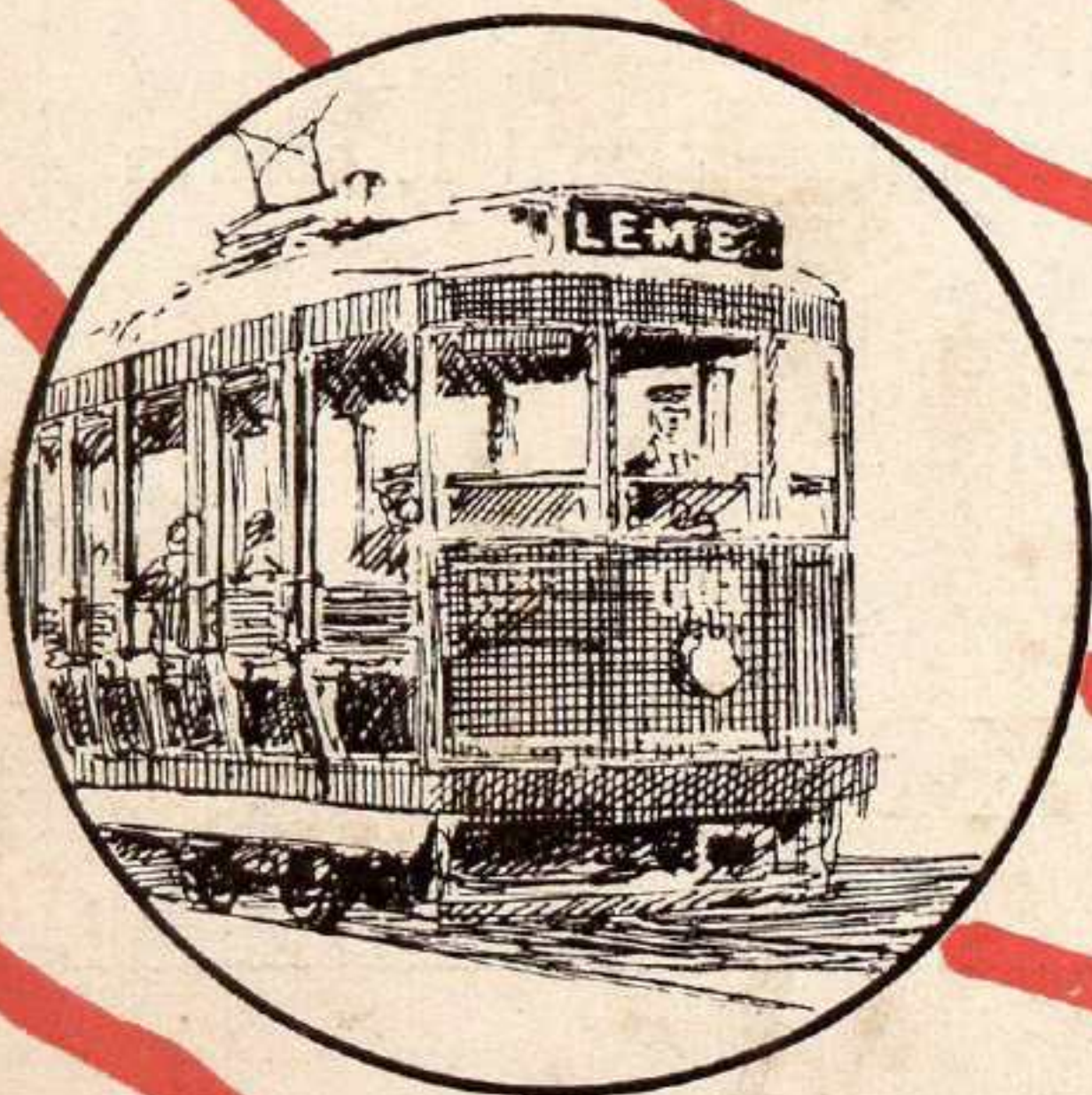
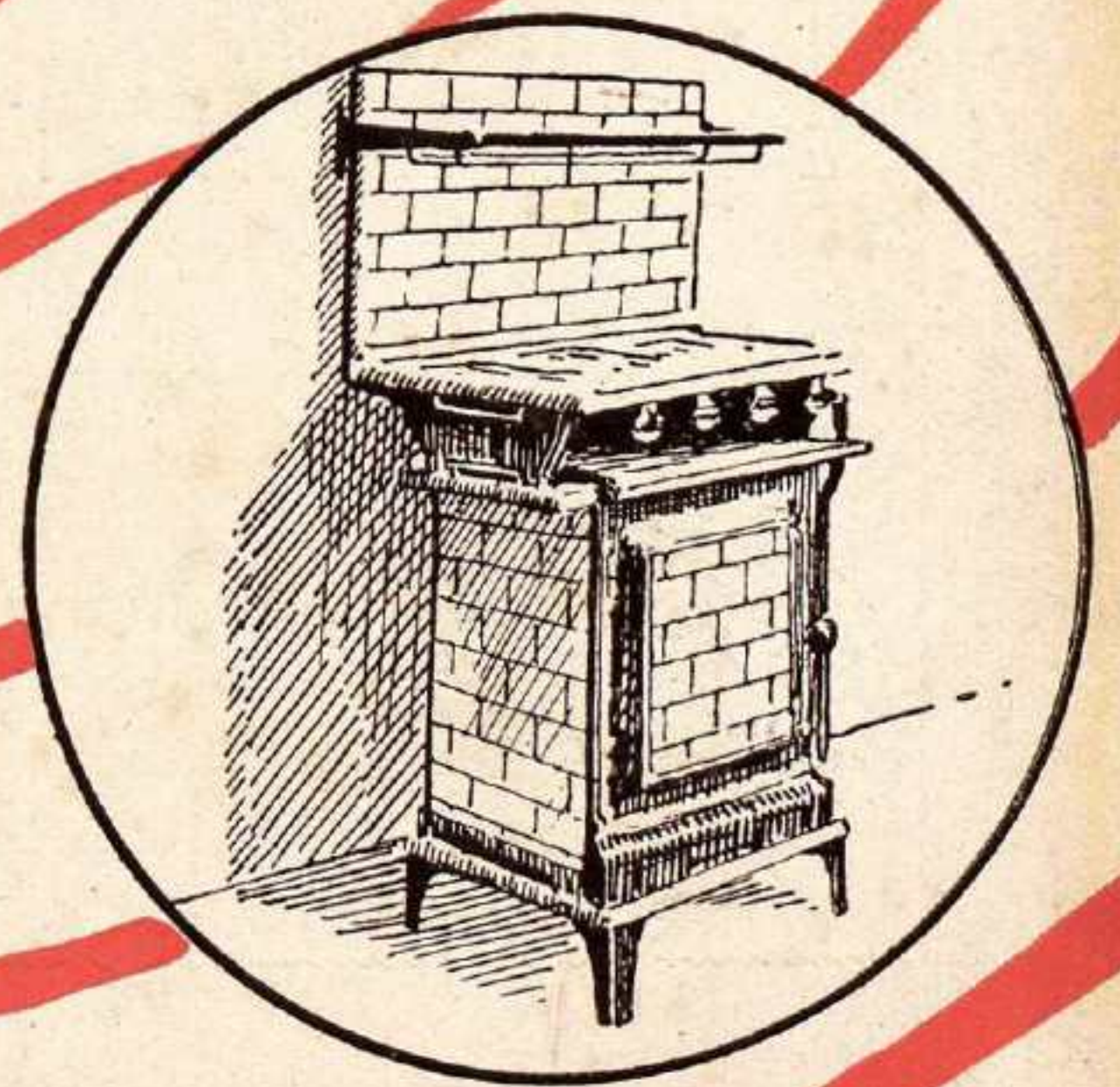


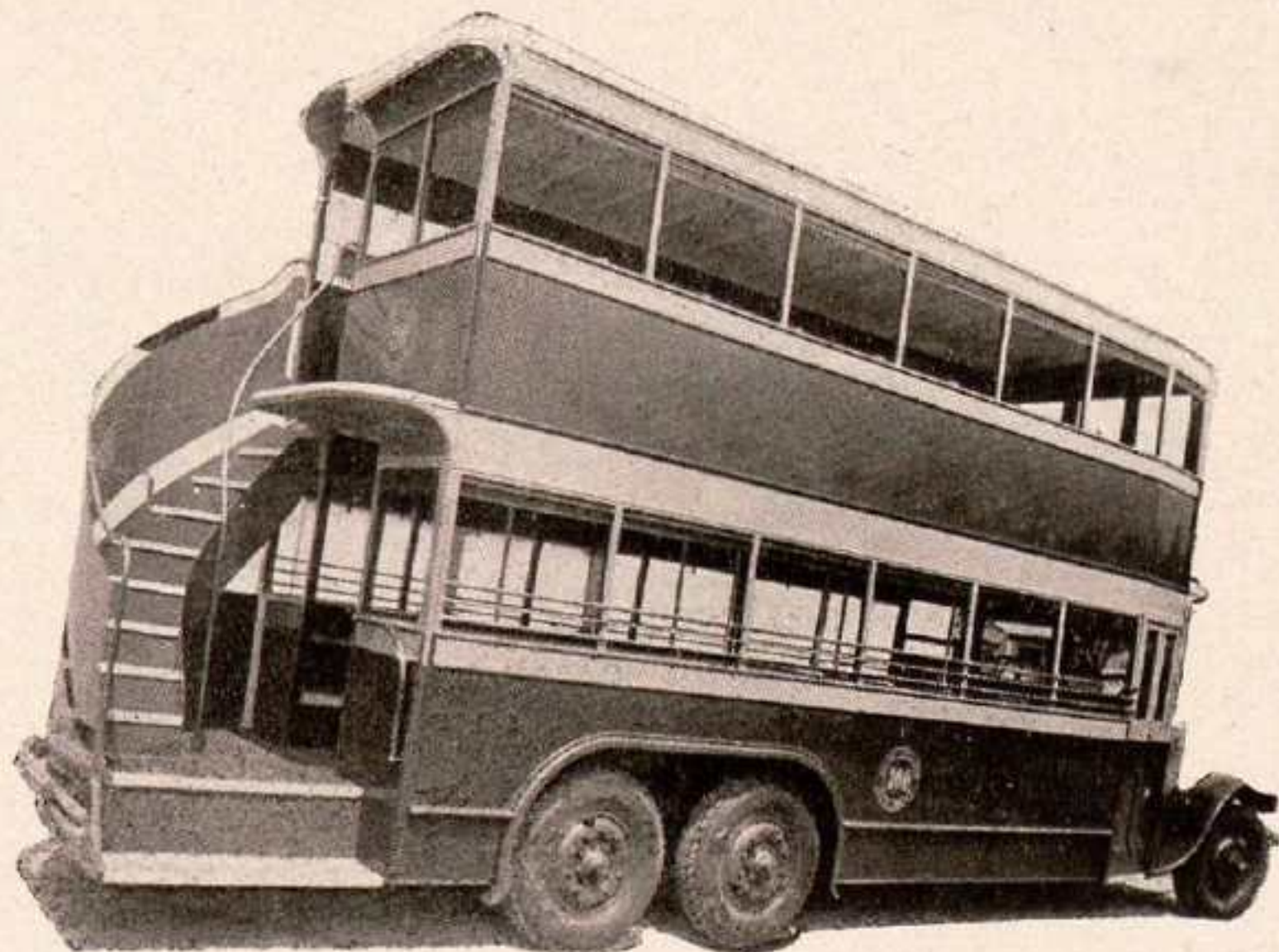
Sight



MAIO 1928
VOL. I
Nº 4

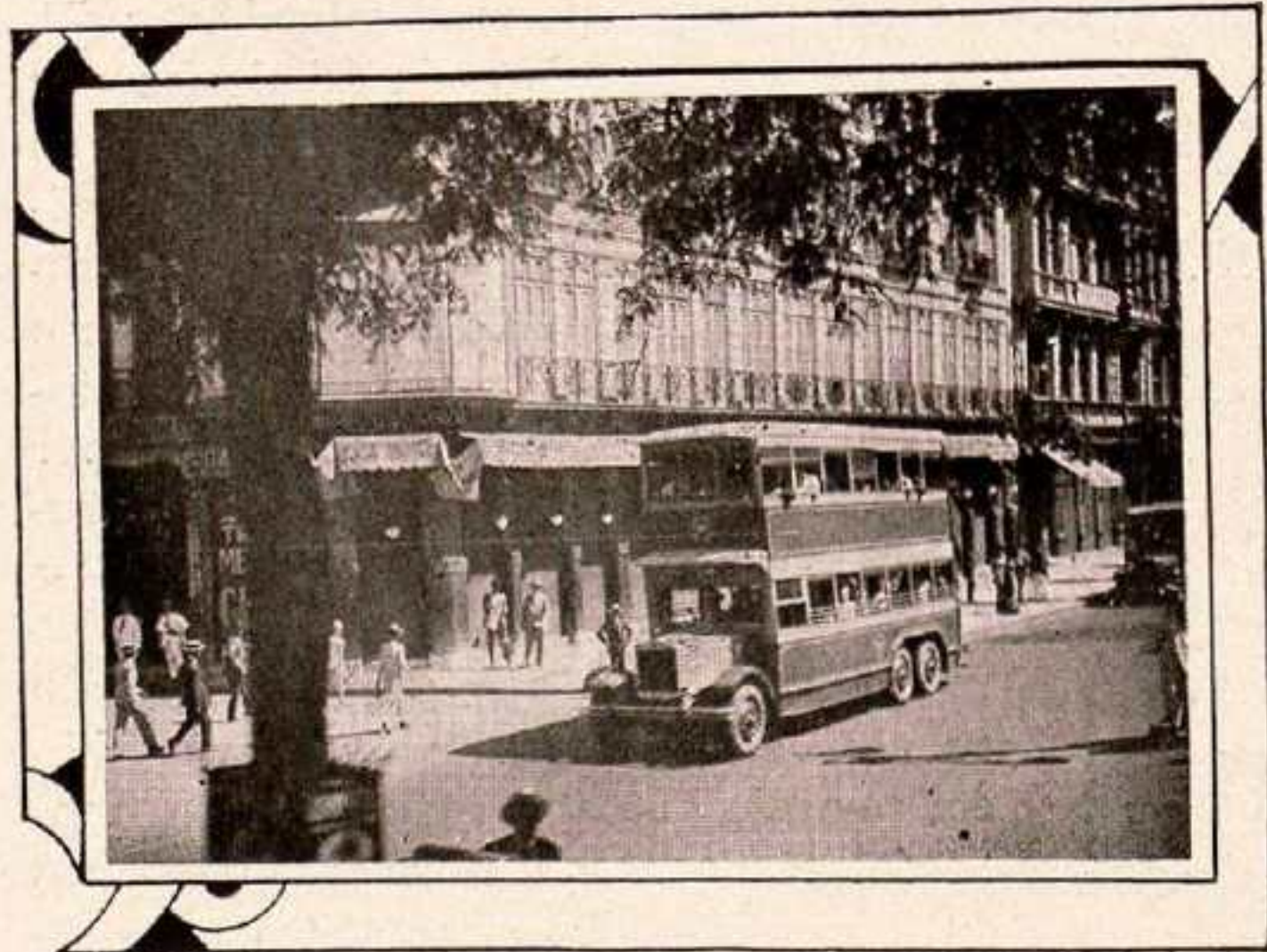


A Light e o progresso da cidade Os Omnibus "IMPERIAL" e a sua aceitação pelo publico.



O publico do Rio de Janeiro reconhece innegavelmente o muito que tem feito a Light pelo progresso da cidade. As suas linhas de bondes, alcançando os limites cada vez mais afastados de uma ponta a outra do Rio de Janeiro, têm sido o factor mais poderoso para o desenvolvimento desta cidade maravilhosa, e a illumination sem igual, que lhe fornece, permittiu já a um chronista parisiense a affirmação surpreendente: "Os brasileiros acabaram com a noite!"

Mas, para assegurar ao Rio o aspecto das grandes cidades modernas, um elemento ainda faltava: os omnibus com "Imperial", os carros de dois andares, que agora completam o encanto



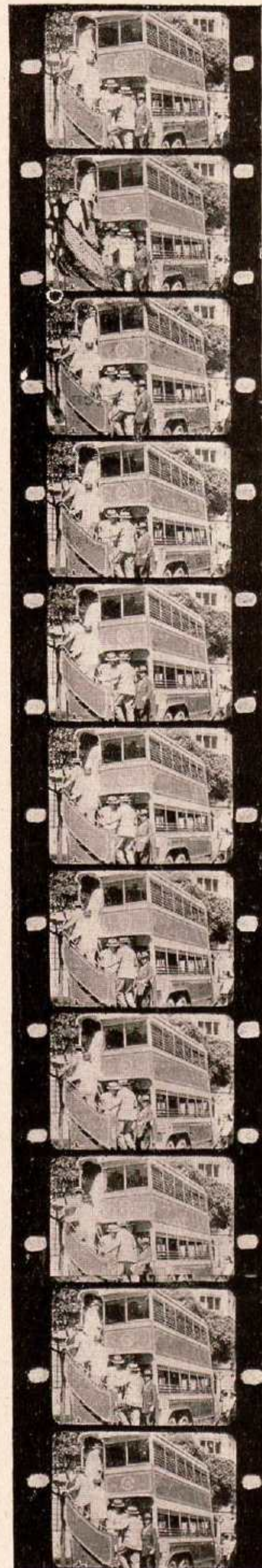
e a imponencia da Avenida Rio Branco, no seu trajecto da Lapa á Estrada de Ferro.

Pois que havia um melhora-mento a fazer, para a vida e maior animação da cidade carioca, á Light cabia de pleno direito as honras da iniciativa—que sempre assim tem sido.

A excellencia dos seus serviços, diariamente verificada com os omnibus da "Viação Excelsior", indubitavelmente preferidos pelo publico, estava além disso a indicar que a essa empreza devia incumbir o esforço progressista, e assim foi feito, recebendo o publico com

entusiasmo os novos carros. Coube ao Departamento de Publicidade a missão de apresentar aos cariocas a nova conducção e desse encargo se desempenhou de maneira perfeita.

Seria justo que os novos omnibus tivessem as suas madrinhas e o Departamento de Publicidade recorreu ás nossas graciosas collegas da Companhia, convidando-as para o primeiro passeio de omnibus "Imperial" no Rio de Janeiro. Foi um successo essa apresentação dos novos carros, manifestando desde logo o publico a sua sympathia franca pela conducção que se inaugurou no dia seguinte, sendo, desta vez, passageiros os representantes de todos os nossos jornaes e revistas, especialmente convidados pelo Departamento de Publicidade.



Aos Companheiros de Trabalho na Light

QUE 1928 traga a todos alegria e felicidade! E' o desejo de "LIGHT" que se anuncia n'este boletim e vae crescer para tornar-se uma grande e modelar publicação, capaz de interessar, distrahir e ser util a todos os que trabalham nesta grande Empresa, a maior desta cidade, a mais importante organização de serviços publicos reunidos na America do Sul.

MAS, porque "LIGHT"? pode alguém perguntar. A razão é simples: porque é o titulo que se impõe.

Si nos falamos do serviço de bonds ou de iluminação, de telephones ou de gaz, de omnibus ou de força electrica, dizemos logo: é a LIGHT. Pois assim fazem todos os moradores do Rio de Janeiro e vendo essa palavra tão expressiva na primeira pagina desta revista sabem todos, desde logo, que nos vamos occupar com os que animam esses serviços publicos indispensaveis á nossa vida. LIGHT é hoje um synonymo dessas necessidades e pode dizer-se tambem que é uma palavra que já entrou na nossa lingua.

Si a quizermos traduzir, teremos Luz — a maior expressão de belleza. E' uma bella aspiração buscar a luz...

Adoptemos pois esse titulo escolhido por um milhão e meio de pessoas, isto é, toda a população desta cidade é para melhor prova da sua acceitação, ofereçam-nos os artistas da Companhia o desenho ideal para a capa da Revista.

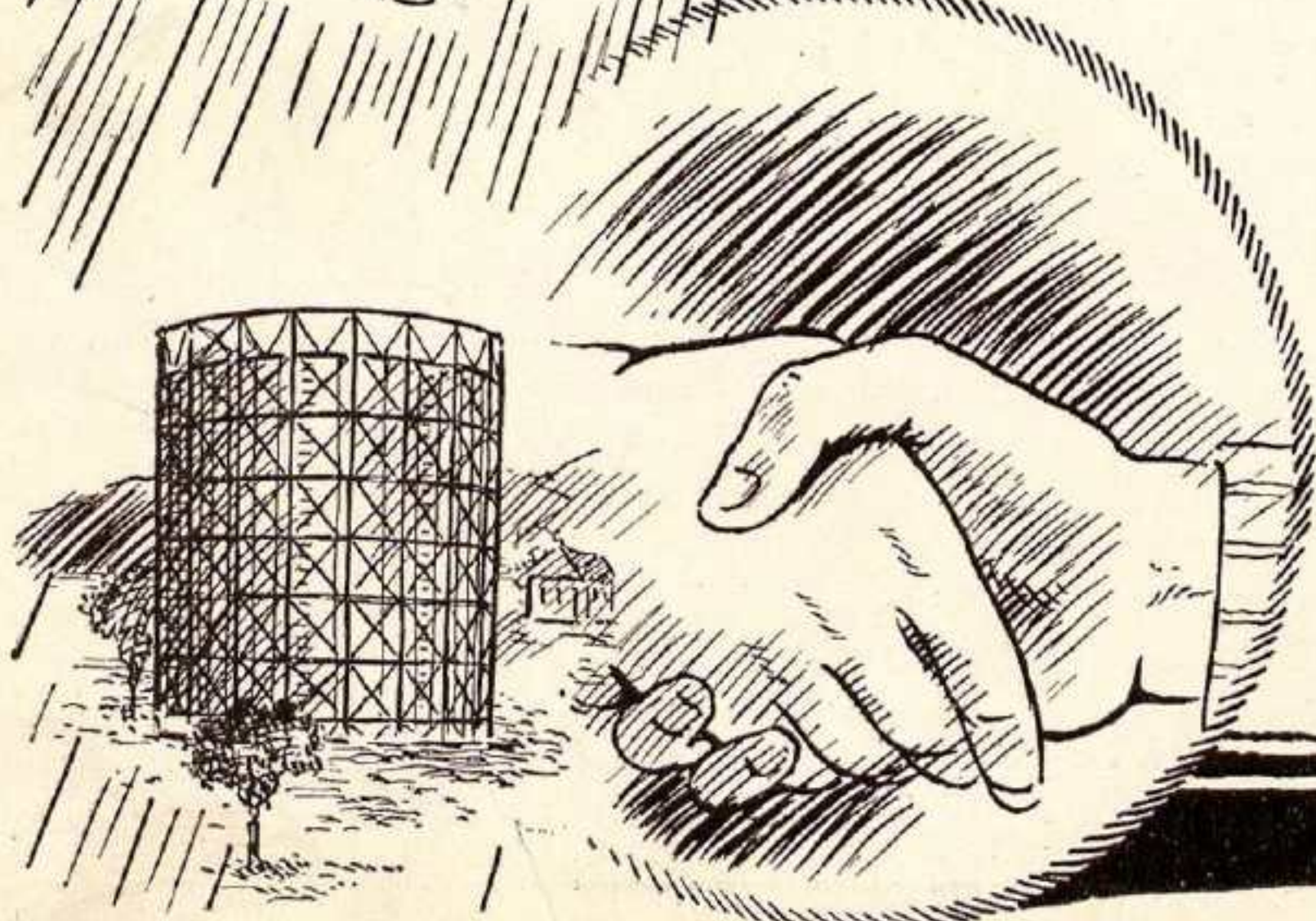
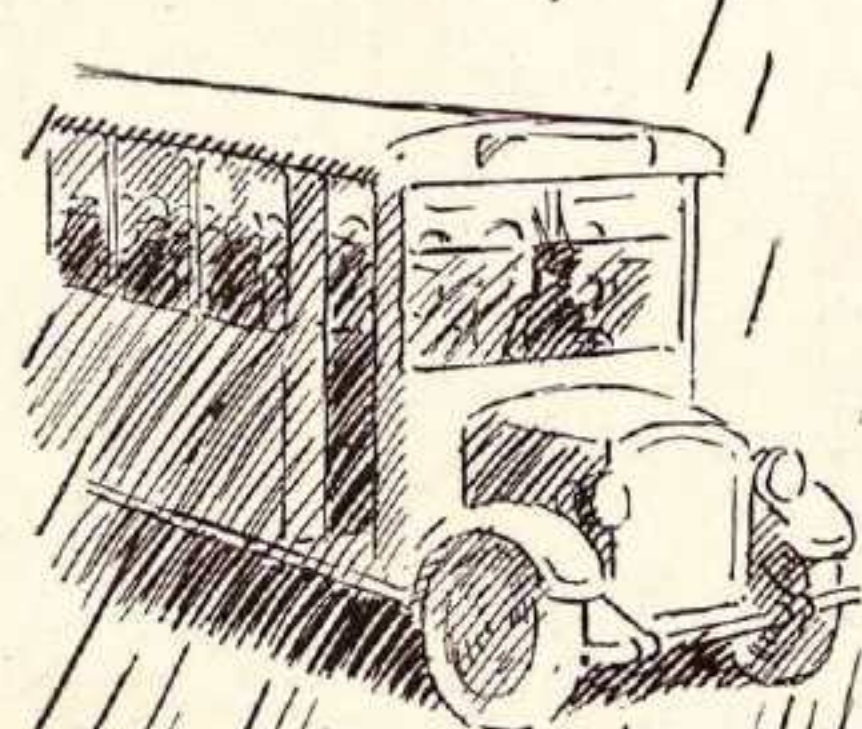
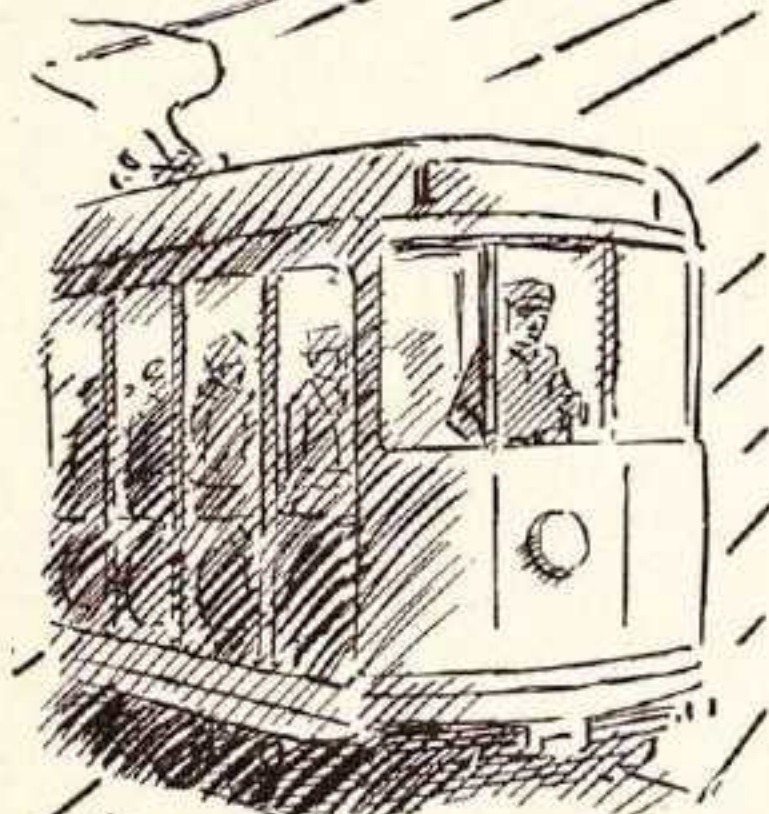
A Direcção de "LIGHT" saberá agradecer essa cooperação.

QUE queremos fazer?

Desejamos em primeiro logar estabelecer um vinculo entre todos nós. Não se estima o que se não conhece: precisamos pois conhecermos-nos melhor uns aos outros para que nos possamos apreciar mutuamente e os laços de fraternidade tornem uma grande familia todos os que trabalham na LIGHT.

Para que cada um de nós possa bem sentir o valor do seu trabalho, parcella importante da cooperação geral para a boa marcha dos serviços da Companhia, indispensavel se torna o conhecimento de todos elles e do objectivo superior desse grande esforço commum. Esta revista irá satisfazer a essa aspiração de todos que só por uma obra de imprensa pôde ser attendida e procurará mostrar como, trabalhando nestes serviços indispensaveis á vida da cidade damos a nossa contribuição social, a parcella de dedicação pelo bem de todos que é dever de cada um; si meditarmos sobre a importancia dessa tarefa della tiraremos força e uma orgulhosa satisfação.

MAS não seremos apenas um espelho da vossa vida e dos diferentes serviços da Empresa. Desejamos, além disso, oferecer-vos um auxilio immediatamente util para que o vosso trabalho cresça de valor e mais facil se torne a vossa carreira na Companhia. Bem longe de nós está a ideia de pregar sermões e não almejamos senão apresentar factos e informes de interesse indiscutivel. A vós caberá encontrar a lição que porventura contenham. E si o pudermos fazer satisfazendo o vosso interesse e ao mesmo tempo distrahindo o vosso espirito, teremos realisado a nossa tarefa de organizar a revista por todos desejada.

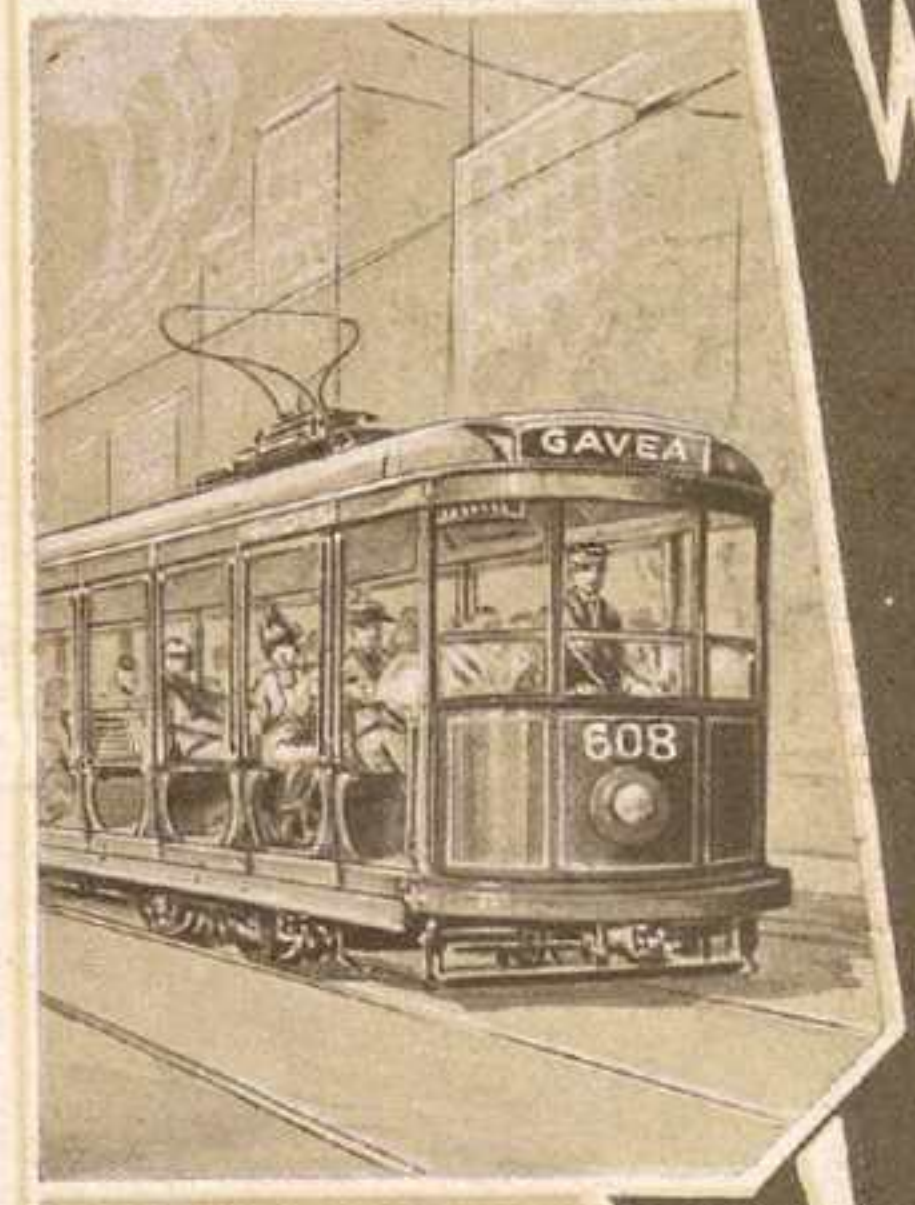
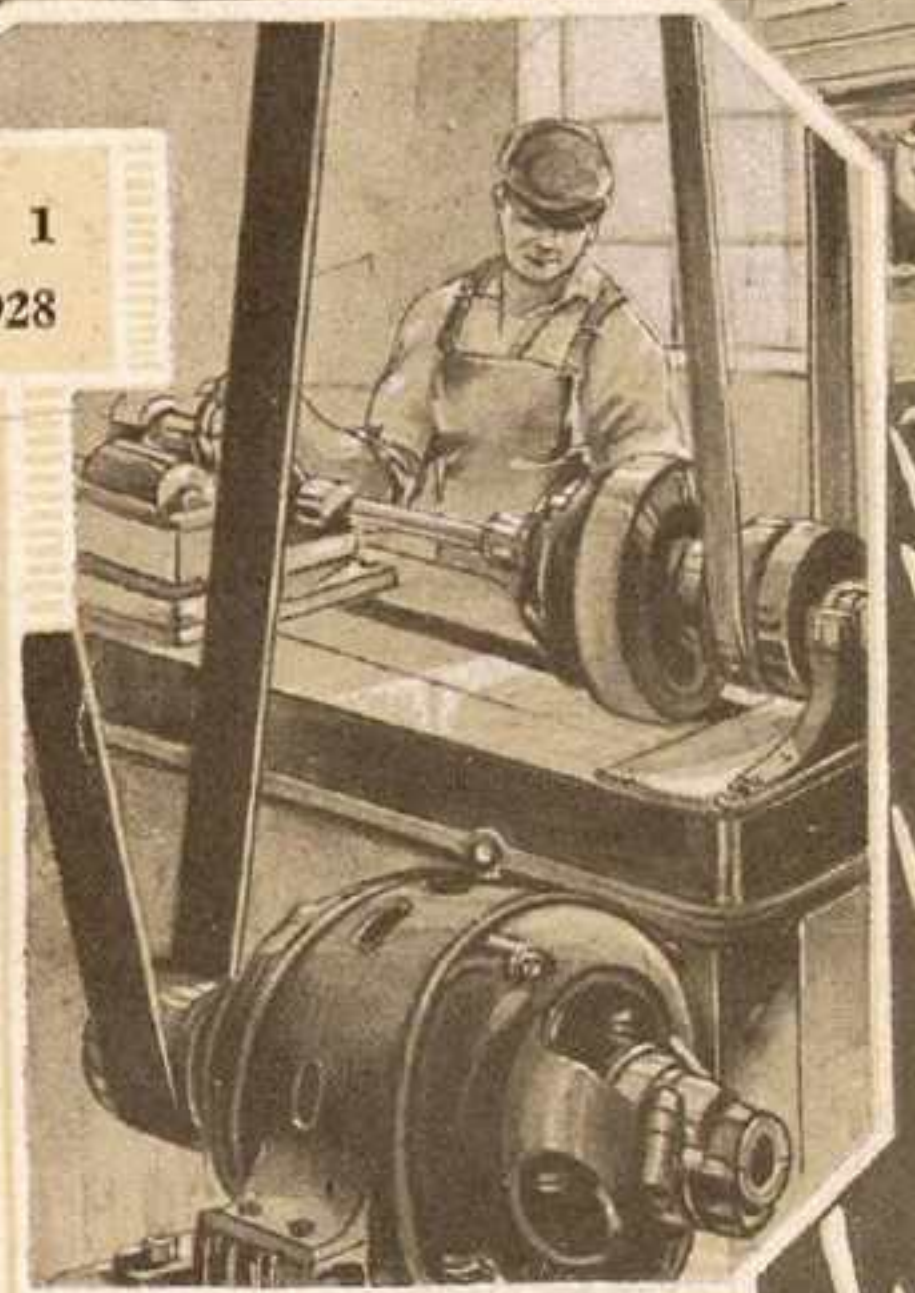


BIBLIOTECA NACIONAL
RIO DE JANEIRO
CONT. LEGAL
180000

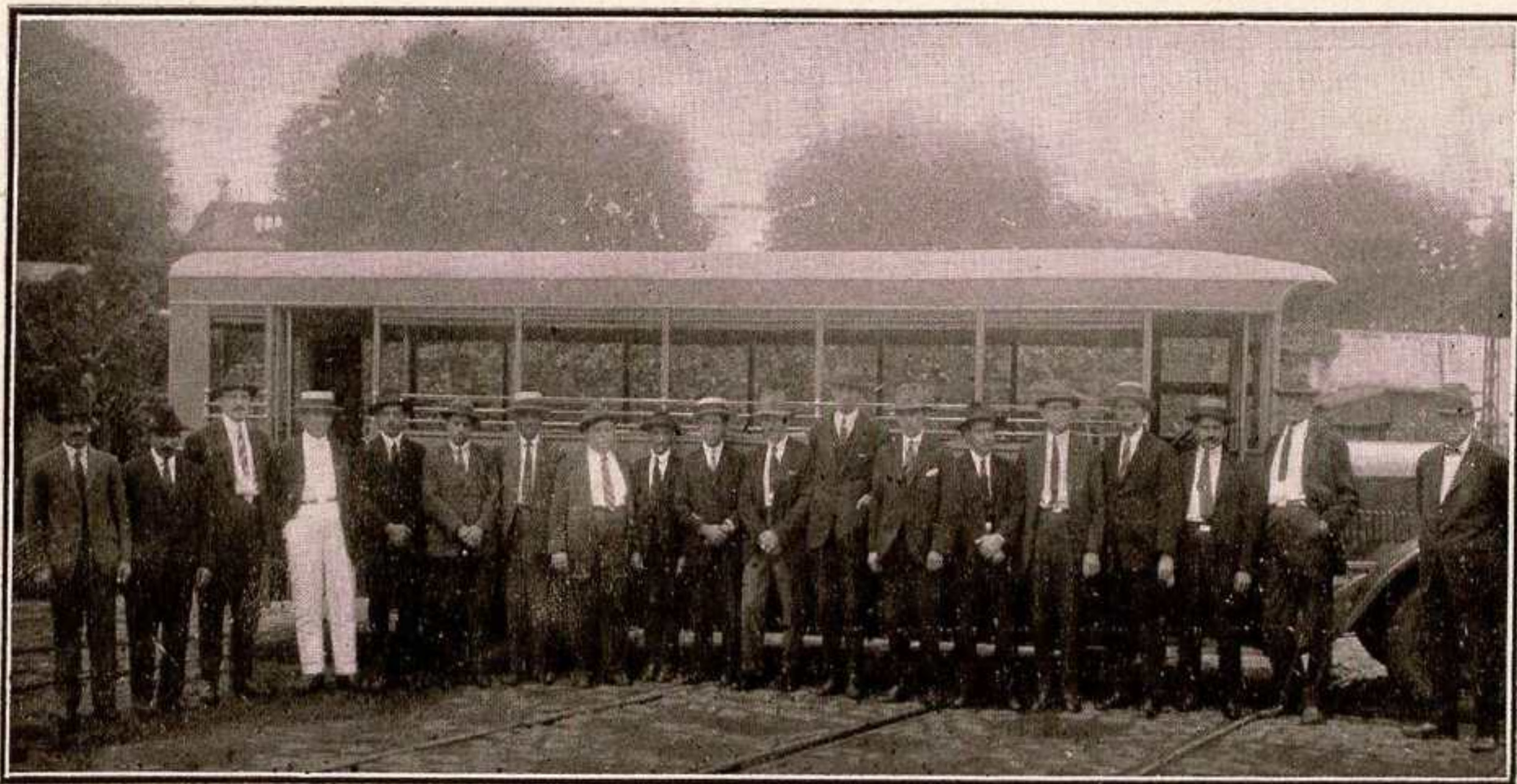
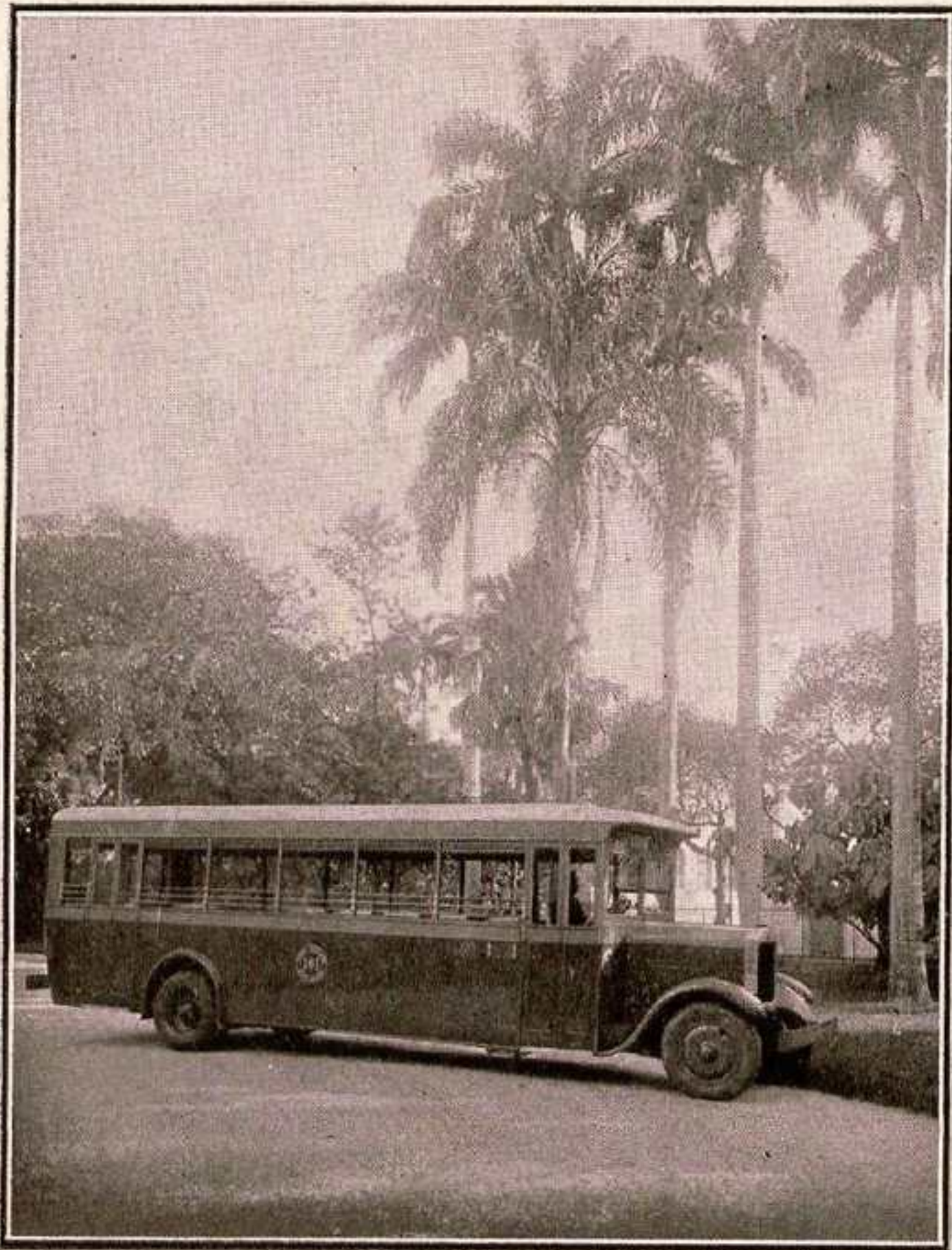
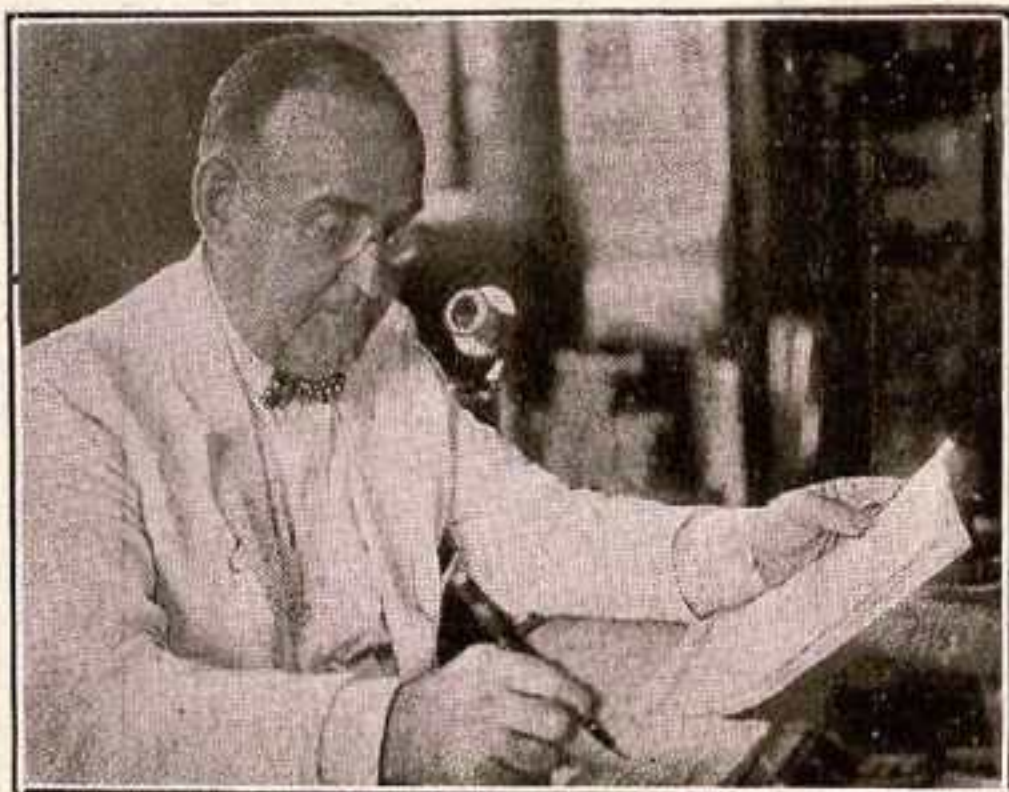
Sight

ANNO I
RIO DE JANEIRO

N.º 1
FEVEREIRO 1928



Um Justo Motivo



Diz a sabedoria popular que "pela obra se conhece o artista", e já diziam os romanos que "VOX POPULI, VOX DEI". Nessas duas verdades podem todos os empregados da "Light" encontrar estímulo e orgulho.

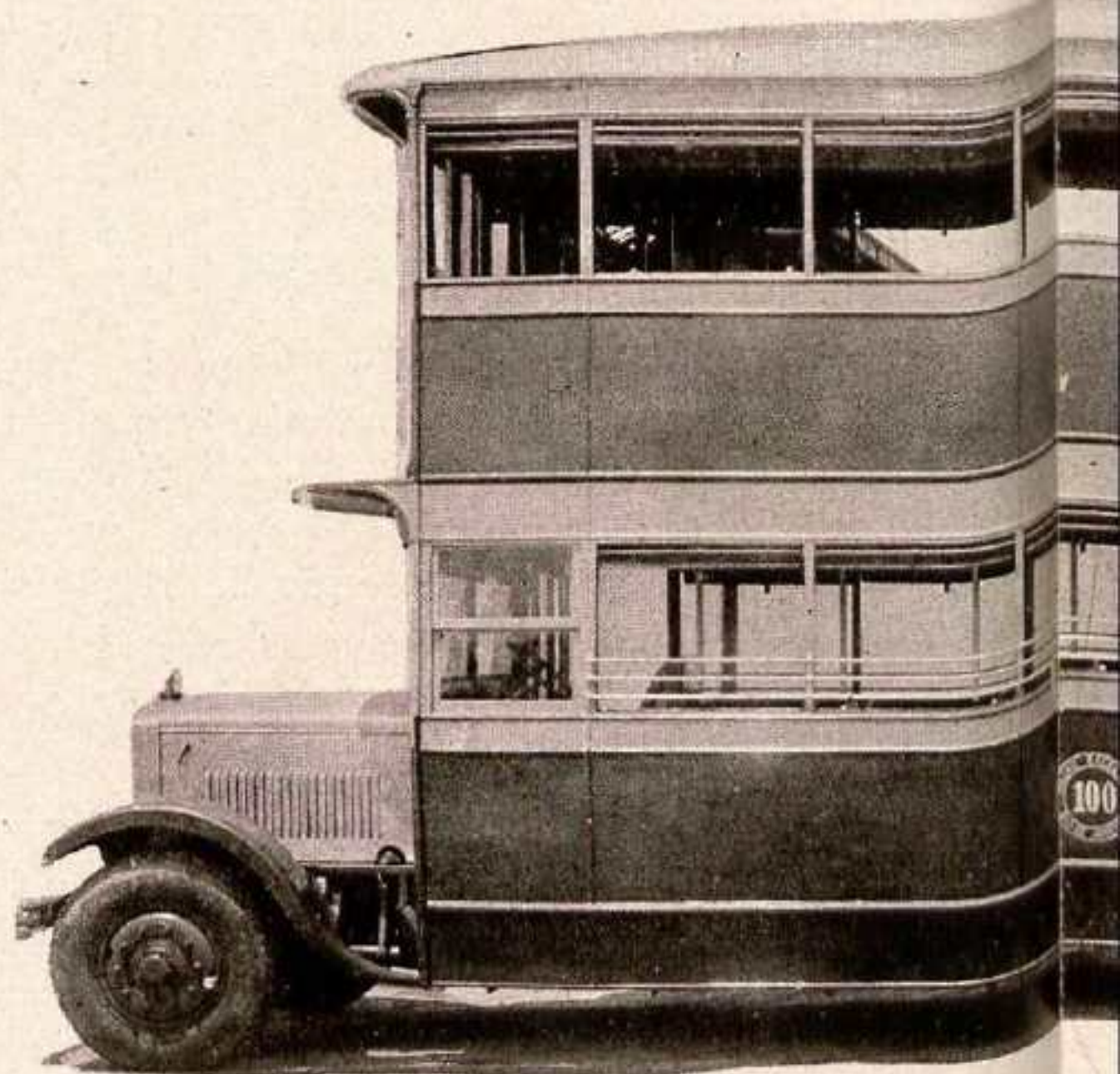
O povo carioca sabe, e afirma, que a "Light" organiza e dirige com competência todos os serviços que lhe são confiados. É corrente ouvir-se, ao ser divulgada a noticia da passagem de um serviço para as mãos da "Light": "Bom... Agora o serviço vaee andar direito..." E é facto.

Pois, assim sendo, como poderá deixar de sentir um certo prazer aquelle que pode dizer: "Sou da Light."? Nesta simples phrase está resumido um longo discurso, para nós desnecessario. A um forasteiro poderia dizer: "Faço parte da maior organização de serviços publicos da America do Sul." E ainda mais: "Na empresa em que trabalho, todos concorrem para manter os serviços indispensaveis ao conforto de um milhão e meio de habitantes desta Capital, e de perto de um milhão em São Paulo. E o povo dessas duas maiores cidades do Brasil confia em nós... Sabe que fazemos com o maximo interesse tudo o que nos

é confiado." Por mais insignificante que seja, é necessaria ao bom andamento da organização. O orgão tem tanto orgulho da sua fardada que...

Assim sendo, o leitor certamente encontrará, em muitas citações, um dos muitos exemplos da confiança do publico na "Light" com a Viação Excelsior.

Havia no Rio algumas linhas de auto-omnibus de anno e meio, a "Light" organizou um serviço de auto-omnibus de luxo, com incontestavel dos carros, a ordem com...



educação do pessoal empregado, tudo em referencia ao serviço da Excelsior. Viagem á espera de carros, no ponto obrigado a estabelecer o systema de auto-omnibus. Pouco depois, o mesmo se dava os mezes, fundaram-se muitas companhias de auto-omnibus, e a Viação Excelsior publico, com seus 28 carros e suas 2 linhas miam sobre os louros adquiridos... experiência que ia accumulando, para a organização de um serviço completo e toda a cidade. O resultado desse trabalho...

Em principio de Novembro do anno meira nova linha, já com carros de luxo. 3 mezes, foram lançadas mais de 6 linhas. No proximo mez, teremos quasi uma duzia de algumas dellas já com os novos carros de...

De 28 carros, passou a Companhia a um mez teremos quasi 130...

Si fosse obra de qualquer outra empresa: "É um milagre!" Como é a...

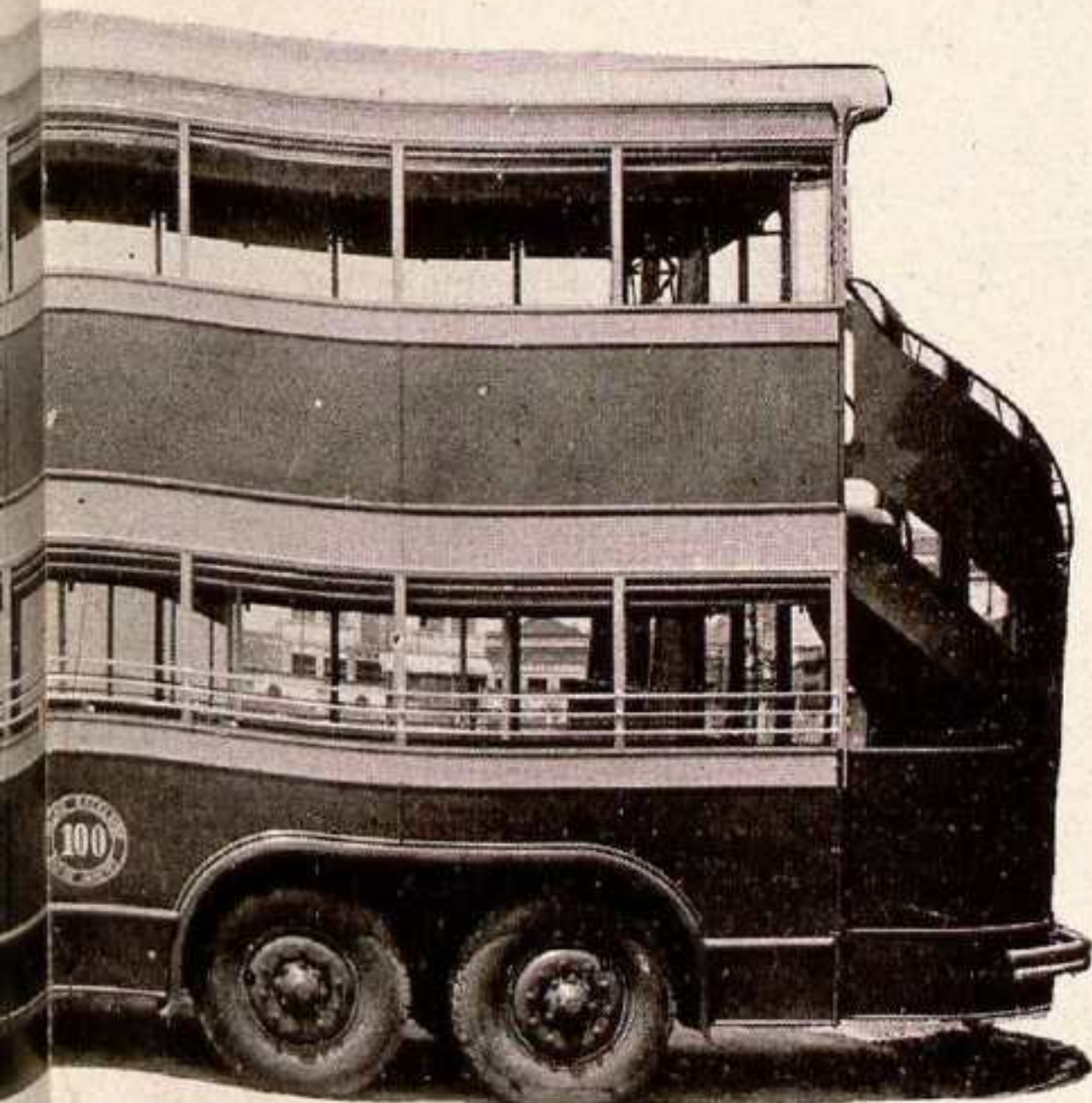
Damos nestas illustrações retratos de Mr. C. e suas empresas, sob cujas ordens foram planejados e executados dos seus principaes auxiliares, junto com os carros de luxo e o primeiro...

Victório de Orgulho

que seja a tarefa de cada um, ella é a organização geral. Num exercito, o soldado quanto ao general...

terá prazer em aqui encontrar, para a eficiencia de organização que justifica a "Light" e nos seus auxiliares. Nós o te-

uto-omnibus quando, ha pouco mais de 20 annos, iniciou seu serviço com 2 linhas. A superioridade que o serviço sempre foi feito, a



emfim, levaram o publico a dar preferência, então, tal affluencia de passageiros ao Club Naval, que a companhia foi fundada para conter e guiar o movimento no Pavilhão Mourisco. Passaram-se annos e companhias concorrentes para o serviço de transporte continuou gozando a preferencia das 2 linhas... Mas os chefes não dormiam um estudo sério, baseado na realidade, mais tarde, lançou-se a Companhia a operar em perfeito de auto-transporte em trabalho já pode ser visto.

no anno passado, foi inaugurada a primeira linha aperfeiçoada. Dahi para cá, em 1913, foram abertas novas linhas. Provavelmente, no proximo anno, cortando toda a cidade, as linhas de 2 andares, typo "Imperial". A companhia a operar mais de 100; dentro de

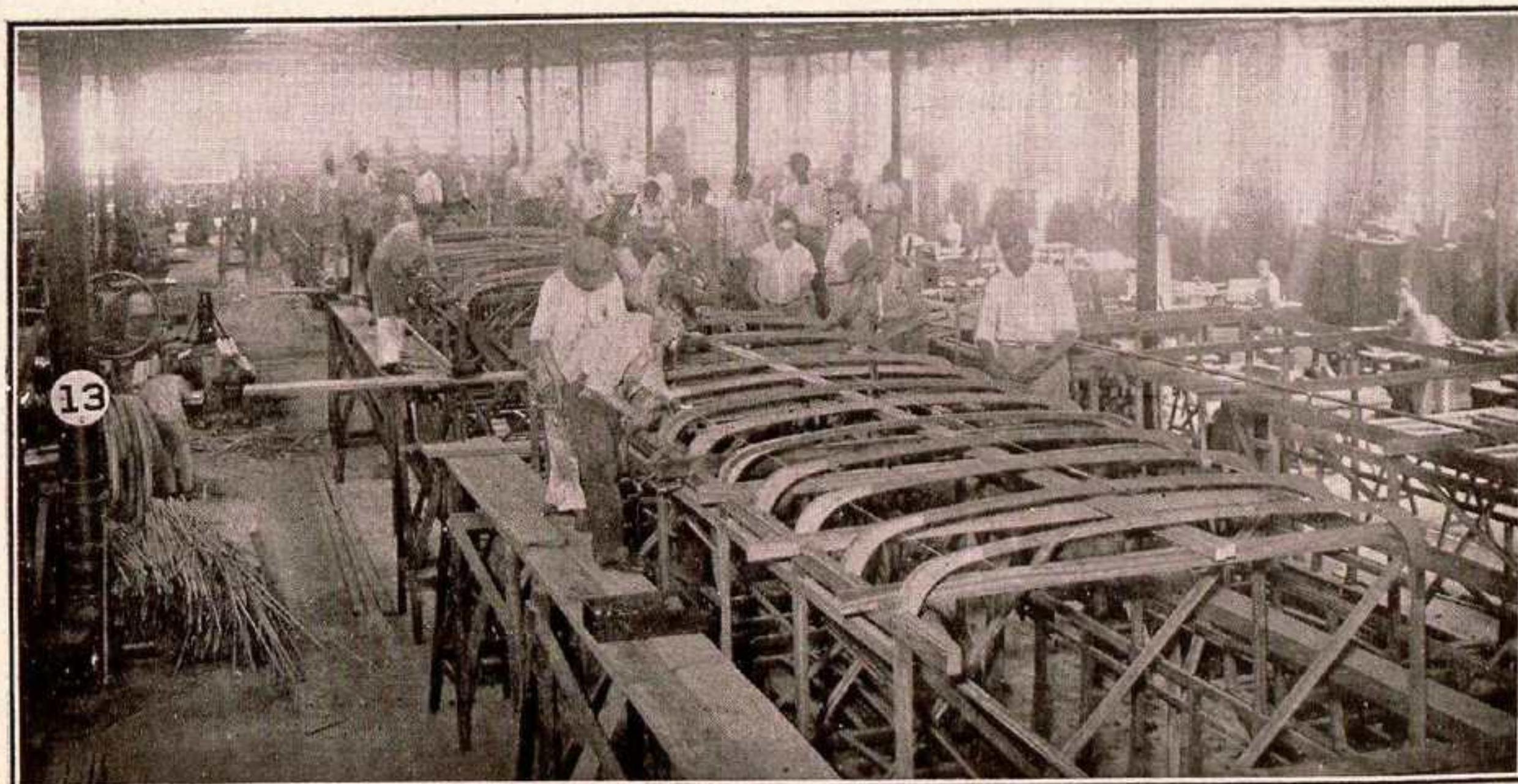
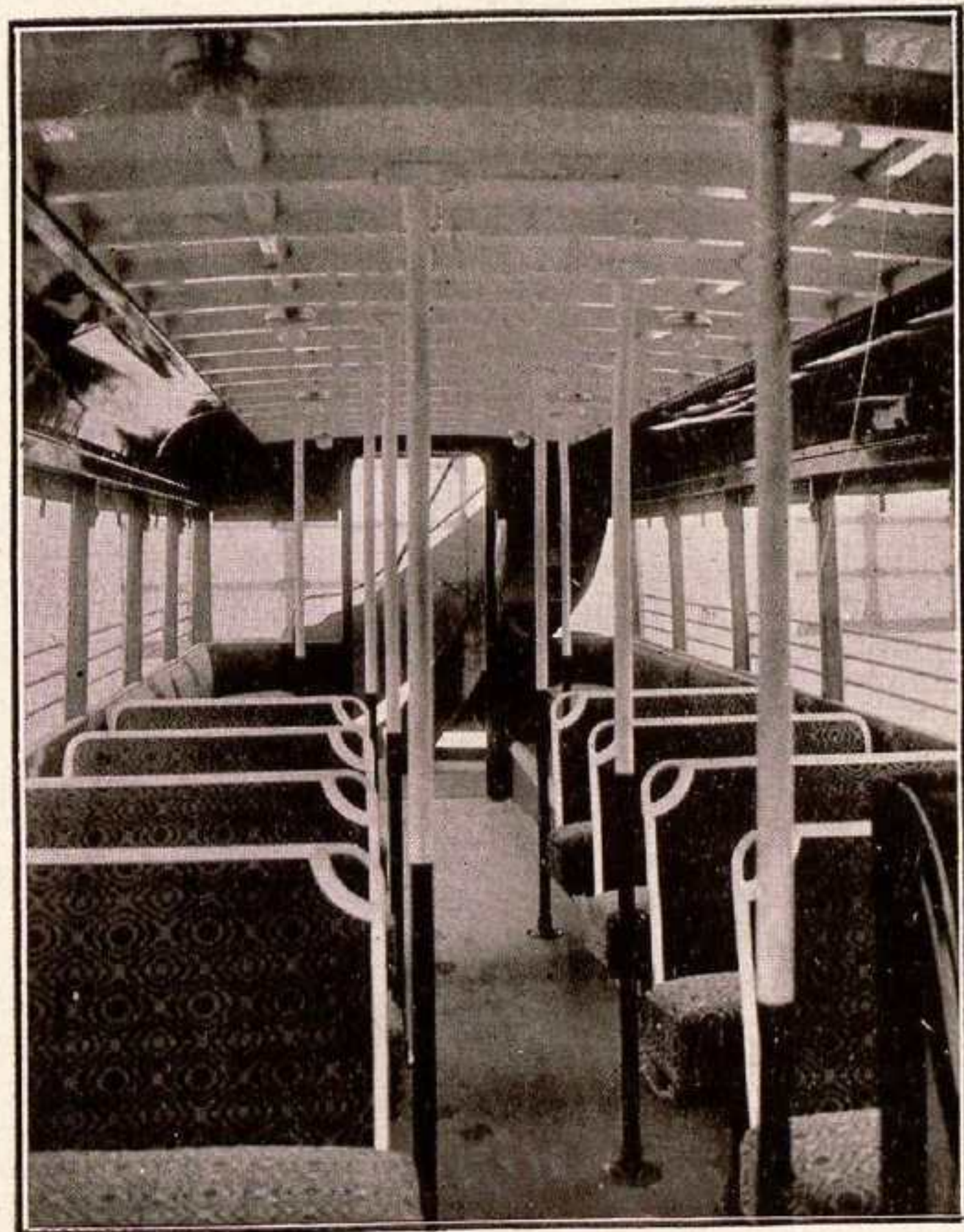
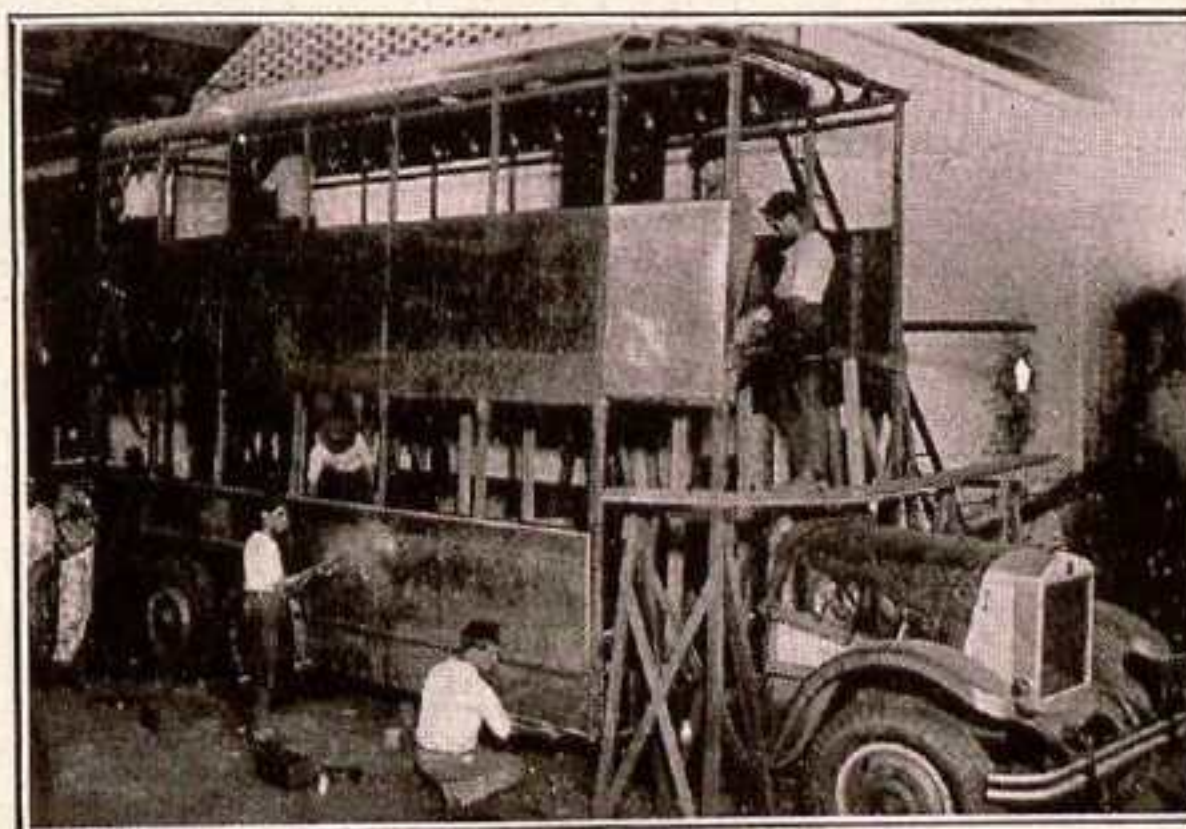
a companhia, o povo, espantado, clamou pela "Light", todos julgaram perfeitamente

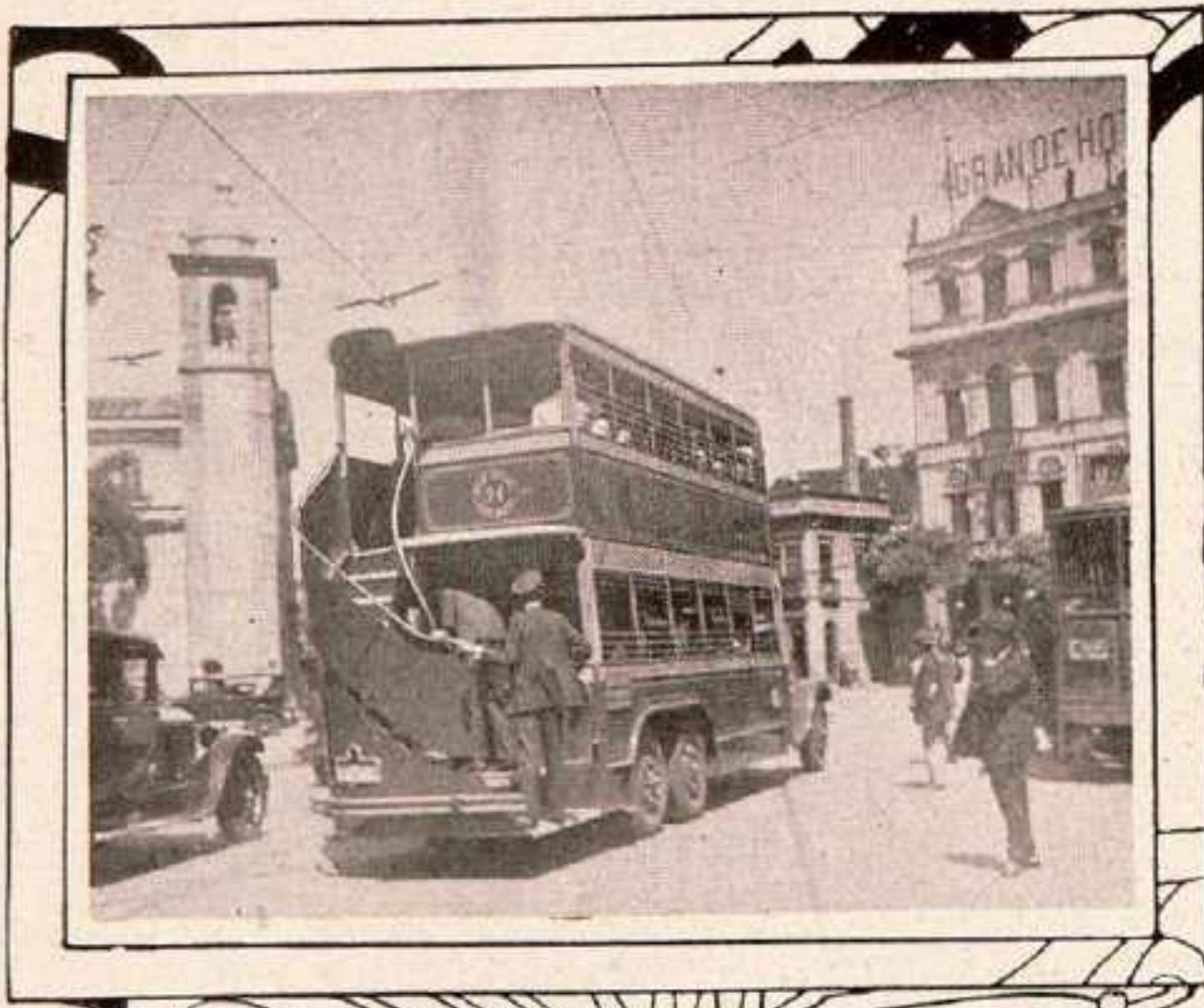
A. Barton, Superintendente do Dep. de officinas, executados todos os serviços aqui descriptos; e os locais de trabalho e com o primeiro omnibus do typo Imperial.

natural... Pois não estão vendo, ha mais de 20 annos, todos os serviços publicos a funcionar suavemente, sob a direcção da "Light"? Ninguem se dá ao trabalho de meditar sobre o esforço despendido para tal resultado...

As gravuras, que illustram estas notas, darão uma idéa, embora fraca, do trabalho formidavel feito em surdina, modestamente, para tornar possivel esse milagre. Nellas mostramos alguns dos homens a cujos esforços incessantes devemos essa victoria. Para avaliar a grandeza de sua obra, necessario é lembrar que todos os detalhes de construcção e mecanica foram aqui estudados, calculados e especificados, de forma a se produzir um typo de carro adaptado ao nosso clima e ás condições locais de transporte. A montagem das machinas importadas e a construcção das carroseries foi toda feita nas officinas da companhia... Para isso centenas de homens trabalharam incessantemente.

Nessa grande obra, uma das muitas que a Light organizou e mantém, encontraríamos assumpto para escrever muitos livros. No pouco espaço destas paginas poderemos apenas dar uma visita de relance sobre alguns dos aspectos e personagens mais importantes.

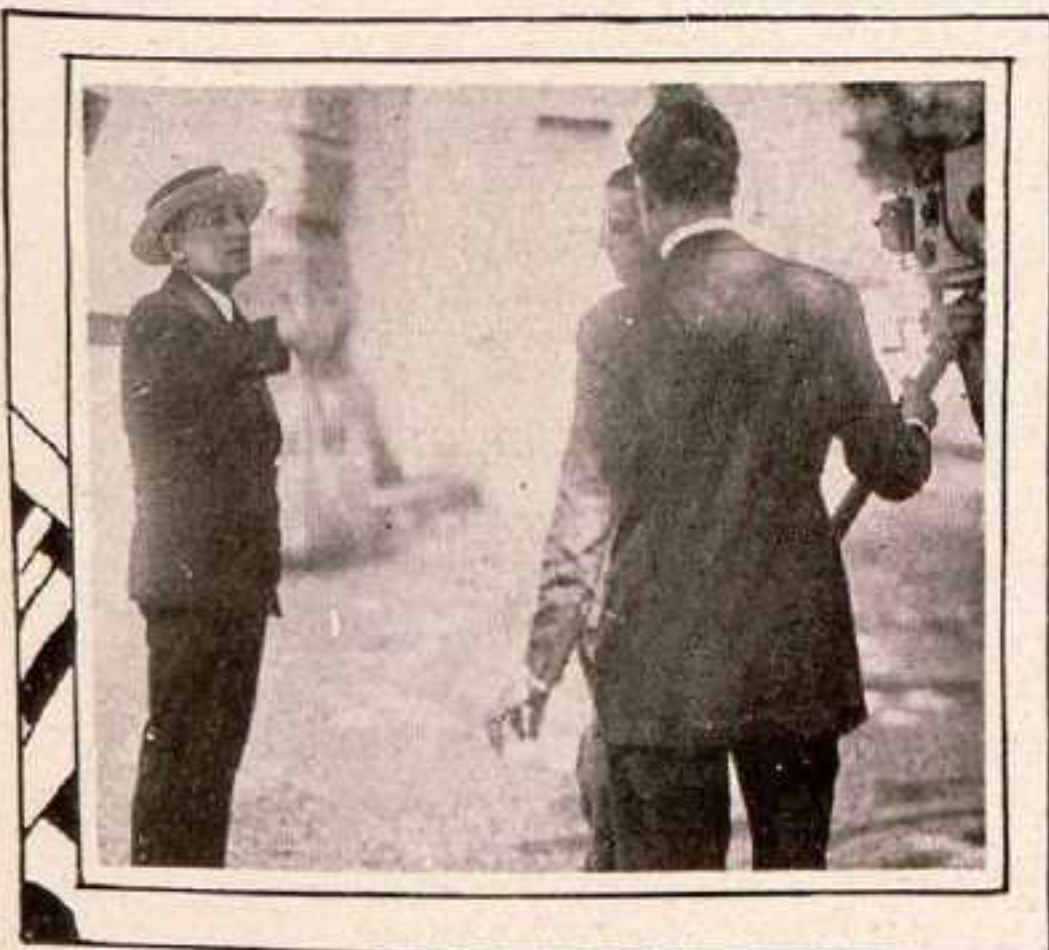
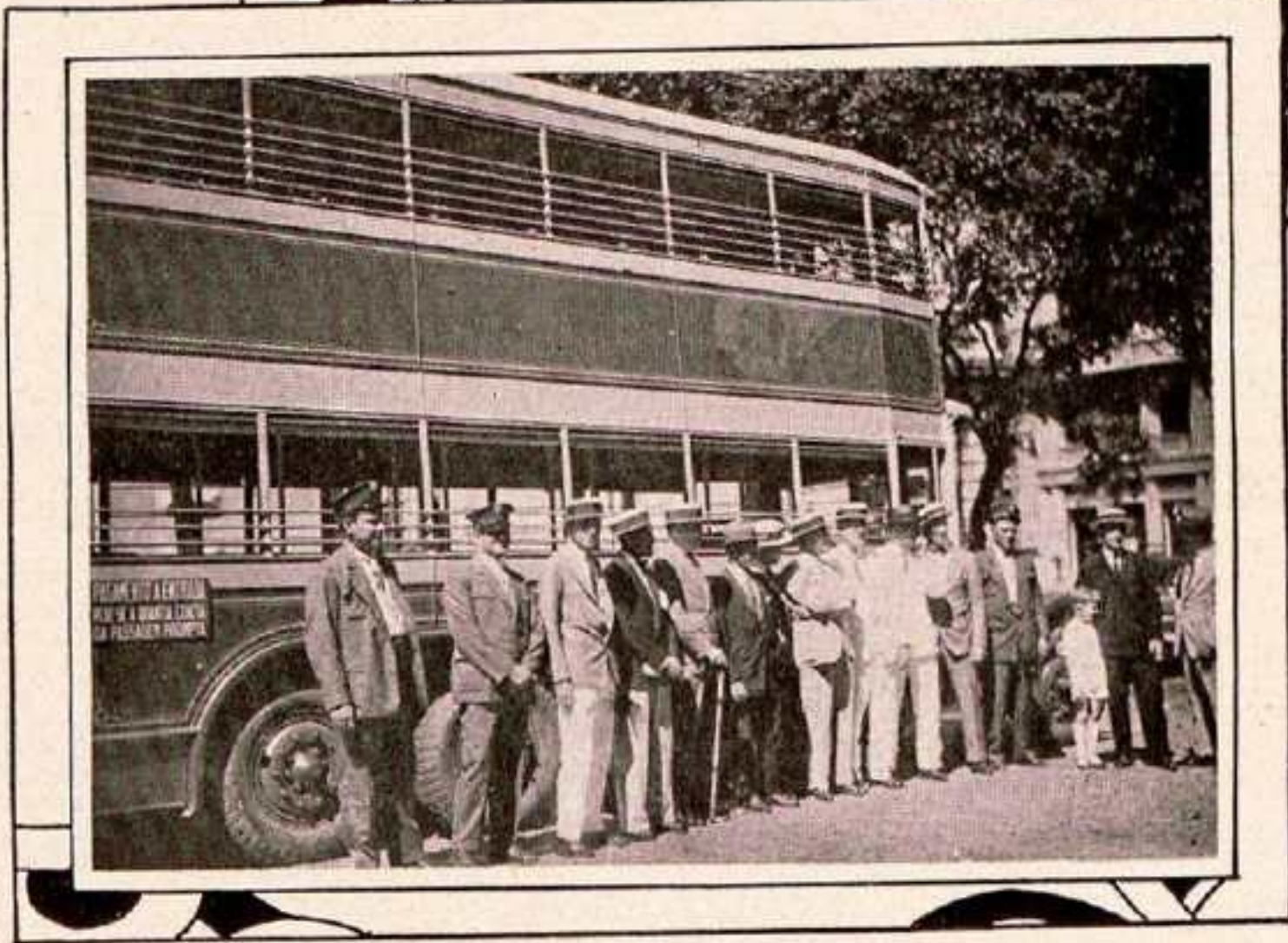




ruas. Assim como nas grandes cidades européas e da America do Norte são os omnibus "Imperiaes" preferidos pelos que desejam conhecê-las e melhor apreciar as suas belezas e os seus pontos mais interessantes, e nelles se fazem sempre as excursões dos "touristes", assim também entre nós os que procuram conhecer novos aspectos da cidade, na sua parte central, tão diferentes e curiosos nas diversas horas do dia e da noite, accorrem a tomar o "Imperial" e podem assim gravar na sua memoria os quadros sempre interes-

O "Imperial" agradou plenamente aos jornalistas, e os jornaes da tarde desse dia e os da manhã do dia seguinte, e as revistas pouco depois, em grandes noticias illustradas, elogiavam a Companhia pelo seu esforço de progresso e diziam do conforto dos nossos omnibus, do interesse do passeio na "Imperial". E' verdade que o publico não aguardou as manifestações da imprensa para accorrer a disputar os logares dos novos omnibus que circulam com um successo crescente. Fixamos, nestas paginas, alguns aspectos da inauguração, que o Departamento de Publicidade fez com que fossem exhibidos também nos nossos principaes cinemas, cumprindo assim a sua missão de apresentar aos cariocas os omnibus com "Imperial" — complemento do progresso da cidade.

A preferencia que o publico manifestou, desde logo, pelos novos carros da "Viação Excelsior", se não causou a repetição dos factos verificados ao serem inaugurados os primeiros omnibus dessa empresa, da linha Club Naval-Pavilhão Mourisco, foi, entretanto, muito significativa. Successo de curiosidade, logo se transformou em franca victoria, tal a commodidade desses carros e o



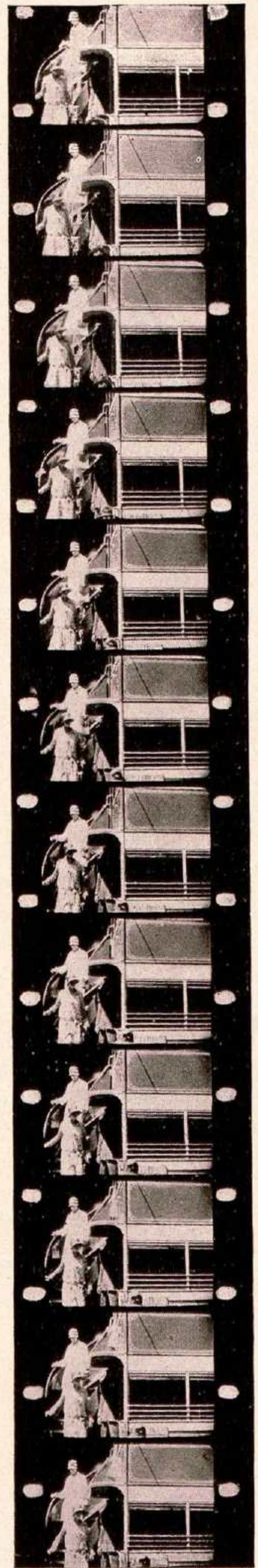
prazer de viajar olhando de mais alto o espectáculo tão cheio sempre de interesse, de vida e do movimento das

santes e mais interessantes quando vistos de mais alto, que offerece uma população em actividade e a correr pelas ruas e praças na agitação da vida moderna.

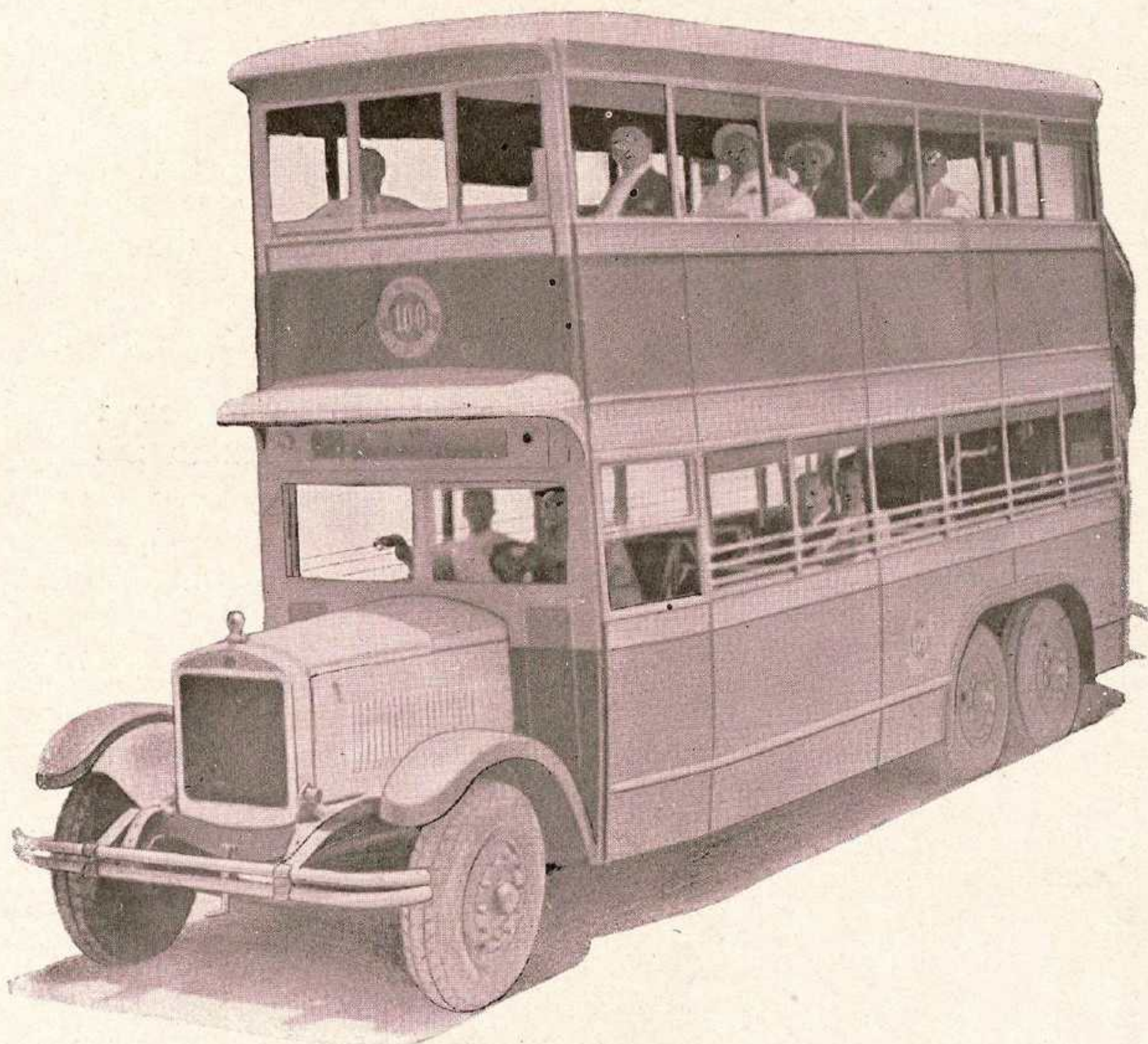
O bom humor popular baptisou de varios nomes os "Imperiaes" e mais do que os outros se espalhou o appellido de "chopp duplo". Mas por que "chopp duplo"? Sem duvida, lembrou-se o "padrinho" que, em Buenos Aires, os bebedores de chopp, ao pedirem um "duplo", dizem sempre: — garçon, um "Imperial"!... e dahi a alcunha. Mas não será talvez o appellido vencedor, pois que o "Tagarella" abriu um concurso nesse sentido. Aguardemos o voto da maioria, e enquanto isso gozemos o prazer de viajar nos "Imperiaes".

Vale a pena notar ainda que os "Imperiaes" contentam a todos, dos mais velhos aos mais pequenos, e o prazer das creanças é enorme ao se verem no alto, na sua conducção preferida.

Um passeio no "Imperial" vale uma festa, e por isso vemol-os todos os dias animados com a vivacidade e o encanto desses graciosos amigos. Esta preferencia é bem a sagração de uma victoria.



A ULTIMA PALAVRA



OS NOVOS OMNIBUS TYPO "IMPERIAL"

O MELHOR SERVIÇO

OS MELHORES CARROS

USADOS POR PREFERENCIA — NÃO POR NECESSIDADE

Mais de 100 omnibus em trafego servindo
a quasi toda a cidade. Linhas expres-
sas e linhas combinadas para
facilitar as viagens.

ECONOMIA DE TEMPO E DE DINHEIRO POR MEIO

DE PASSES :-: RAPIDEZ COM SEGURANÇA ==

Viação Excelsior

Light

FORÇA E LUZ

TRANSPORTE

GAZ E COKE



ANNO I
RIO DE JANEIRO

N.º 2
MARÇO 1928

AL

COMO SE FORMA UM MOTORNEIRO

A ESCOLA DA RUA VISCONDE DE ITAUNA

Aos candidatos que passaram no exame medico ali são dadas instrucções theoreticas sobre o funcionamento dos motores e instrucções praticas do manejo dos "controles". Para esse fim existe um "truck" completo de bond suspenso de forma a deixar as rodas trabalharem livremente, sem sahir o truck do lugar.

Os varios "controles" que ahi existem podem ser ligados separadamente, fazendo funcionar rodas e freios exactamente como se passa na rua.

Para avaliar o trabalho dos instructores basta imaginar que muitos candidatos entram completamente leigos, desconhecendo até a cidade e precisam, antes de serem dados por promptos, poder passar num exame rigoroso sobre



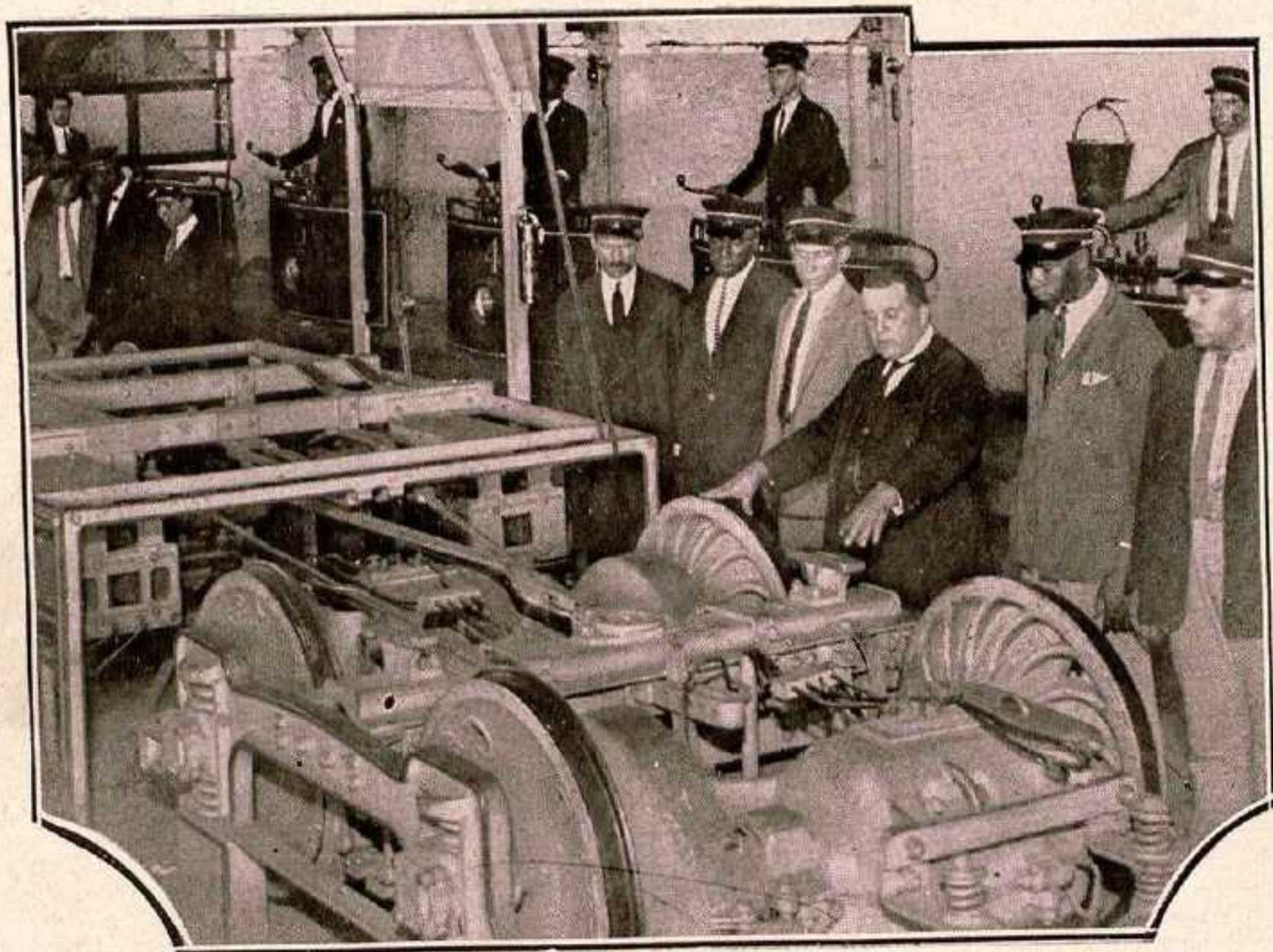
Sr. João Freitas Lopes, Inspector Geral do Trafego examinando um candidato

Poucos sabem no Rio de Janeiro o trabalho que a Companhia tem para preparar os motorneiros que, em numero superior a 1.000, dirigem os bonds em todo o Districto Federal.

Temos nesta pagina tres aspectos da Escola de Motorneiros mantida pela Companhia, no Edificio da Companhia de São Christovão, á rua Visconde de Itauna.



Aspecto de uma aula theoretica, onde as noções indispensaveis de electricidade e os regulamentos são ensinados aos candidatos



electricidade e mecanica dos bonds, precisam conhecer todas as linhas da companhia, precisam saber todos os regulamentos da policia sobre trafego...

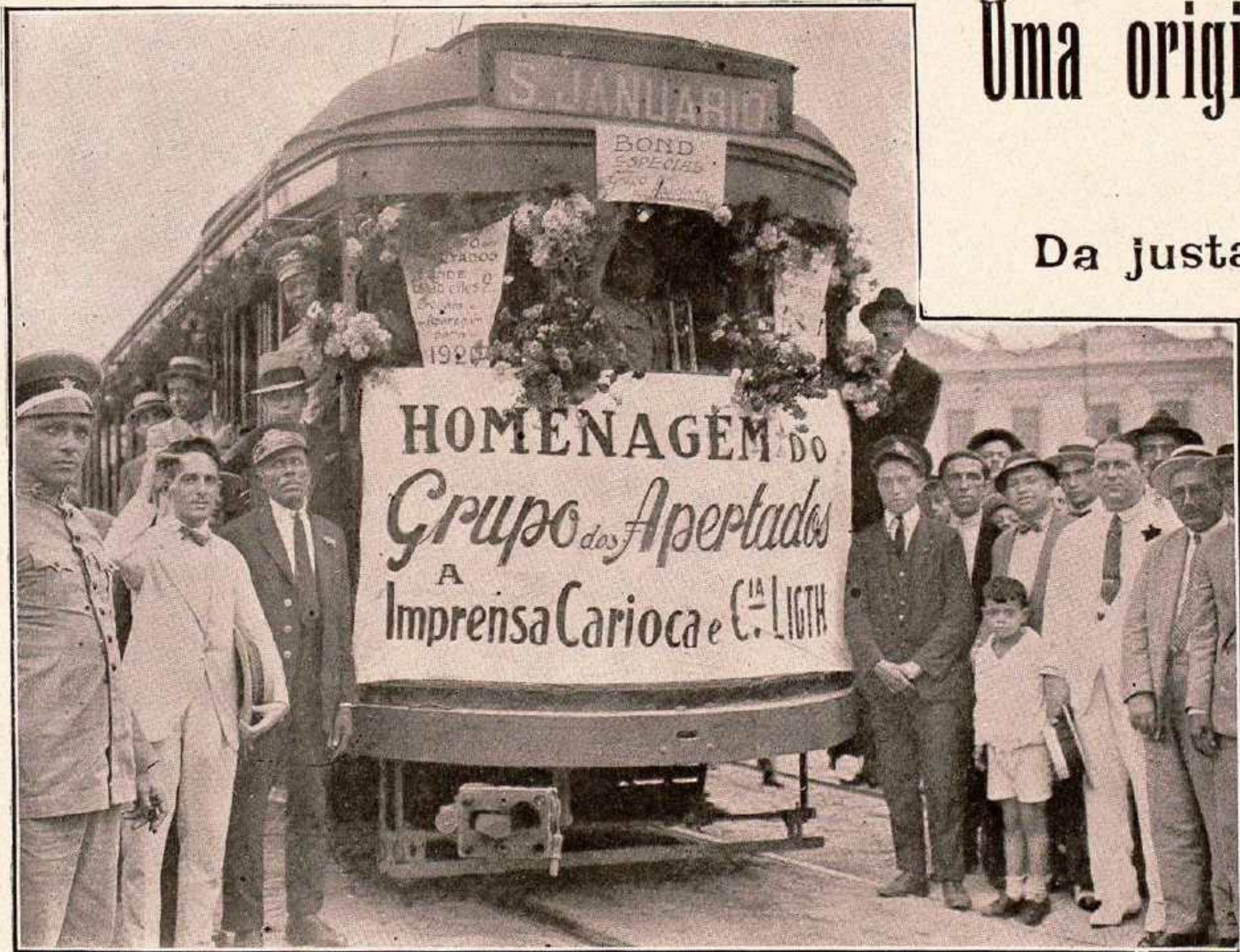
É dizer que esta gente ganha dinheiro enquanto aprende e tem o hotel da Rua do Bispo ás suas ordens!

Explicações dadas pelo Sr. Albino Rodrigues, Chefe dos Motorneiros, sobre o funcionamento dos motores e freios do truck de experiencia

Uma original e expressiva dem

AS BATALHAS DE CO

Da justa prova de amizade a
manifestação de ap



O bond da grande batalha — Os "Apertados", com grande alegria, preparam-se para a partida

amidade a alguns dos seus empregados.

Coube ao "Grupo dos Apertados" a iniciativa dessa festa original e inteiramente nova para o Rio.

Nasceu o "Grupo dos Apertados" da sympathia que entre os passageiros soube conquistar o velho Ivo, que ha 22 annos trabalha na mesma linha, a principio como cocheiro nos tempos da Companhia São Christovão e depois como motorneiro da Light.

A sua delicadeza, as suas atencões para com todos, a correcção absoluta do seu procedimento grangearam-lhe a sympathia e depois a amizade geral e aos passageiros de todos os dias tornou-se mais agradavel a viagem quando feita ao lado do amavel e sympar-



A "Rainha" do bond de São Januario

O carnaval deste anno trouxe-nos uma surpresa: as batalhas de confetti nos bonds.

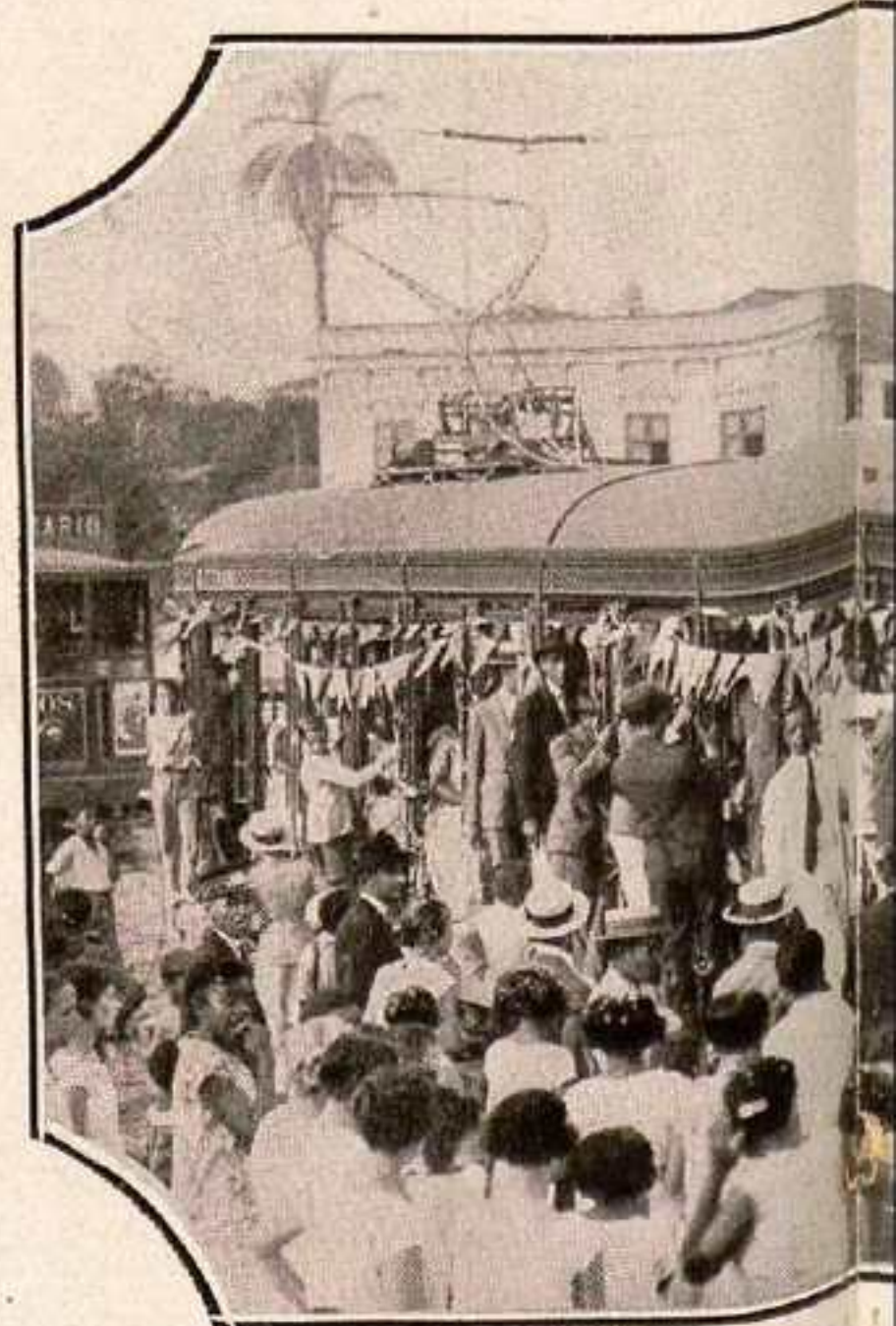
Muito grata foi para nós a innovação, pois que representa uma expressiva demonstração da sympathia popular pela Companhia, uma carinhosa demonstração de

thico veterano. Crescendo o numero de amigos do velho Ivo e não crescendo o tamanho dos bancos, aquelles se apertaram para que se dividisse por mais alguns o prazer da viagem e assim formou-se o Grupo que se compõe hoje, de 30 "Apertados" effectivos, dos quaes 12 moças, mas com os aggregados e aspirantes eleva-se o seu total a cerca de 80 pessoas.

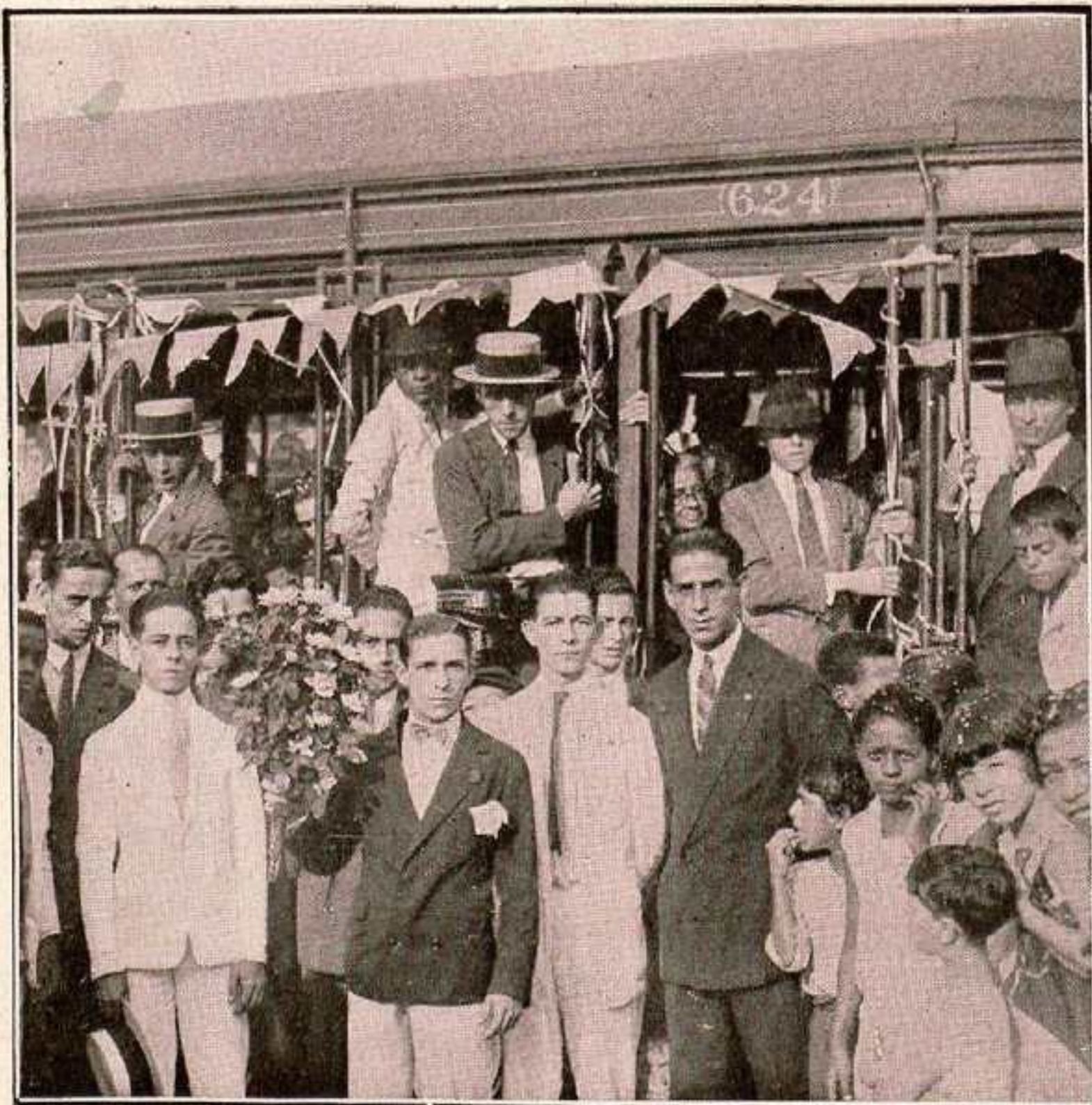
Diz a canção franceza que com os pequenos presentes se cultivam as amizades e, sentindo assim, todas as sextas-feiras os "Apertados" se cotisam para que o amigo Ivo coma um "bacalhau com muito molho".

Chegado o tempo das batalhas de confetti, resolveram os "Apertados" fazel-a no seu bond e tambem prestar mais uma homenagem ao excellent motorneiro. A festa foi a 4 de Fevereiro e correu animadissima. O bond, enfeitado com serpentinas, tinha a sua plataforma da frente coberta pelo seguinte le-treiro:

HOMENAGEM
AO
COMEDOR DE BACALHAU
COM MOLHO, ÀS SEXTAS-FEIRAS,
SR. IVO COSTA
GRUPO DOS APERTADOS



O começo da batalha de



O "principe" Ary Cascão e os que o elegeram e não lhe dando um sceptro, offereceram-lhe flores



Seraphim Pereira, conductor do bond dos "Apertados"

Antes da partida da Praça Argentina, realizou-se a eleição e coroação da rainha

ight

Demonstração da sympathia popular

CONFETTI NOS BONDS

a um veterano, a uma carinhosa
apreço á Companhia

do bond a gentilissima senhorita Zulmira Azeredo a quem o Sr. Ernesto Ferreira fez entrega de delicada lembrança e embarcando todos iniciou-se a viagem na maior alegria e com o mais ardente entusiasmo carnavalesco.

A iniciativa original agradou a todos e os passageiros de outras linhas que da mesma forma presam os seus motorneiros e conductores, não quizeram deixar passar a occasião, promovendo, por sua vez, outras batalhas de confetti nos bonds em que viajam diariamente.

Os do bond de São Januario, que sae da Praça Argentina ás 7,15, realizaram no dia 7 a sua batalha, elegendo o Sr. Ary Cascão "principe do

bond" e, porque apesar de só trabalhar nessa linha ha quatro annos o motorneiro, Arthur Francisco Gomes, fez-se merecedor da amizade de todos, realizaram a festa em sua homenagem. Foi uma viagem alegre e animadissima.

A esta, outras do mesmo genero se seguiram.

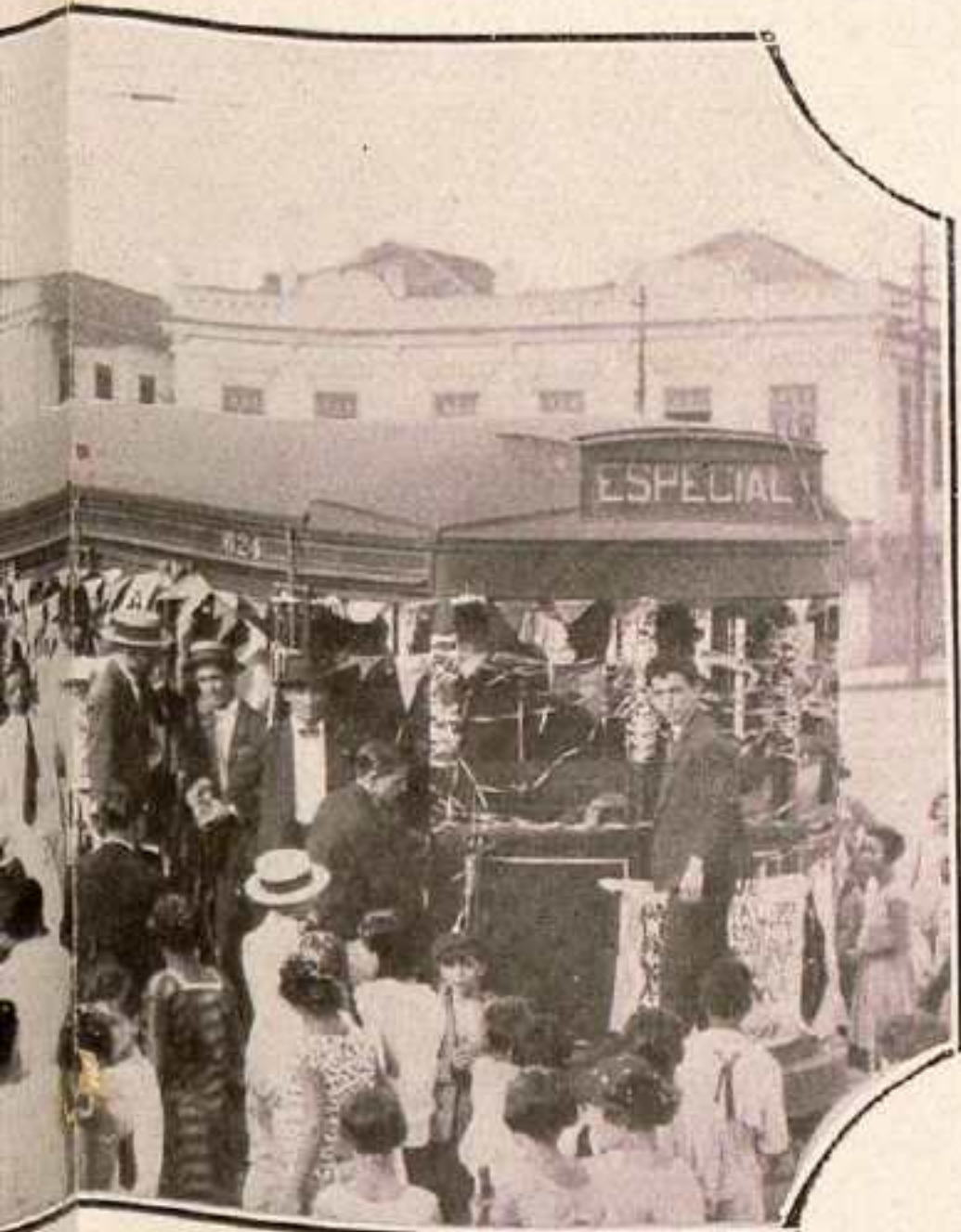
Os passageiros do bond da linha "André Cavalcanti" prepararam para o dia 18 a sua batalha em homenagem ao motorneiro Vicente. No dia 11, o "Bloco da Lei Secca", do Meyer, fez a sua festa no bond linha "José Bonifacio", offerecendo-a ao conductor Silva.

A Comissão dos "Cinco Planetas" escolheu o dia 15 para a batalha e no dia 16 os passageiros do bond da Penha realizaram a sua homenagem ao motorneiro Eduardo Bittencourt. A todas essas demonstrações de carinhosa amizade merecida por diversos dos nossos collegas, seguiu-se no dia 18 a grande batalha que foi uma manifestação de apreço á nossa Companhia, cujos directores receberam do distinctissimo "Grupo dos Apertados", um gentil convite, assignado pelo seu presidente, o Sr. Ernesto Ferreira. Essa nova festa alcançou, como era natural, o maior successo.

E' para nós, muito grato o registro da original demonstração da amizade dos passageiros dos bonds pelos nossos collegas que honram a Companhia com o seu procedimento, offerecendo a todos o mais bello



A senhorita Zulmira Azeredo, "Rainha do bond de São Januario", cercada da sua côrte



de confetti no bond das 7,15



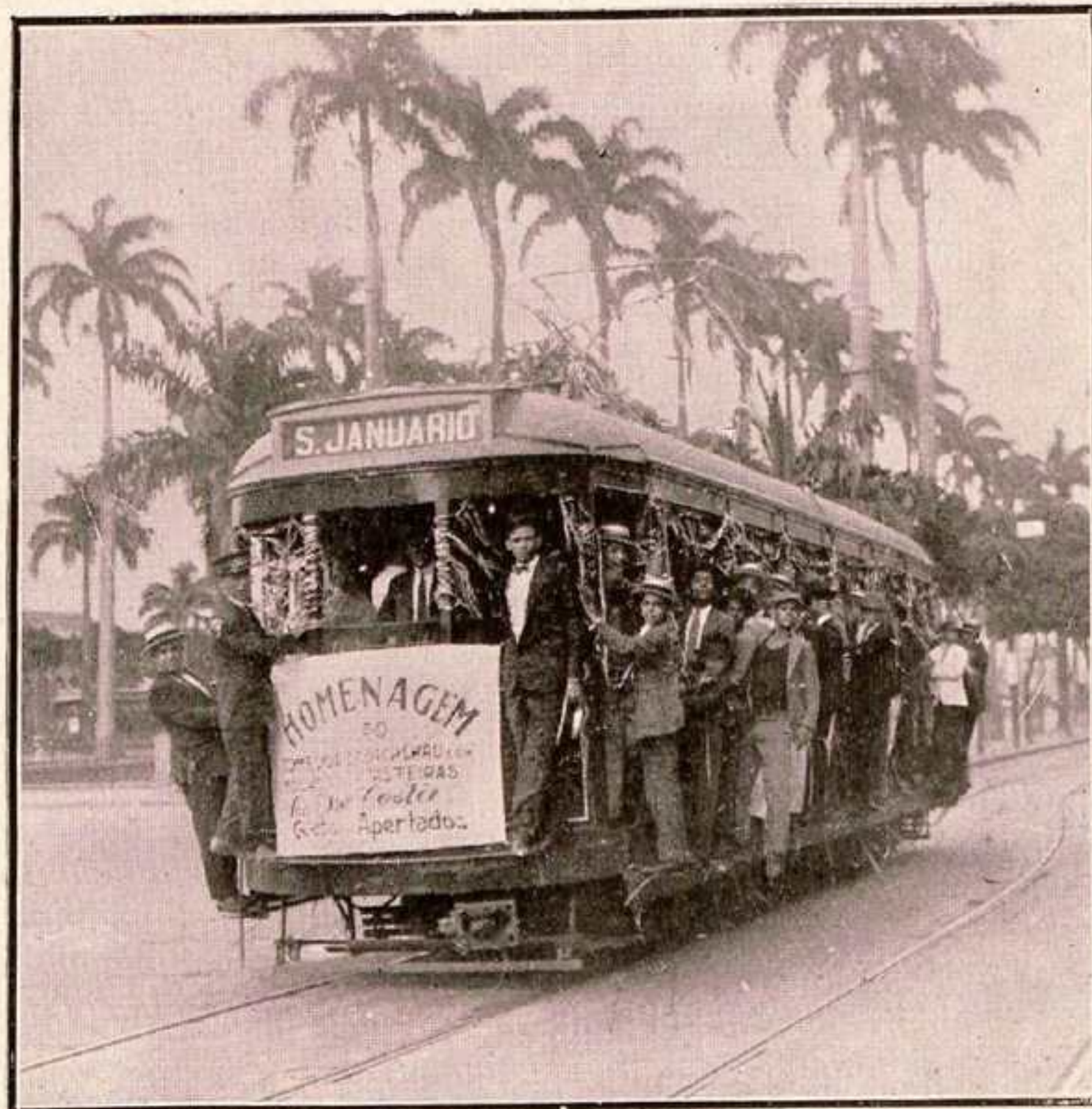
Arthur Gomes, motorneiro do bond das 7,15

exemplo de correcção no trabalho.

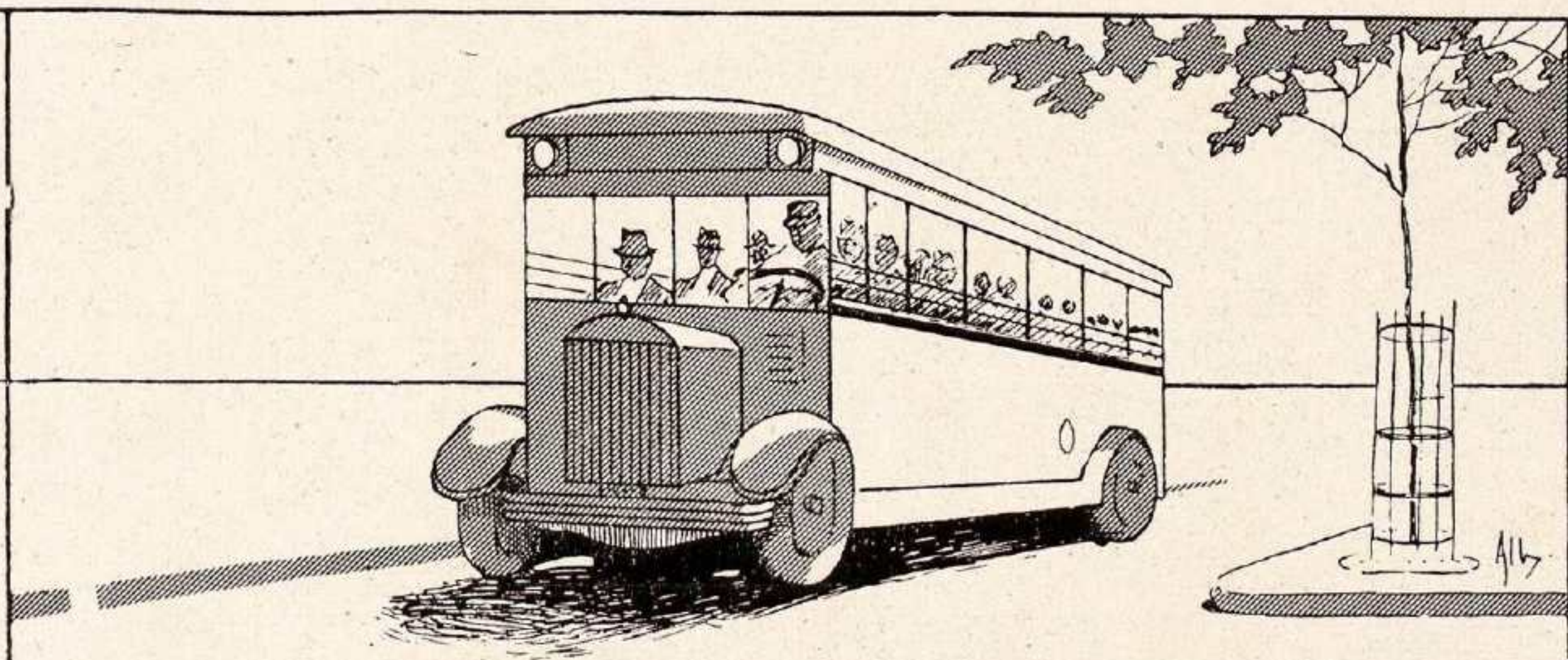
Recompensa merecida é o reconhecimento pelo publico dos esforços que fazem os funcionarios da Companhia para bem servil-o e as batalhas de confetti nos bonds trouxeram-nos um premio que nos desvanesceu.



O "comedor de bacalhau com molho"



A primeira batalha. O bond de São Januario, repleto de foliões desce a avenida do Mangue



Viajar em boa Companhia !

*As pessoas exigentes e de bom gosto
usam os carros da Excelsior em
todas estas linhas :*

Praça Mauá — Monroe
Praça Mauá — Igrejinha
Club Naval — Laranjeiras
Theatro Municipal — Leopoldina
Club Naval — Pavilhão Mourisco
Praça Mauá — Largo dos Leões
Club Naval — Av. Rainha Elisabeth
Conselho Municipal — Av. 28 de Set.
Conselho Municipal — Praça Saenz Peña

BREVEMENTE

Estrada de Ferro — L. da Lapa

Os melhores carros

Sempre no horario

USADOS POR PREFERENCIA — NÃO POR
NECESSIDADE

Viação Excelsior

O POLVO CANADENSE

Alguns collegas meus, vindos de outras terras, quando se apanham com função na imprensa local, têm o habito de exercitar os pendores jornalísticos que Deus lhes deu — atacando a Light.

Ora eu sou carioca, adoro a minha cidade, orgulho-me de haver nascido no Rio e no entanto não julguei necessario combater a grande empresa para me firmar como jornalista perante o publico da minha terra.

A Light com os telephones, os bondes, a luz, a força e agora com o serviço de omnibus merece as sympathias dos cariocas. Ninguém de boa fé ousará contestar que ella tem concorrido bastante para a civilização e o progresso da capital. Naturalmente terá por vezes errado inspirando censuras e reparos. Entre, porém, o commentario justo, opportuno, forte ou não, e o ataque systematico, ha uma differença.

Aliás, os confrades que insistem em campanha violenta contra a poderosa companhia fazem-no na convicção de que agradam ao povo, conseguindo multiplicar leitores e fazer jus ao titulo de independentes. Parece-me que os que assim julgam, andam errados. Não é essa a verdadeira psychologia do momento.

Out'ora, de facto, havia por parte da maioria da população uma accentuada prevençao contra a Light. Hoje o publico a que ella serve já mudou a sua disposição de animo. Não ha por ahi quem não reconheça os esforços empregados para melhorar os serviços e quem negue a boa vontade em concorrer para o maior conforto dos habitantes do Rio. A ultima iniciativa notavel e que tantos applausos provocou foi essa de dotar a cidade de "auto-omnibus" rapidos, luxuosos, seguros e estheticos.

Assim, pois, quero crer que a Light para a collectividade, cujo espirito justiceiro é forçoso reconhecer, não é mais aquelle "polvo", o famoso "polvo" canadense, com os tentaculos a nos comprimirem, a nos apertarem, a nos fazerem mal. A lenda do papão desfez-se. E aquelles que entendem que guerrear o "polvo" é conquistar popularidade, enganam-se.

O publico começa a olhar com sympathia para a grande concessionaria, porque lhe nota o empenho em proporcionar segurança, tranquillidade e commodidade. E' preciso vencer certos preconceitos. Os jornalistas, por exemplo, que fazem a critica imparcial, a analyse serena dos negocios e dos serviços da empresa canadense, porque receiam a irreverencia de uma observação, são cavalheiros que não evoluíram, são mentalidades retrogradadas, figuras fóra da época. Para se ser independente não se é forçado a praticar injustiças. Sejamos homens de boa vontade. De facto, no que diz com os telephones a Light deixa muito a desejar.

Não é tanto, porém, por culpa della. A prova é que S. Paulo já possui uma rede telefonica funcionando admiravelmente com os mais modernos processos. E, quem installou o serviço na Paulicéa? O "polvo".

Ora, o "polvo" não é assim tão ruim como o querem pintar os inimigos do progresso e os maldizentes inveterados. No Rio o systema é antigo e não satisfaz. Por que essa differença? Simplesmente porque aqui criam embaraços de toda a ordem á reforma e á reorganização. E' claro que ninguém arrisca capitães sem garantias. O remedio está em facilitar á concessionaria a reforma do seu contrato com a municipalidade para que ella possa attender as exigencias progressistas do povo carioca. — Jorge Santos.

(D'A Rua, de 13 — 3 — 1928).

Alv

A sciencia ao alcance de todos

Não tentaremos definir a electricidade nem endossar qualquer uma das muitas theorias que a seu respeito existem. Admittiremos simplesmente que seja uma forma da energia universal e trataremos de explicar como ella se comporta nos diversos phenomenos em que a encontramos na vida commum.

A ELECTRICIDADE

neira no fim do encanamento, a agua jorraria com uma força correspondente á da bomba empregada.

A ELECTRICIDADE — A electricidade, por ser como um fluido, pôde

CONDUCTORES — Para que a agua corra é necessario que se estabeleça a communicação do reservatorio para uma bica ou qualquer outro apparelho por meio de um cano, calha ou outro qualquer conductor. A electricidade produzida por um gerador, correrá desde que tambem o ponto de sa-

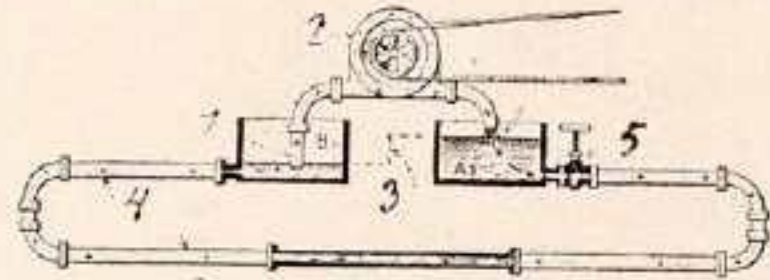


Fig. 1 — CIRCUITO — A agua do deposito B 3, puxada pela bomba 2 através do cano 1, passa para o deposito A 3. Estabelece-se, então, uma differença de nível 3 entre os dois depositos e a agua, passando pelo encanamento 4, volta para o deposito B 3. Enquanto a bomba trabalhar e estiver aberta a valvula 5, permanecerá o circuito.

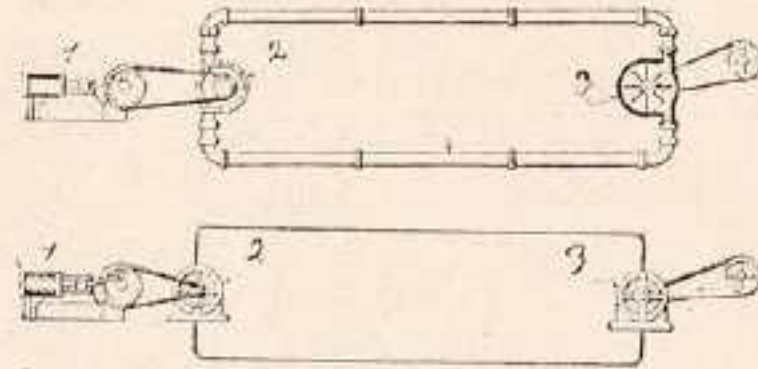


Fig. 2 — CORRENTE FLUIDA E CORRENTE ELÉCTRICA — O motor 1 impelle a bomba ou o gerador 2, que vão propulsar o motor 3.

Está verificado que, na pratica, ella pôde perfeitamente ser comparada a um fluido porque como um fluido se comporta.

FLUIDOS — A agua e todos os outros líquidos representam um estado da materia — estado liquido; o ar atmosphérico, o ácido carbonico, o vapor d'agua... representam um outro estado — o estado gaseoso. Líquidos e gases são chamados de fluidos, porque podem fluir ou formar corrente. O vento, o jacto de vapor da caldeira a ferver, as aguas que descaem num rio, o jacto de uma torneira de agua... são fluencias ou correntes; isto é, são materias fluidas, em movimento.

Note-se, então, que a materia nesse estado — fluido — tem uma propriedade preciosissima, e que é a seguinte: transmite facilmente a outros corpos a força que a põe em movimento.

Num deposito de agua, aberta a torneira, a agua se move, esguicha e põe em movimento o corpo que se lhe anteponha, com uma força que é proporcional á altura d'agua no deposito, isto é, ao peso da columna d'agua. Nestas condições, se quizessemos levar para mais longe a força do esguicho, bastaria que, do deposito, tirassemos um encanamento em cuja extremidade houvesse uma torneira.

O mesmo effeito — de transmissão de energia — obteriamos si, com uma bomba comprimissemos agua, num cylindro que estivesse em communicação com um encanamento estendido por dous ou tres kilometros; aberta a tor-

ser medida directamente; ser comprada e vendida, como qualquer mercadoria. Ao mesmo tempo succede que a electricidade se transforma facilmente em luz, em calor e em força, para qualquer trabalho. Assim, quem tem uma installação electrica, em casa ou na uzina, tem, com isto, a iluminação, o calor para qualquer uso, e a força motora para os machinismos, isto é — tem todo o indispensavel numa habitação, ou numa officina.

Dá-se, porém, que, devido justamente a todos effeitos que tão facilmente se obtêm com a electricidade, ella parece ao commum das pessoas como qualquer coisa maravilhosa, quasi mysteriosa muito technica e especial, cujo manejo exige um preparo tambem muito especial. Puro engano: nada mais facil do que aprender os principios indispensaveis, para comprehender os termos te-

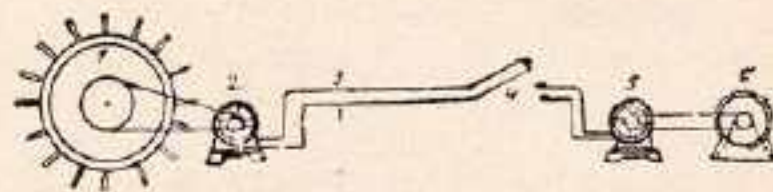


Fig. 3 — TRANSPORTE DE FORÇA PELA ELECTRICIDADE — A roda 1 impelle o gerador 2. A linha 3, que pôde ser muito longa, var á chave 4, que liga a corrente ao motor 5, o qual impelle a serra circular 6.

chnicos, usuaes em electricidade, e adquirir os conhecimentos precisos para lidar convenientemente com apparelhos electricos; nada mais simples, para quem sabe servir-se das suas mãos, do que concertar um apparelho electrico de uso commum, ou fazer uma pequena installação.

hida esteja ligado a um corpo apropriado que o ponha em communicação com o ponto para onde ella corra.

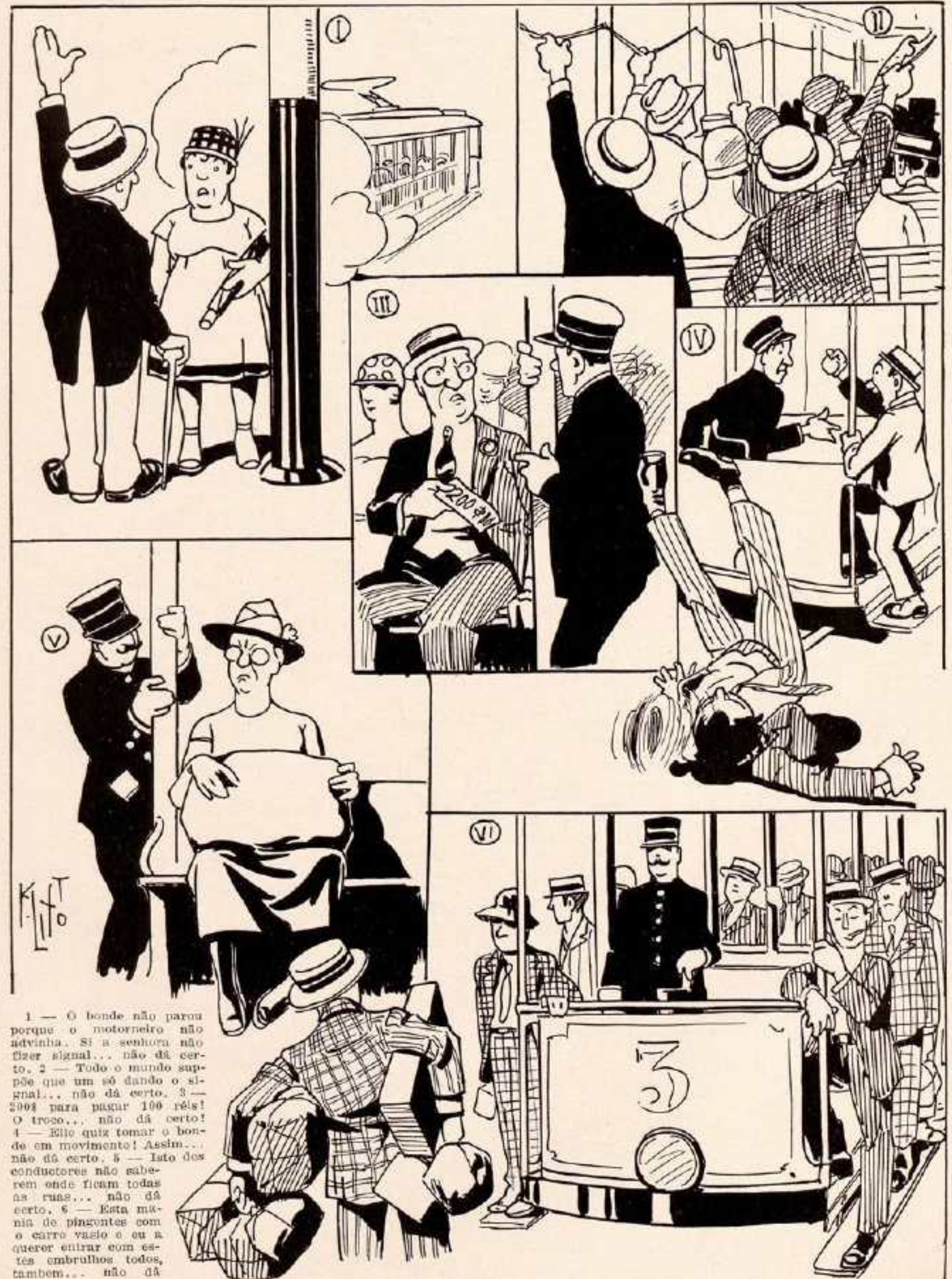
Cabe aqui, agora, uma noção muito simples e essencial: a electricidade, como o calor, tem a propriedade de estender-se ou propagar-se bem atravez de certos corpos. Todos sabem que si approximarmos um ferro de engomar de um brazeiro (que é uma fonte de calor), no fim de certo tempo, o calor se propaga por todo o ferro, e tudo que é de metal se aquece tanto que não o podemos tocar directamente. Então, servimo-nos de um cabo de madeira, ou de um calço de panno, e, deste modo podemos usar o ferro todo o tempo. Isto significa que o metal deixa passar; propaga, ou conduz bem, o calor; ao passo que a madeira, os tecidos, o barro... não deixam passar bem ou conduzem mal o calor.

Os primeiros desses corpos são chamados bons conductores do calor, os outros são máos conductores do calor. Causa semelhante acontece com a electricidade: ha corpos bons conductores da electricidade, ha corpos máos conductores de electricidade.

Os metaes, principalmente a prata e o cobre, são optimos conductores de electricidade, as resinas, a borracha, o ar secco, o vidro, a louça... são corpos que quasi não deixam passar a electricidade. Então se diz — que esses corpos são máos conductores ou isoladores da electricidade.

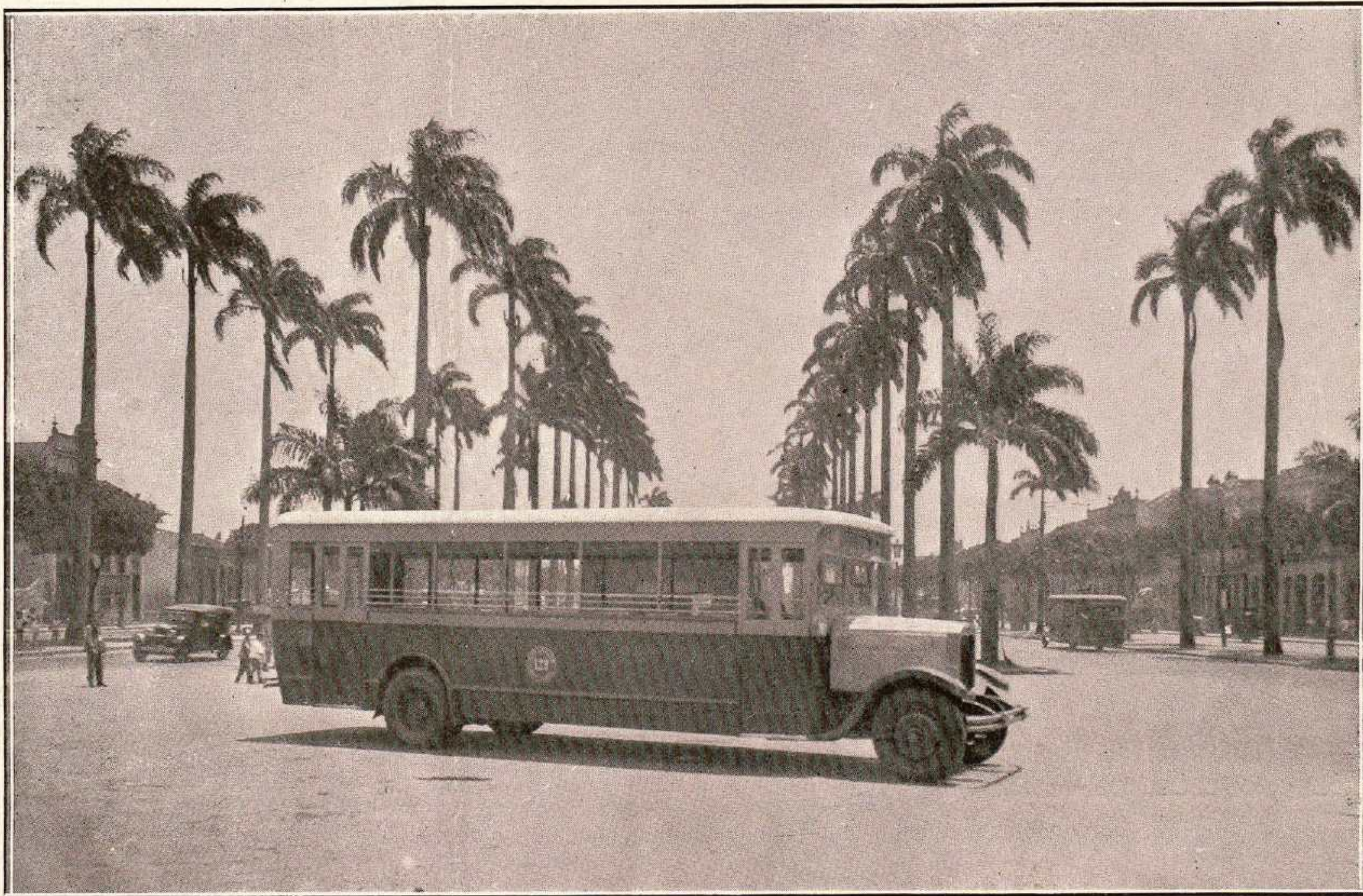
(Continúa no proximo numero)

Máu costume que... não dá certo



1 — O bonde não parou porque o motoneiro não advinha. Si a senhora não fizer signal... não dá certo. 2 — Todo o mundo supõe que um só dando o signal... não dá certo. 3 — 200 para pascar 100 réis! O troco... não dá certo! 4 — Elle quiz tomar o bonde em movimento! Assim... não dá certo. 5 — Isto dos conductores não sabem onde ficam todas as ruas... não dá certo. 6 — Esta mania de pingontes com o carro vazio e ou a querer entrar com estes emburlosos todos, tambem... não dá certo.

A CONDUÇÃO PREFERIDA !



PORQUE ?

Está sempre no horario

Faz as viagens mais rapidas

Seu pessoal é bem escolhido

Tem freios possantes, mas suaves

E' o mais confortavel dos carros

Tem cigarras para signal de parada

Foi construido para o nosso clima

Por isso goza da preferencia do publico

VIAÇÃO EXCELSIOR

Sight

BIBLIOTECA NACIONAL
DO
RIO DE JANEIRO
CONT. LEGAL
3.ª SEÇÃO



ANNO I
RIO DE JANEIRO

NUM. 5
JUNHO 1928



ASSIM como a Companhia tem confiança em nós, entregando ao nosso cuidado este omnibus, machina tão complexa e custosa, assim tambem o publico pode ter confiança em nossa dedicação, pois sabemos cumprir o nosso dever, servindo-o com atenção, delicadesa e pontualidade.

Os chauffeurs da Viação Excelsior fazem questão de que os seus carros sejam
USADOS POR PREFERENCIA

NÃO POR NECESSIDADE



DOMINOIL

O OLEO QUE DOMINA O ATTRICTO



— Adoptado pela
LIGHT para a ex-
clusiva lubrificação
dos seus auto-omnibus.

— Para o seu auto-
movel, siga o exemplo
dos que sabem.



Light

REVISTA DE LITERATURA
E DE ARTES
DE SÃO PAULO
1928

B.N.



Ⓔ

JULHO 1928

VOL. I

Nº 6



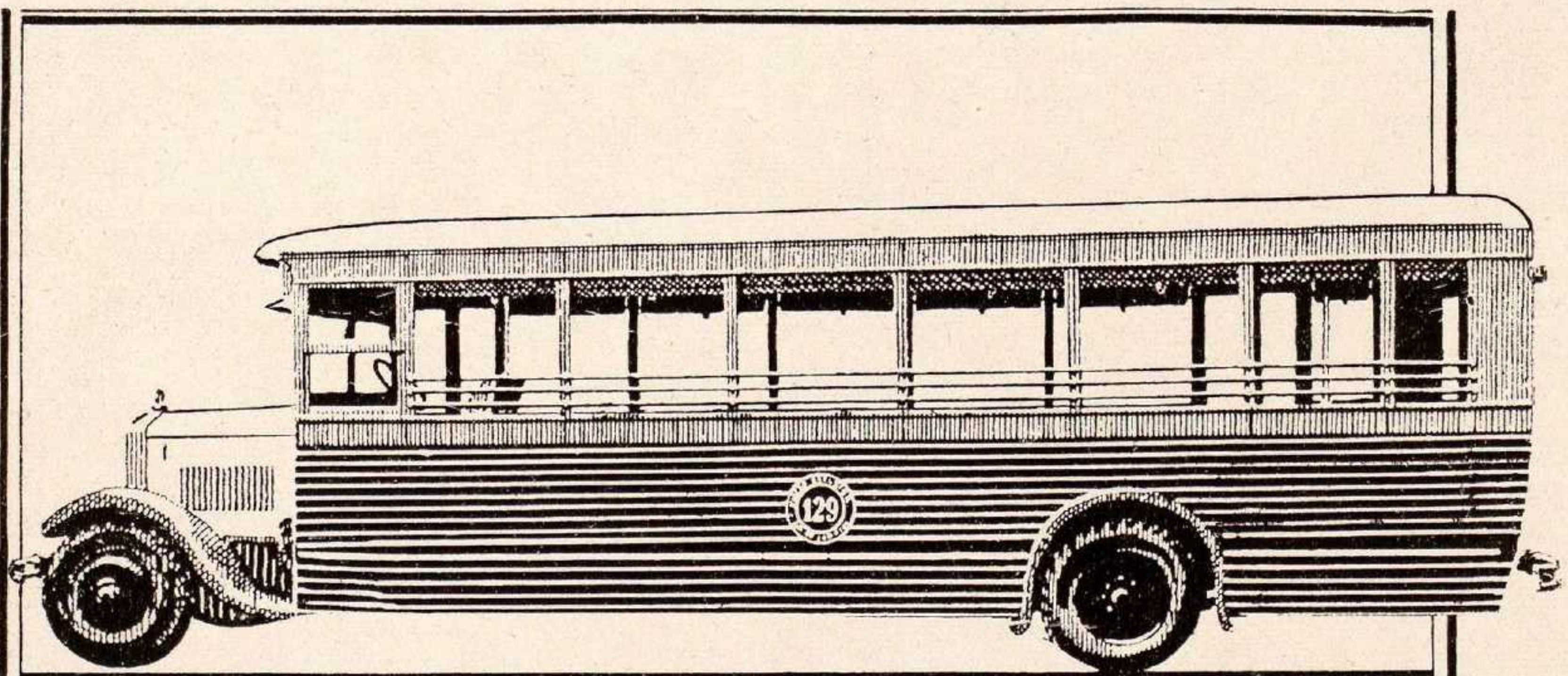
Os que zelam
pelo
seu conforto

Servindo-o
com
delicadeza

pontualidade

rapidez e

segurança



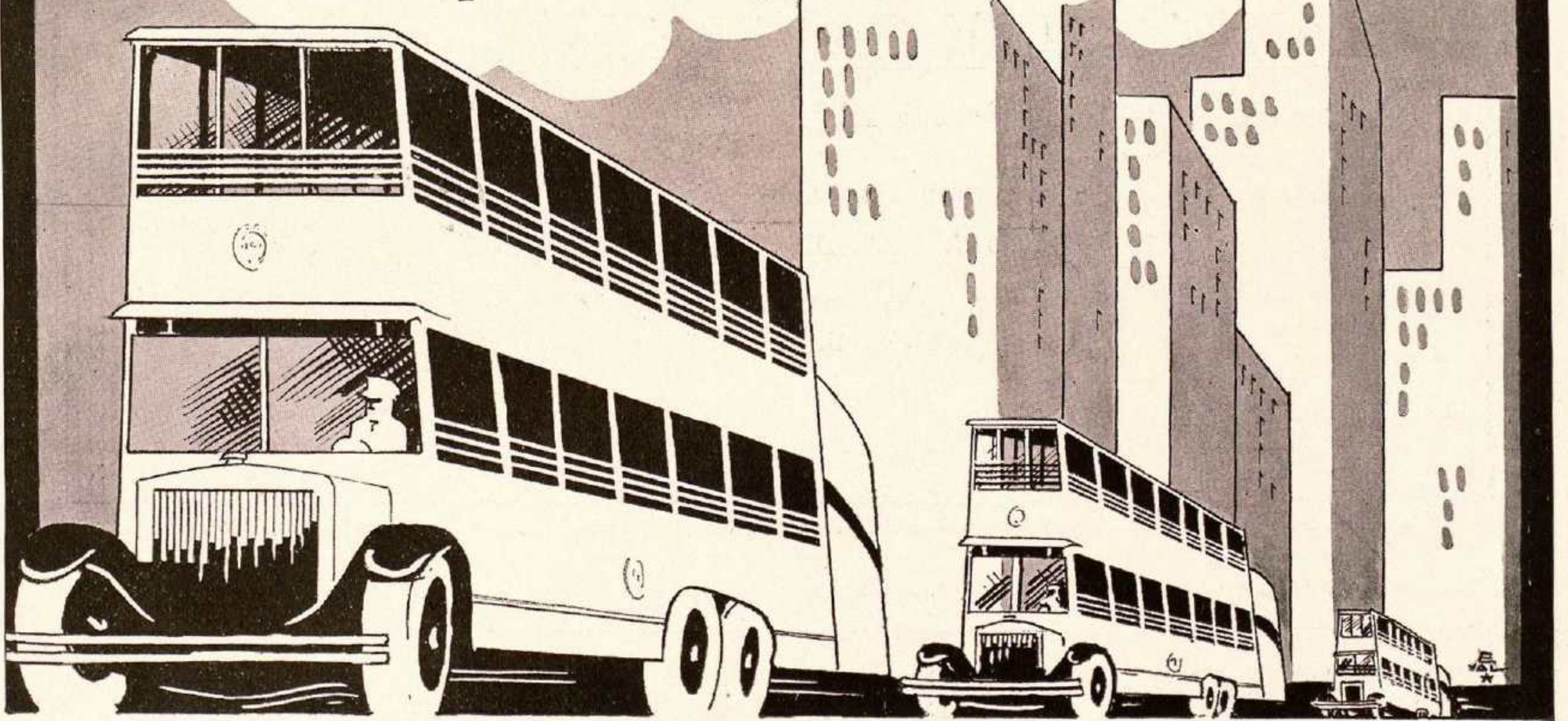
VIAÇÃO EXCELSIOR

DOMINOIL

O OLEO QUE DOMINA O ATTRICTO

Adoptado pela LIGHT para a exclusiva lubrificação dos seus auto - omnibus.

Para o seu automovel, siga o exemplo dos que sabem.



C.^{IA} FORNECEDORA DE MATERIAES

Unica depositaria dos tijolos J. B, Merity., Costa Barros e Bonavita

Grande Fabrica de ladrilhos hydraulicos e Deposito de: — Azulejos vitrificados, louça sanitaria, cal, areia, cimento, barro, pedra para alvenaria ou cantaria, paralelepipedos, macadam etc., etc.

ENCARREGA-SE DE FAZER ATERROS E CALÇAMENTOS E DE REMOÇÃO DE ENTULHO

Fornece vehiculos para transporte de quaesquer materiaes

Endereço Telegraphico: ARTHEDO

CODIGOS } RIBEIRO E
A. B. C. 5^ª EDIÇÃO
TELEPHONES: NORTE 7422 e 7135

35 a 39, RUA FREI CANECA, 35 a 39



O MELHOR SERVIÇO DE OMNIBUS

Horarios rigorosos

Pessoal escolhido

Carros confortaveis, rapidos e seguros

USADOS POR PREFERENCIA - - NÃO POR NECESSIDADE

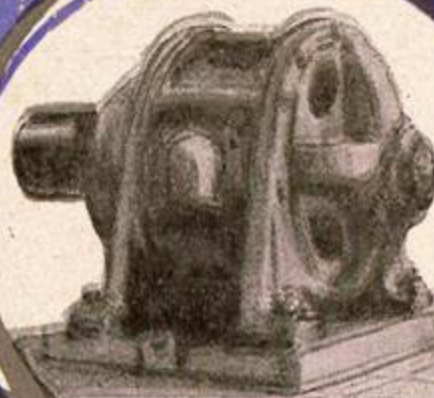
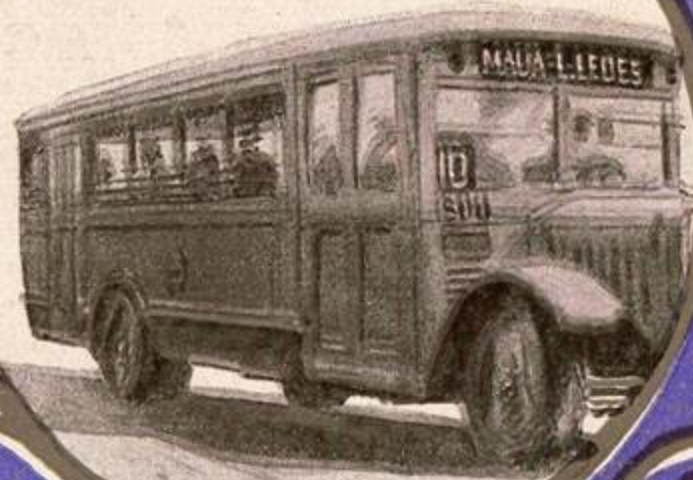


*Viação
Excelsior*

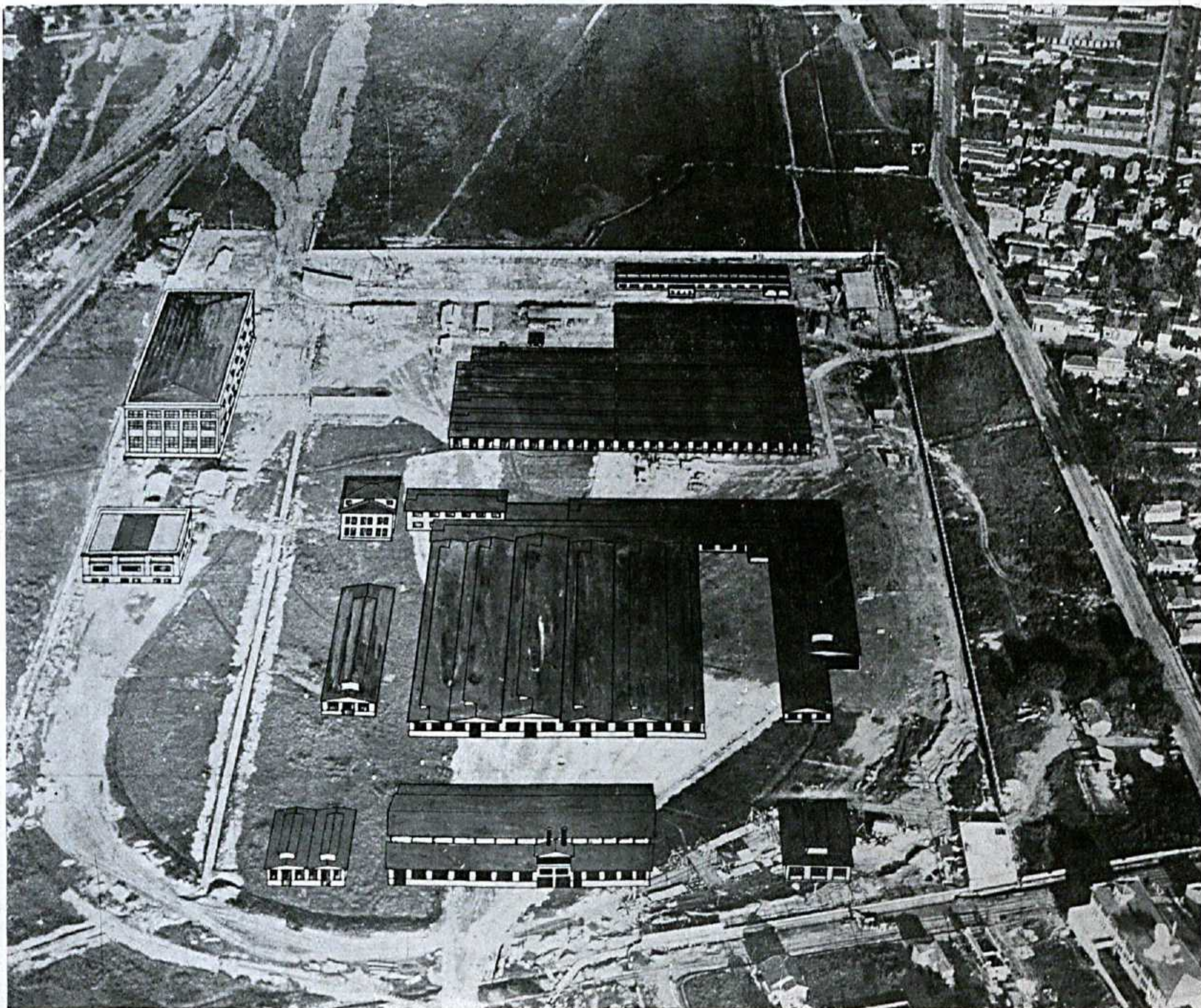




Sight



RIO DE JANEIRO
SETEMBRO 1928
No. 8 -- ANNO I



Esboço do que serão as novas officinas, feito em uma photographia tirada de avião.

Consiste esse trabalho de saneamento na construção de duas grandes e fundas galerias para escoamento das águas. Atravessando o terreno de uma ponta a outra, uma ao longo do muro da direita e a outra ao centro, ligadas a inúmeras ramificações vão essas galerias desembocar no canal do Cunha, aberto pela Empresa Melhoramentos da Baixada Fluminense. Graças a esse serviço os moradores das vizinhanças das nossas officinas estarão livres das inundações habituaes.

Cercou a Cia. o seu terreno com um muro de cimento armado de 2^m,70 de altura completado com uma tela de arame também de 2^m,70. O muro tem a extensão de quasi dois kilometros.

Dentro de dois annos estarão completas as novas officinas cuja construção foi entregue á conceituada firma Dwight P. Robinson & Cia. do Brasil mas, neste momento vêm-se apenas a armação principal do edificio da serraria e as fundações de outros pavilhões.

Uma pequena secção entretanto, chama a attenção do visitante e é a da fabricação de telhas de concreto feitas pela primeira vez no Brasil. Essas telhas pesam 70 kilos e têm o comprimento de 1^m,50. A American Ciment Tile Manufacturing Co. de Pittsburg que as

fabrica, enviou á Light tres profissionaes para ensinarem os nossos operarios e tão bons foram os alumnos que hoje a nossa produção é no mesmo espaço de tempo maior 12% do que a produção norte-americana e não é mais cara.

E' um verdadeiro successo de que Mr. C. J. Seibert se póde orgulhar, pois foi elle quem se bateu para a vinda desses technicos, porque tinha a certeza da capacidade e da habilidade do operario nacional.

COMO SE DISTRIBUEM AS NOSTRAS OFFICINAS

Observe-se a photographia. A' esquerda, na ponta, o portão principal por onde se fará a entrada e a saída do pessoal. O edificio maior, á esquerda sempre, será o do ALMOXARIFADO e o menor o do DEPOSITO DE LUBRIFICANTES. A' direita, vê-se ao alto — o local para o DEPOSITO DE MADEIRA e o edificio da SERRARIA. No outro grande edificio seguinte serão installadas a MARCENARIA e as officinas de CONSTRUÇÃO DE BONDES, CONSTRUÇÃO DE OMNIBUS e de PINTURA, tendo annexo um DEPOSITO DE TINTAS.

No espaço que separa este edificio do outro serão installados os transportadores que conduzirão os carros já

armados para as outras officinas onde receberão as rodas, motores, ferragens etc.

Seguem-se no edificio que se vê ao centro: as officinas de TRUCKS e FABRICAÇÃO DE CARROS DE AÇO na frente; na ala direita, a FERRARIA e o DEPOSITO DE FERRO e AÇO; ao centro a officina MECANICA, a de CONCERTO DE EIXOS E DE RODAS, CONCERTO DE MOTORES e MACHINAS ELECTRICAS; á esquerda, na frente, num pavilhão de dois andares, um VESTIARIO n. 1º e um RESTAURANT n. 2º; a secção de TRANSFORMADORES, o QUADRO DE DISTRIBUIÇÃO e a USINA DE COMPRESSORES.

Os edificios isolados, á esquerda são, o primeiro o do ESCRITORIO e o seguinte o da officina de TREFILAÇÃO.

No ultimo plano: á esquerda as officinas de GALVANIZAÇÃO e FUNDIÇÃO DE LATÃO; ao centro, a de FUNDIÇÃO DE FERRO; á direita o DEPOSITO DE MODELOS. No canto, á direita, a caixa d'agua.

Ha vestiarios e latrinas em todas as officinas e uma ampla rêde de trilhos permite o facil transporte de material internamente e para fóra da area da officina.

Além do restaurant para os engenheiros e chefes, haverá uma cafétéria para o pessoal, com capacidade para 400 pessoas.

419
BIBLIOTECA NACIONAL
DO
RIO DE JANEIRO
CONT. LEGAL
5-20000



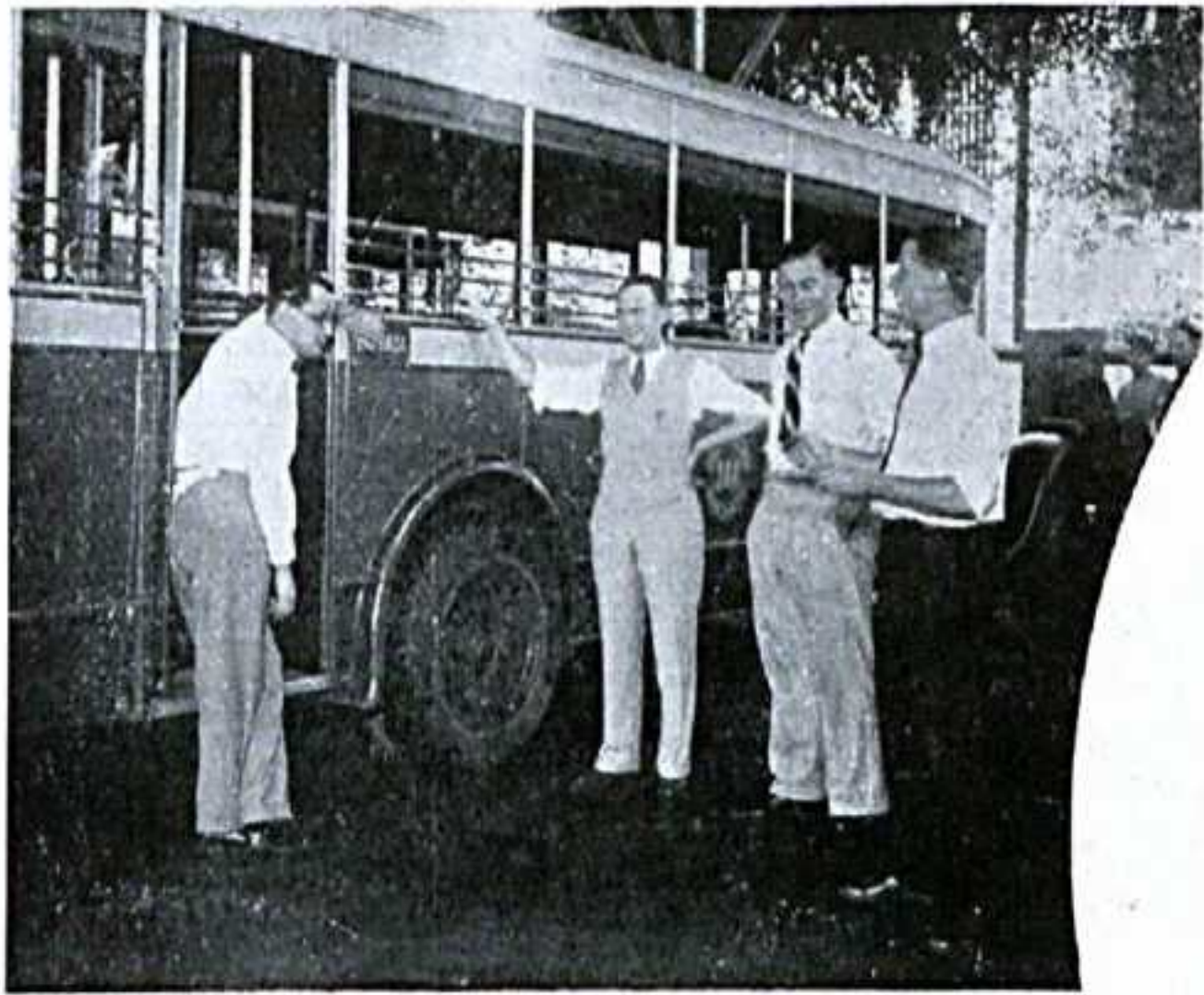
A B
E T V

BIN

34.117-7

Handwritten red signature or initials.

Anno II - Vol. II
Janeiro - 1929



Rio de Janeiro, 29
de Dezembro de 1928.

"Snr. Director de
"Light".

Tenho o maximo prazer em declarar que "LIGHT", durante o anno de 1928, foi grandemente apreciada por todos os empregados da Viação Excelsior, por ser o "magasine" que promove a approximação de todos os que trabalham para a Companhia, fornecendo-lhes informações sobre todos os Departamentos, cousa esta que notavel falta nos fazia, antes da publicação da revista.

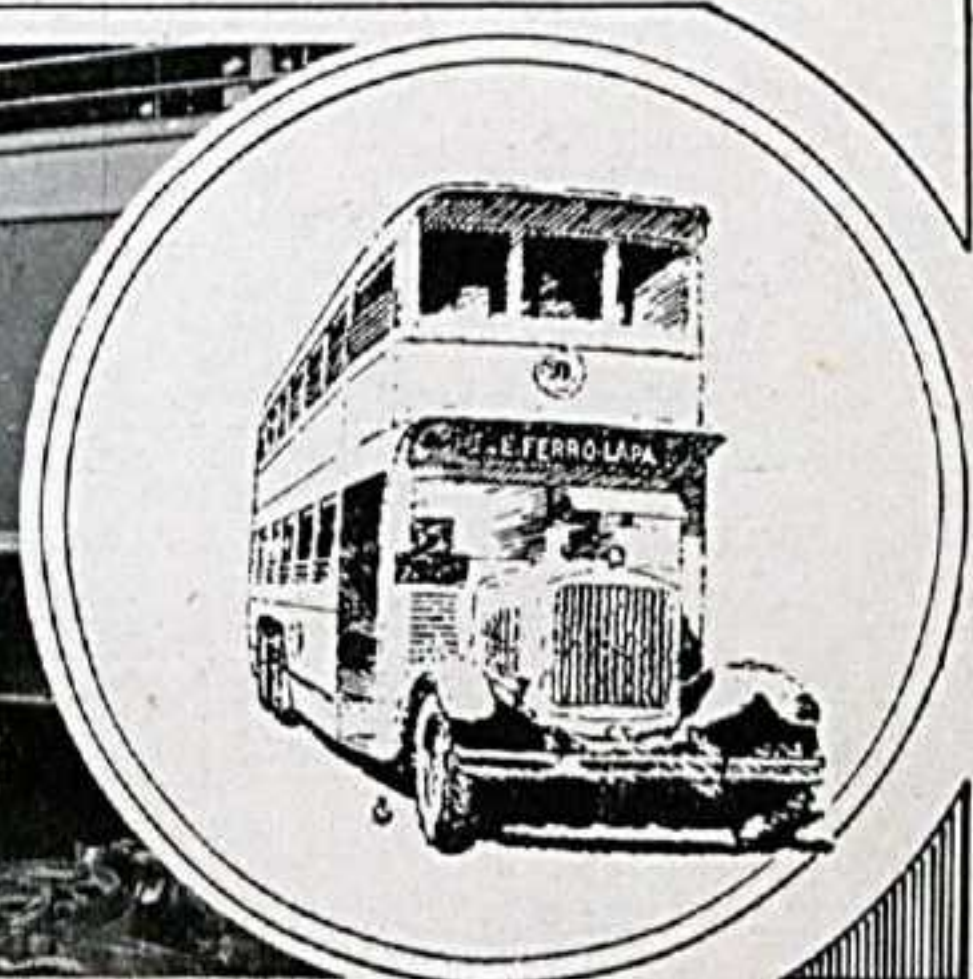
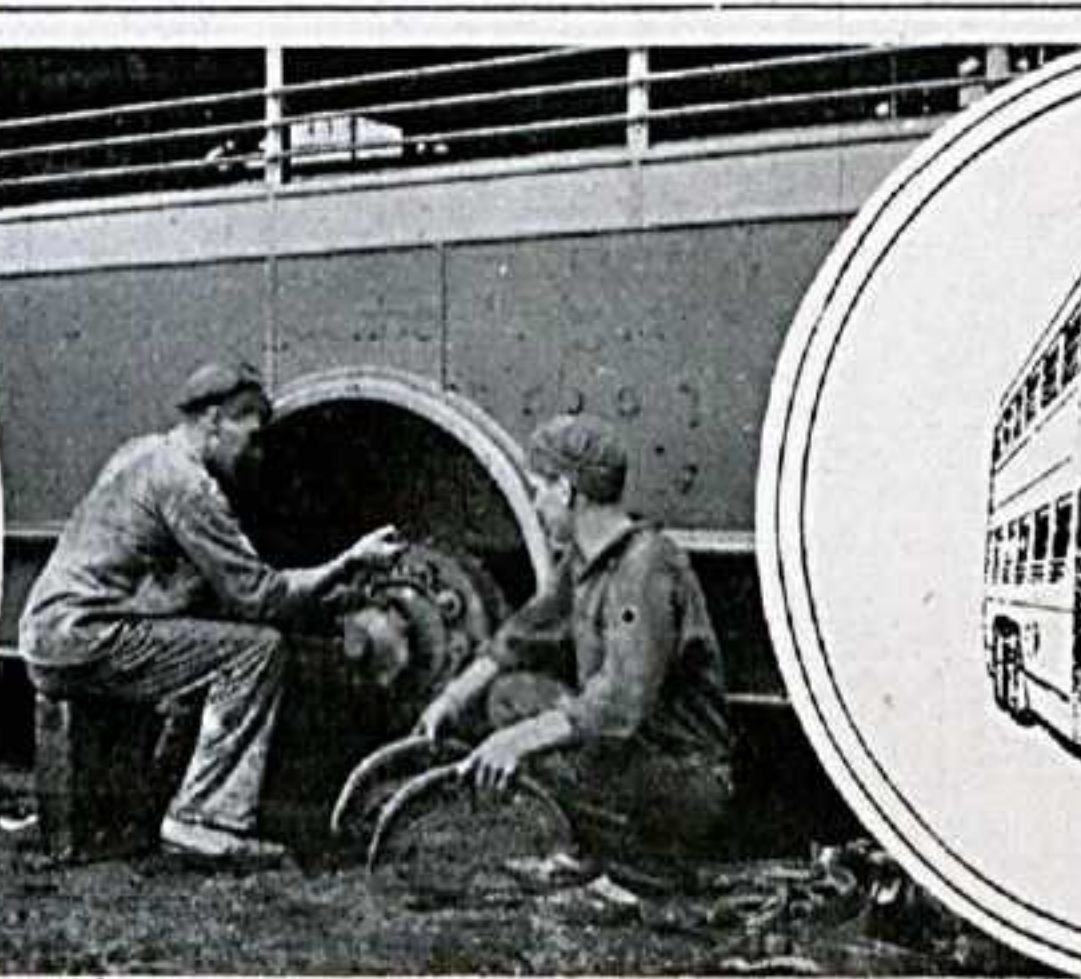
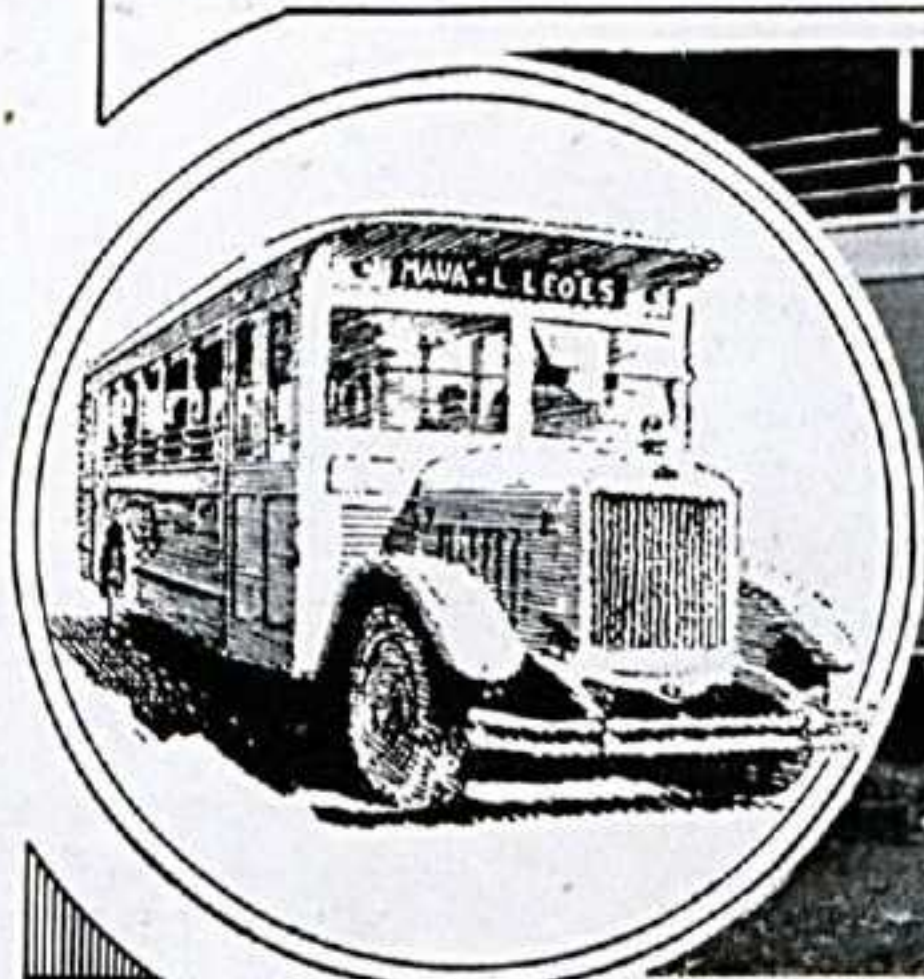
Cada mez os nossos empregados esperam com ansiedade o numero corrente de "LIGHT", e posso assegurar que nem um unico exemplar é destruido, pois em seguida a ser cuidadosamente lido, o "magasine" é passado adiante, para os parentes ou amigos.

Faço votos pelo maior successo de Departamento de Publicidade no anno que entra, e posso garantir que o interesse demonstrado por nossos empregados pela revista "LIGHT" perdurará sempre, porque essa publicação se torna cada vez mais interessante e instructiva.

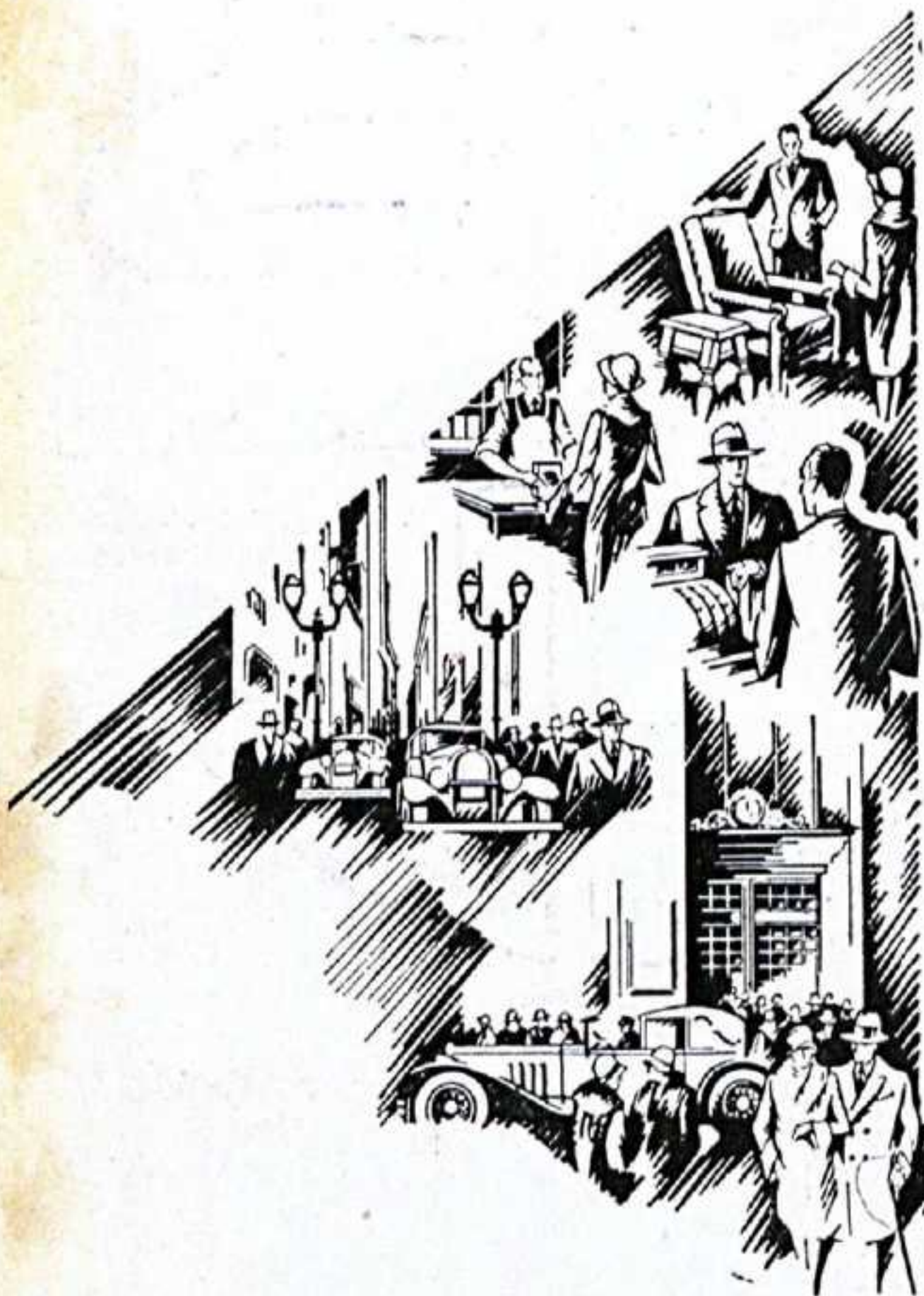
Muito sinceramente

W. J. WOOLLEY.

Superintendente da Divisão de Omnibus.



O Valor da Publicidade em "Light"



É INDISCUTIVEL o valor da publicidade em "Light" e os negociantes e industriaes que a têm sabido aproveitar provam assim habilidade e tino commercial. Felicitandonos pelos serviços que lhes temos podido prestar divulgando os seus productos entre os nossos 50 a 60.000 leitores, agradecemos-lhes ao mesmo tempo a confiança demonstrada e a que procurámos corresponder da melhor fórma... A propaganda de qualquer producto em "Light" é forçosamente util e efficiente. Quem annuncia e se esforça em tornar conhecidos os artigos que vende, procura, para a sua propaganda, o vehiculo que offereça as maiores vantagens. E' precisamente o caso de "Light", que é distribuida gratuitamente aos empregados da Rio de Janeiro, Tramway, Light & Power C.º Ltd., a maior empresa de serviços publicos da nossa cidade e do Brasil e que occupa cerca de 17.000 pessoas. Amplamente illustrada é lida e guardada por todos com carinho, e por isso que trata da vida e dos interesses de cada um é lida tambem pelas suas familias, alcançando assim um publico formidavel, o que lhe dá uma situação excepcional. Nessa massa de leitores estão todos os publicos, encontram-se todas as qualidades de compradores: para o artigo de luxo e caro, para o artigo barato e popular. A capacidade de comprar varia com a renda que cada um possui e dos directores, aos chefes de secção, empregados de escriptorio, conductores e motorneiros ou simples operarios encontram-se na Light milhares e milhares de homens com renda maior ou menor e todos precisando comprar para si e suas familias. Representam uma formidavel freguezia a ser conquistada. Os annunciantes de "Light" têm ainda outra vantagem que é do mais alto valor: os seus annuncios têm um publico certo, sobre o qual é possivel insistir com proveito mostrando a utilidade de qualquer artigo. Mais ainda: esse publico, esse numero formidavel de possiveis freguezes, está reunido na mesma Companhia e póde ser dominado por uma propaganda constante e intelligente. E' um factor admiravel de successo e que tem sido bem comprehendido pelos que annunciam em "Light". Tambem só por intermedio de "Light" é possivel agir sobre elle. Não é pois indiscutivel o valor da publicidade em "Light"? Agora uma palavra aos meus collegas: é do nosso interesse preferir para as nossas compras as casas, que annunciam em "Light". Si o fizermos, daremos taes vantagens a esses commerciantes, que delles poderemos obter tambem vantagens excepcionaes. Além disso é justo. E' um dever de reciprocidade.

A. L. MOTTA

A. L. MOTTA

A. L. MOTTA



A
força
do
annuncio

Collegas!
comprem
nas casas
que annunciam
em "Light".
E' um dever
de reciprocidade!



A. L. Motta

Chefe da Publicidade de "Light".

O BONDE



Por F. C. Scoville, Chefe do Dep. de Publicidade.

Vista de Copacabana, ha pouco mais de 20 annos.

CONSTRUTOR DE CIDADES

Copacabana de hoje. Uma cidade que foi construida pelo bonde.

UM serviço de bondes electricos efficiente e seguro é o maior factor para o desenvolvimento de qualquer cidade nascente.

Um bom serviço de bondes electricos constróe lares e fabricas, eleva o valor dos immoveis e augmenta a fortuna de toda a cidade.

Qual a empreza no Rio de Janeiro que se possa gabar de tantos serviços prestados á cidade quanto a Companhia de Bondes Electricos ?

Qual a empreza mais merecedora do apoio dos cariocas ?

O SERVIÇO DE BONDDES ELECTRICOS DO RIO DE JANEIRO E' UM BOM CIDADÃO.

MAS, o que é um bom cidadão ?

E' um homem que dedica seu tempo e a sua energia ás obras civicas, é aquelle que encara com sympathia todas as causas favoraveis á collectividade, aquelle que paga uma porcentagem justa das despesas publicas, aquelle que trabalha no local e auxilia industrias locais. Em resumo é o homem que colloca em primeiro logar antes mesmo dos seus, os interesses da cidade em que vive.

JULGADA sob qualquer um desses aspectos, a Companhia de Bondes Electricos do Rio de Janeiro é um bom cidadão:

- a) — Paga a sua porcentagem justa de impostos, entregando ao Thesouro Publico grandes quantias, que são mais tarde empregadas em escolas e outros serviços.

- b) — Emprega muitos trabalhadores — residentes aqui — que gastam seus ordenados no commercio local e conservam dentro da propria cidade o dinheiro ganho.
- c) — Paga parte da despeza de calçamento das ruas, diminuindo assim os encargos da municipalidade para bemfeitorias.
- d) — Fornece o meio mais barato de transporte.
- e) — Augmenta e mantem o valor das propriedades immoveis.
- f) — Auxilia o crescimento da cidade.

A COOPERAÇÃO DOS CIDADÃOS E DA EMPREZA DE BONDDES ELECTRICOS.

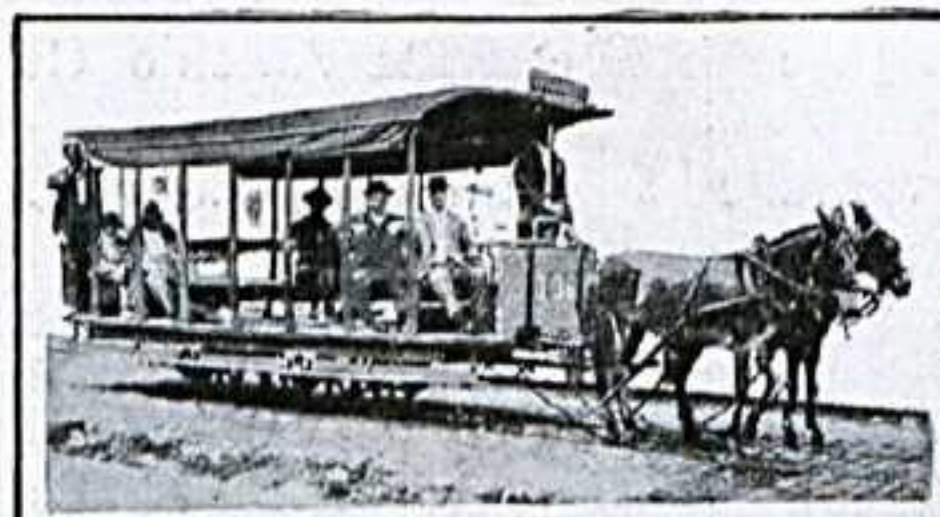
EXISTE, entre os cidadãos do Rio de Janeiro e a Empreza de Bondes Electricos, uma verdadeira associação de mutuos esforços para fazer

crescer e prosperar a collectividade. Essa Associação — como todos os negocios cooperativos — presuppõe certas obrigações de parte a parte, para poderem ser attingidos os fins almejados.

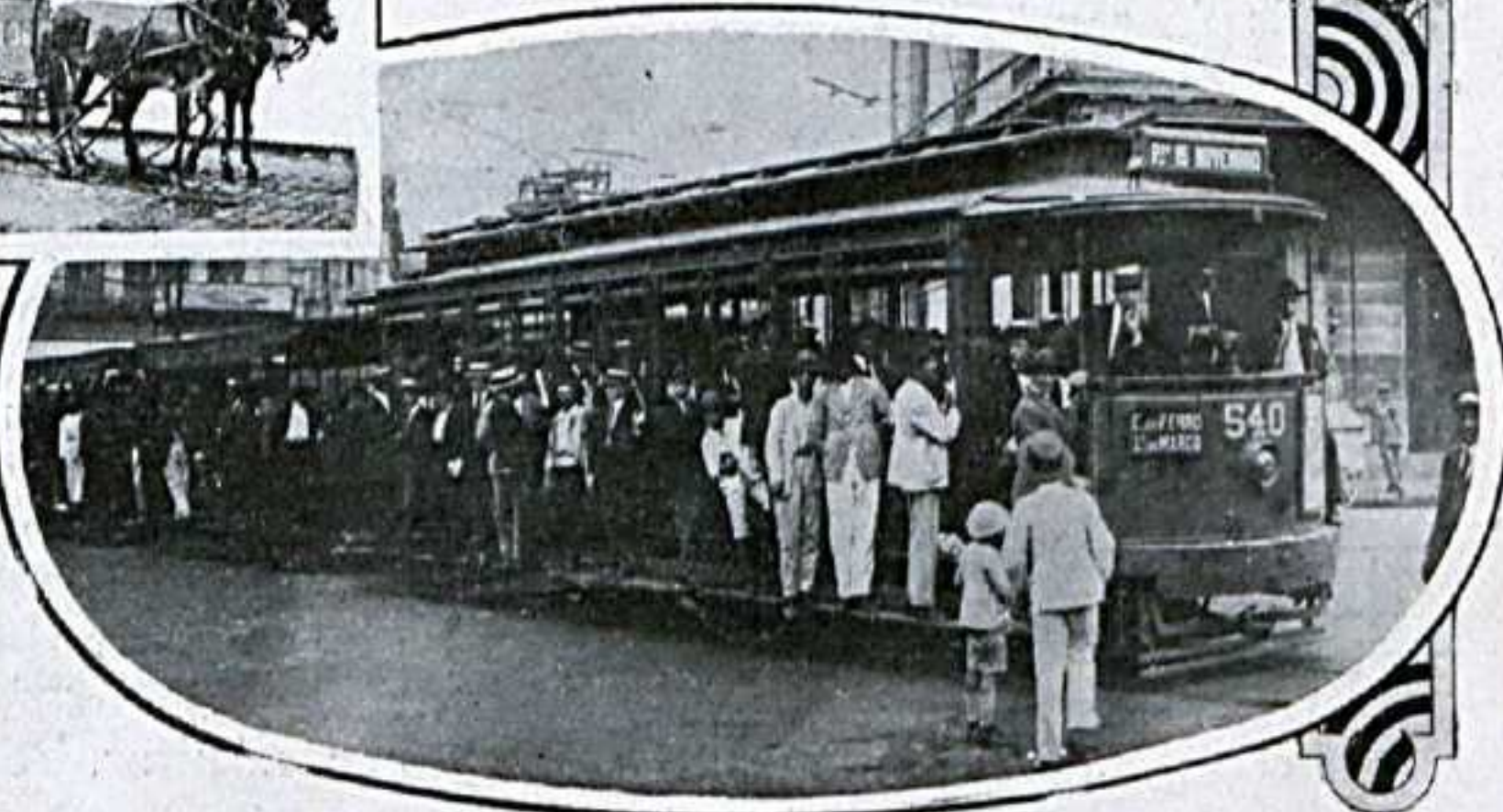
*) — Da parte da Empreza de Bondes Electricos existe a obrigação de manter transportes seguros e economicos; de pagar a sua justa quota das despesas geraes; de auxiliar todos os movimentos tendentes ao progresso civico.

*) — Da parte dos cidadãos do Rio de Janeiro existe a obrigação de se familiarizarem com os problemas de transporte; de analysar antes de criticar; de serem bons freguezes dos bondes para que os serviços dêem renda e se possam manter sempre em progresso.

Os socios que maior successo alcançam são aquelles que trabalham



O BONDINHO DOS NOSSOS AVÓS



O electrico moderno e civilisado e que já não basta ás nossas necessidades.

de commum accordo e se auxiliam mutuamente. A Empreza de Bondes Electricos do Rio de Janeiro pede, pois, a cooperação de todos os Cariocas para num esforço commum fornecerem á bella Capital do Brasil o melhor serviço de transportes, de qualquer cidade do mundo.

A Empreza de Bondes Electricos está desempenhando a parte que lhe compete. Cheios ou vazios, com sol ou chuva, durante o dia e durante a noite, nos domíngos, feriados ou dias uteis, os bondes electricos estão sempre trabalhando. Elles levam e trazem os empregados ao trabalho, levam freguezes aos negociantes, espectadores aos theatros, crentes ás igrejas. O seu horario é de 24 horas por dia. E o custo deste serviço indispensavel é mais baixo que o de qualquer outro meio de transporte.

—○—
O SERVIÇO DE BONDES CONTRIBUE PARA O BEM ESTAR DA RAÇA.

ENCARADO sob outro ponto de vista o serviço de bondes contribue não só para a fartura e o progresso da collectividade, mas também para o bem estar da raça. Os transportes baratos, rapidos e seguros para o territorio inexplorado, fóra do perimetro urbano, permitem aos cidadãos de recursos modicos comprar terrenos e construir lares, pór um preço a seu alcance.

As vantagens trazidas á propria nação pelo estabelecimento de uma nova classe de cidadãos proprietarios são só ultrapassadas pelas trazidas a esses proprios cidadãos, que assim podem criar seus filhos num meio mais sadio, longe das condições sem hygiene e desmoralisadoras dos centros muito populosos das cidades. Por esta forma o serviço de bondes electricos trabalha pelo progresso da cidade, da nação e do povo.

Todas essas vantagens poderão ser alcançadas si os propagadores da ideia de "morar no campo e trabalhar na cidade" puderem contar com um systema rapido de transportes.

As linhas expressas para os suburbios, organisadas de forma a dar conta do serviço nas horas de afluencia maxima, gozando linhas desimpedidas nos pontos de congestonamento urbano formam a solução do problema.

A LIGHT NÃO CESSA O SEU ESFORÇO.

ALIGHT nunca cessa no seu esforço de dar ao Rio de Janeiro a parte que lhe compete dos serviços publicos. Esta affirmação pode-se applicar a todos os serviços a cargo da Companhia, porém, mais fri-santemente, ao serviço de bondes electricos. Um serviço melhorado — melhores carros — menor intervallo entre viagens — linhas rapidas para os suburbios — medidas para descongestionar o trafego no centro commercial — aumento de salarios e melhores

condições de trabalho para seus empregados: — são esses todos, pontos importantes do programma da Light.

Mas esses melhoramentos serão dispend'osos, nem poderá mesmo ser o programma executado integralmente, sem uma cooperação absoluta dos empregados da Companhia, dos seus freguezes, e dos governantes que estes elegeram para protecção dos seus interesses. Haja, porém, essa cooperação, e a Light pode prometter dar ao Rio de Janeiro um serviço de bondes electrico melhor que o de qualquer cidade do seu porte, no mundo.

—○—
O PROGRAMMA DE MELHORAMENTOS DA LIGHT.

NUMEROSOS problemas terão, naturalmente, que ser estudados e resolvidos, antes do poder ser posto em execução o programma de melhoramentos da Light. Nesta tarefa terá o Carioca de cumprir as obrigações da associação a que acima nos referimos: — familiarizar-se com os problemas de transporte; investigar antes de criticar; dar preferencia aos bondes, afim de que o serviço dê renda á Companhia...

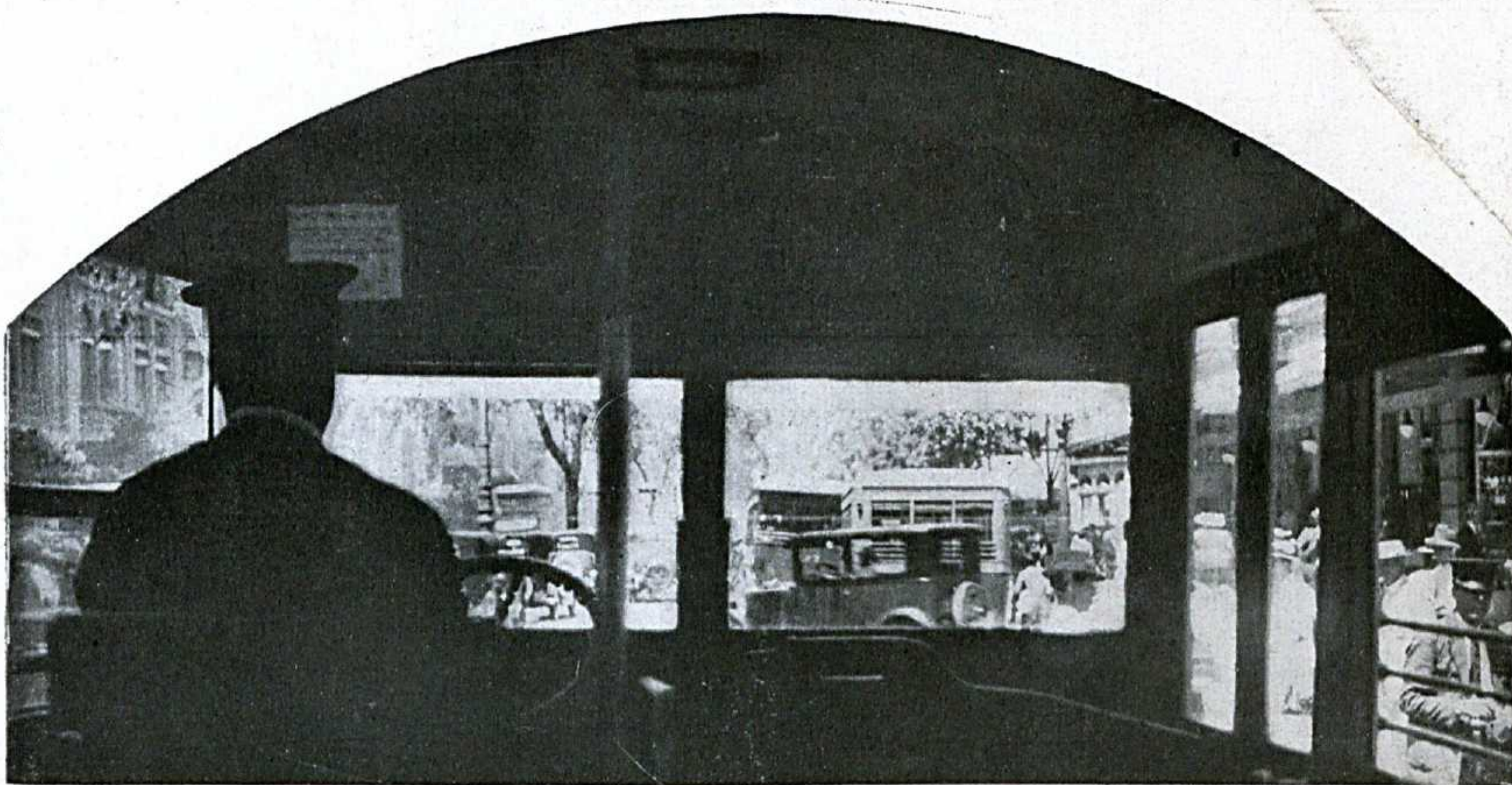
O Carioca não precisa estudos aprofundados de urbanismo ou de problemas de trafego, para comprehender as exigencias mais importantes num systema de transporte.

- o) — Um serviço rapido e seguro.
- o) — A eliminação da congestão de trafego no centro da cidade.
- o) — Transporte rapido para os muitos milhares de pessoas que vivem no suburbio.
- o) — Uma coordenação perfeita no transito de bondes, taxis, omnibus e autos particulares.

Todos esses pontos têm uma correlação intima mas medidas sensatamente estudadas e applicadas poderão certamente, resolver todas as dificuldades que cada um apresenta.

A rua Larga, hoje Marechal Floriano, em 1908. Plena phase de transição da tracção animal para a tracção electrica. Vê-se o antigo bondinho puxado a burros da Carris Urbanos e os novos trilhos de fenda para os electricos da Light.





O LUGAR MAIS SEGURO NA RUA



*Compre passes!
Seja economico!
Poupe o seu
trabalho e o
seu dinheiro!*

O melhor serviço
de omnibus

Horarios rigorosos

Pessoal escolhido

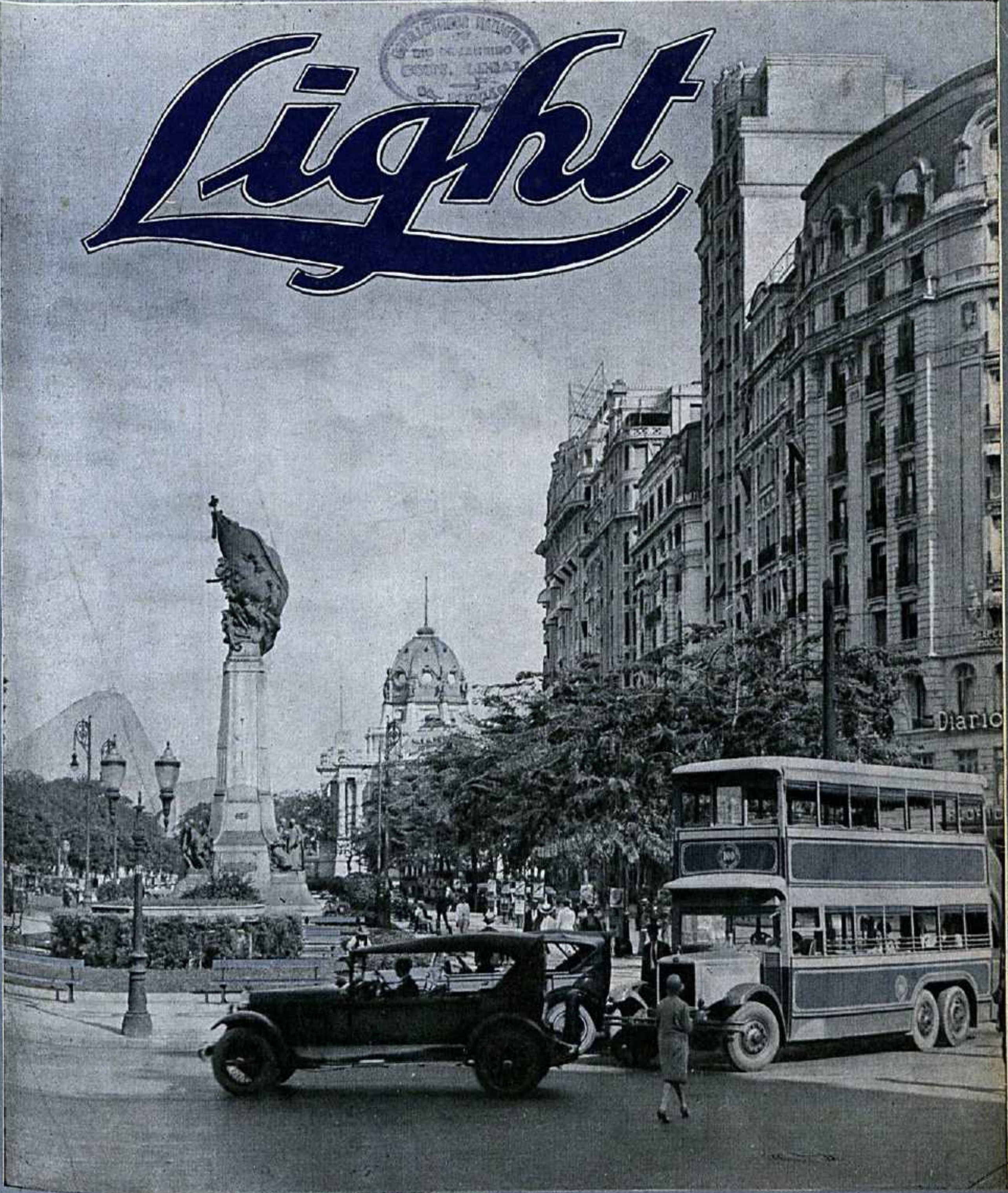
Carros confortaveis
rapidos e seguros

Usados por
preferencia não por
necessidade

VIAÇÃO

EXCELSIOR

Light



Anno II
Vol. II

Maio -- 1929
Num. 16

O Centenário do Omnibus

por

C. Bezerra de Miranda

(Especialmente para "Light")

Onde surgiu o primeiro *omnibus*? Quem lhe deu o nome? Como evoluiu até nossos dias?

Futeis para muitos as questões propostas, afiguram-se-nos ellas, todavia, interessantes e merecedoras de atenção, tanto mais quanto, força é confessar, investigações de menor proveito para a humanidade têm exercitado os mais elevados engenheiros.

Por outro lado, oportunas nos parecem essas indagações, quando o problema da viação é dos que ora mais nos preocupam, quer sob o ponto de vista da rapidez, quer do conforto, condições estas exigidas nos grandes centros de civilização e hoje satisfeitas pelos modernos typos de carros *auto-omnibus*, resultantes da sequencia de aperfeiçoamentos verificada através de um seculo de realizações positivas.

Antes de se tornar um facto o serviço regular e ininterrupto de *omnibus* nas grandes capitães; antes, de se atingir o gráo de melhoramento que assás nos contenta, muitas, muitissimas tentativas fracassaram com o objectivo de proporcionar-se ao publico um meio de transporte confortavel, economico e veloz.

Assim é que, já em 1661, por suggestão de Pascal, o duque de Roanez obtivera um privilegio para a exploração de carruagens publicas que circulassem em Paris, segundo um itinerario predeterminado. Esses vehiculos, porém, não passavam de carroças pesadissimas e o preço de seus logares era excessivo para a época.

Segunda tentativa fez-se em 1672, tambem em Paris. Outros modelos, preços mais accessiveis e... fracasso repetido.

Depois de 1678 e até principio do seculo passado, o novo processo de locomoção cahiu no abandono.

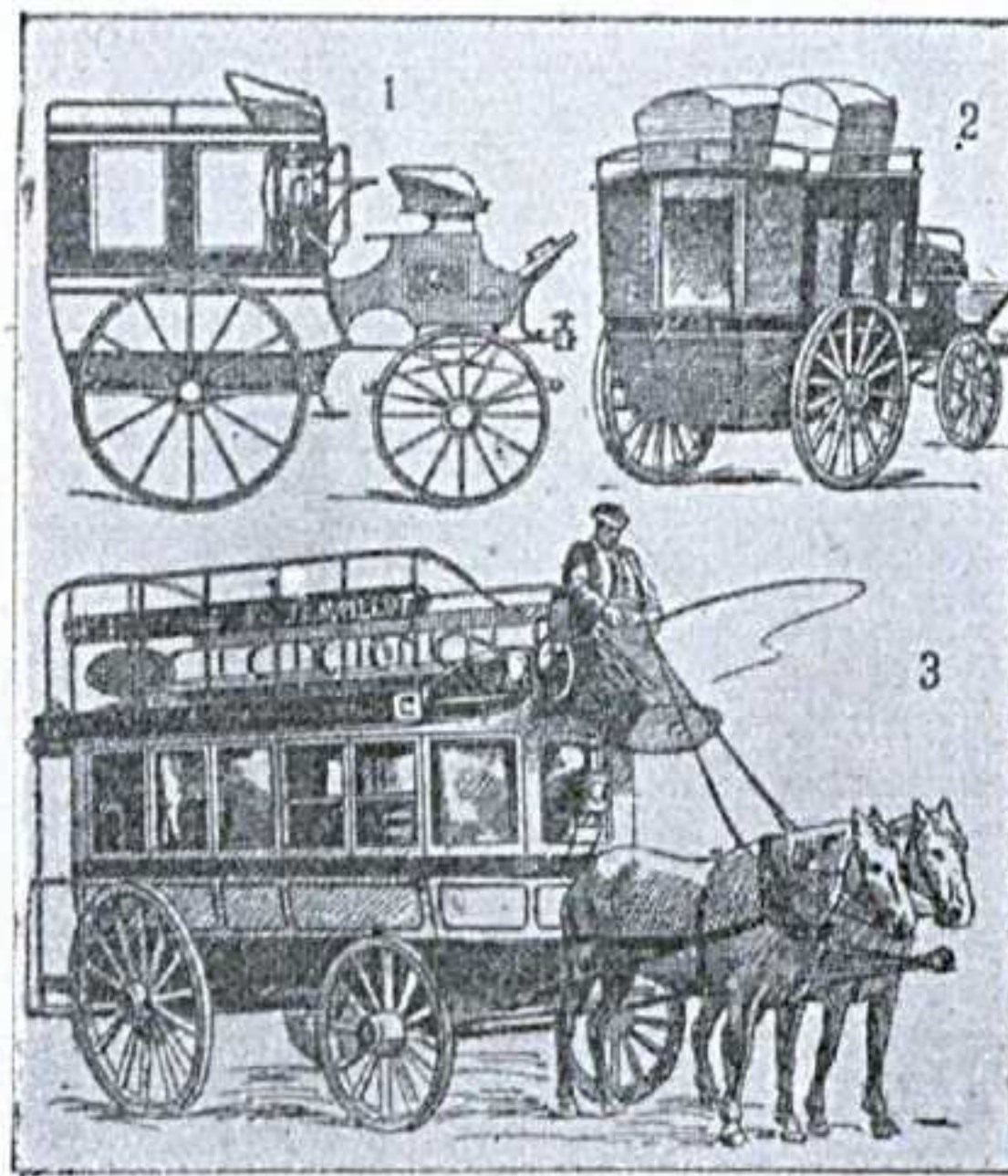
Foi retomada a idéa em 1819, por M. Godot, que, entretanto, solicitando do prefeito de policia autorização para pô-la em pratica nos "boulevards", viu indeferido o seu requerimento, sob o pretexto de que taes vehiculos, parando constantemente na via publica, trariam um sério embaraço ao transito geral.

Desattendidos quantos peticionarios se apresentassem, os mais tenazes volveram as vistas para a provincia.

E assim, em 1826, M. Baudry, proprietario de uma casa de banhos numa localidade proxima de Nantes, como lhe escasseassem os freguezes, resolveu recrutar-os na cidade, e, desde então, começaram os nantezes, embasbacados, a verem passar pelas ruas um carro comprido, com dois bancos paralelos, que de dia em dia se iam enchendo de banhistas.

Affirma-se ter sido ahi que esse genero de vehiculos foi baptisado com o nome de *omnibus*. Diz-se que, por esse tempo, havia em Nantes um vendeiro chamado Omnes, muito conhecido e afreguezado na cidade. Como antigamente as

casas não tivessem numeros por onde se distinguissem, não prescindiam nunca da taboleta, mais ou menos engenhosa, conforme o talento ou a argucia do dono. E o Sr. Omnes, para attrahir a atenção, mandou escrever estas palavras na taboleta de seu estabelecimento: "*Omnes omnibus*". Um trocadilho que significava bem o que o autor queria, pois logo se tornou popular na localidade.

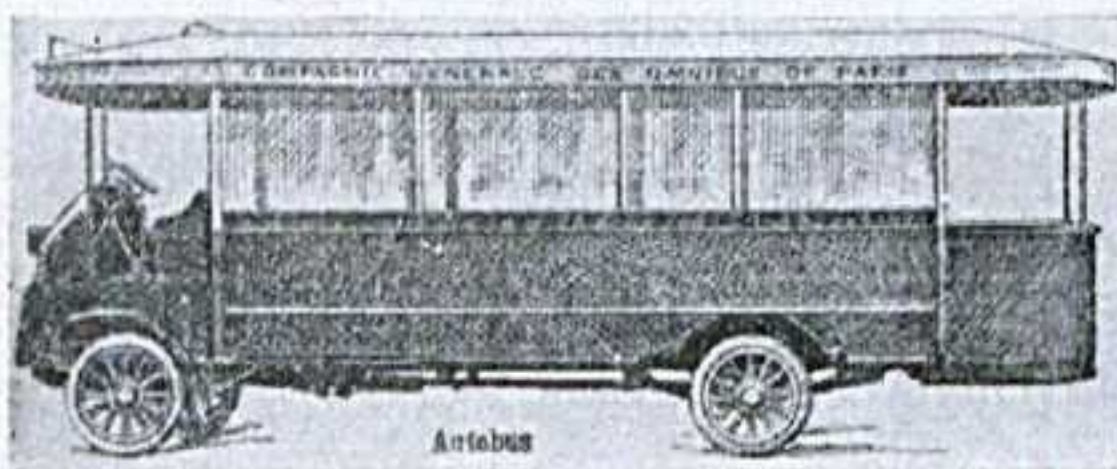


Os antigos omnibus de França — 1) o omnibus de familia. 2) de estrada de ferro. 3) os antigos carros da Cia. de Omnibus de Paris.

Baudry, que almejava identico successo, adoptou o nome para o seu carro e obteve com isso o maior exito.

Animado pelo resultado auferido, o feliz empresario melhorou o typo de seus carros (já então em numero de tres) e, associado com capitalistas de sua terra natal, estabeleceu em Bordeaux um serviço semelhante.

Em 1828 entrava Baudry em Paris,



Typo dos carros da Cia. Geral dos Omnibus de Paris.

com as credenciaes de suas experiencias. Já a sua fama de notavel realizador corria na metropole e lhe não foi tarefa difficil ahi reunir os fundos necessarios para a organização de uma grande sociedade anonyma. Em poucos mezes estava a capital com linhas regulares de *omnibus*.

Mas... veiu o inverno de 1829, aspero e cruel; a neve levantou barreiras nas ruas; as forragens subiram a um

preço exaggerado, e dos prejuizos que lhe causaram essas calamidades Baudry não pôde mais erguer-se!

Prudentes e praticos, os inglezes de ha muito se haviam collocado na expectativa. Após maduros estudos e observações dos acontecimentos que se desenrolavam do outro lado da Mancha, com absoluta segurança lançaram-se em campo. E, com a primavera de 1829, surgiram em Londres os primeiros *omnibus*, então dotados de todos os melhoramentos possiveis e em serviço regular de transporte de passageiros.

Emquanto em Paris continuavam a accentuar-se a má vontade da administração municipal e a desconfiança do povo com relação aos *omnibus*, a ponto de fracassarem ainda outras empresas, em Londres esses vehiculos ingressavam, precisamente ha um seculo, sem que, até hoje, uma unica vez fosse ali o serviço por qualquer circumstancia interrompido.

Eis por que consideramos o anno corrente, de 1929, como aquelle em que se deve, com fundamento, commemorar o centenario do *omnibus*, desprezando todas as tentativas anteriores e que não lograram exito definitivo.

Embora no mesmo anno, só alguns mezes depois appareceu em Nova York o novo genero de vehiculos.

Esforzaram-se os norte-americanos para supplantar com aperfeiçoamentos os typos conhecidos, e apresentaram na Exposição Universal de 1867, em Paris, um modelo de *omnibus*, o que muito contribuiu para que augmentasse a indignação dos parisienses contra as empresas que os serviam, surdas ás suas reclamações.

O modelo exhibido pelos norte-americanos parecia ter resolvido o problema do conforto, desde 1855 estudado pelos francezes e ainda entre elles sem solução satisfactoria.

Para os inglezes, a amostra sensacional não constituiu grande novidade, por isso que em seu paiz se havia progredido muito nesse assumpto e quasi todos os melhoramentos apresentados pelo modelo exposto em Paris já eram de ha longo tempo conhecidos em Londres.

Um desses melhoramentos, quicá o mais importante no momento, foi a criação de lugares, de preço inferior, para operarios e demais pessoas de condição humilde.

Vehiculo essencialmente democratico, (seu proprio nome o indica) o *omnibus* — para todos — devia destinar-se a quem quer que fosse, pequeno ou grande, que nelle desejasse viajar.

Assim, installaram-se bancos lateraes sobre o toldo, custando ahi a passagem a metade do preço habitualmente cobrado.

Foi incompleta, entretanto, a innovação. Durante mais de quinze annos os passageiros do toldo se queixaram de que as taboas que formavam os assentos dos bancos, empenadas pela acção

do sol, se transformavam em reservatórios de agua, quando chovia, tornando-se innocuaveis.

Apellava-se, em vão, para quem de direito, no sentido de se cobrirem os toldos, pois, além do inconveniente referido, aos passageiros era penosa a viagem, expostos ao sol e á chuva.

Accrescia ainda a circumstancia de não offerecerem os toldos a menor segurança, tanto que, frequentemente, os passageiros eram delles arremessados ao sólo, ferindo-se gravemente alguns e, na quéda, muitas vezes outros encontrando a morte.

Em Londres, acertadas providencias impediram a verificação desses factos. O serviço de *omnibus* ali, comparado ao das outras grandes capitães, já se havia collocado na vanguarda. Os newyorkinos seguiam-no de perto, sem contudo superal-o.

"Carro do progresso", como o chamou E. About, o *omnibus* não mais interrompeu sua marcha victoriosa, nem mesmo através das ousadias da sciencia.

A' tracção animal succederam, ou, melhor, juntaram-se, varios systemas de tracção mecanica: a vapor, pelo ar comprimido, por motores de gaz, petroleo ou alcool, e, finalmente, pela electricidade.

A todos esses systemas, porém, até bem pouco tempo resistiu o antigo *omnibus*, atrelado aos formidaveis cavallos da Normandia.

Desde 1835 vinha sendo ensaiada a construcção de uma estrada de ferro electrica. Tres annos depois, Davidson, escossez, montava uma locomotiva electrica, que realizou, com exito, varios percursos. Em 1850, outra era construída, de maior força e mais velocidade. Seguiram-se outras, cada qual mais potente, até que ficou demonstrada a fallibilidade de todas ellas, no terreno pratico, isto é, concluiu-se que a despesa de producção de energia por meio de pilhas chímicas era demasiadamente excessiva para permittir a sua economica applicação a um systema regular de viação. Com a descoberta do dynamo e os successivos melhoramentos que em breve se realizaram neste methodo de producção de energia electrica, patenteou-se claramente que nessa descoberta residia o verdadeiro meio de applicar a electricidade á exploração de linhas de viação. Comtudo, só em 1879 é que se construiu a primeira linha de tracção electrica com verdadeira applicação pratica. Dahi a apenas quatro annos, seis milhas de estrada de ferro electrica já estavam construídas na Irlanda. Uma linha de menor extensão foi em seguida installada em Chicago.

Nesse mesmo anno surgiu a primeira tentativa de conductor aereo de corrente. Outras se seguiram, em progressivo exito. O passo mais importante, entretanto, dado para o desenvolvimento da tracção electrica, e aquelle que mais estimulou os capitalistas e inventores para se chegar aos resultados que hoje se conhecem neste ramo de viação, foi o estabelecimento da tracção electrica em linhas urbanas. Eis quando surgiu o bonde electrico, rivalizando com o *omnibus*.

Aos progressos successivamente alcançados, seguiu-se em breve uma era de consideravel desenvolvimento no estabelecimento das linhas de tracção electrica, e hoje este systema de viação

ainda occupa um logar importante no conjunto dos meios de communicação com que estão dotados os paizes civilizados.

Apesar do apparecimento do "tramway" electrico, a tracção animal continuou a prestar valiosos serviços ao publico e o *omnibus* subsistiu, fosse porque o velho systema de viação já se houvesse aggregado aos habitos de seus freguezes, ou por outras razões, o facto é que, pelo menos, não nos consta a fallencia de nenhuma companhia de *omnibus* pelo simples motivo da concurrencia do bonde electrico.

Inevitavel, de certo, seria a morte do *omnibus*, isso com o tempo, se nos ultimos annos de tal fórmula não tivessem avançado os passos da sciencia no aperfeiçoamento dos motores de combustão interna, permittindo o prompto lançamento do automovel e sua geral accettazione.

De 1902 em diante foi o *omnibus* substituido nalguns serviços pelo automovel, como no transporte de pessoal e material dos exercitos, na execução de manobras e viagens do estado maior, até que, em 1904, se creasse o automovel verdadeiramente militar, e, por ultimo, o automovel-telegrapho sem fio.

Do serviço de viação urbana, porém, o *omnibus* não foi completamente afastado. Conservaram-lhe a "carrosserie", adaptando-se-lhe tão sómente o motor do automovel.

Dessa fusão, passou elle a chamar-se *auto-omnibus*, *autobus* na França e simplesmente *bus* na Inglaterra.

No Rio de Janeiro, surgiram em 1908 os primeiros *auto-omnibus*, fazendo o percurso entre a Praça Mauá e o Passeio Publico. Foi portador da novidade para a capital brasileira o Dr. Octavio da Rocha Miranda, cujo espirito de empreendimento desde então se revelou, á testa da primeira companhia que entre nós explorou o moderno systema de viação urbana.

Duas décadas depois, isto é, em Dezembro do anno proximo passado, informam as estatisticas da Inspectoria de Vehiculos o serviço nesta capital já era regularmente feito por vinte e tantas empresas, com um total de 337 carros, assim distribuidos:

"Viação Excelsior", 128; "E. N. Auto Viação", 30, "Auto Omnibus S. A.", 26; "Diab Irmão & Cia.", 23; "E. B. Auto Omnibus", 13; "E. Auto Viação Ltda.", 12; "Viação Guanabara", 12; "Studebaker do Brasil S. A.", 11; "Auto Viação Brasil", 10; "Esperança Auto Viação", 9; "Rio Viação S. A.", 9; "E. Viação Progresso Ltda.", 8; "Consentino & Cia. Ltda.", 8; "N. Guerrera", 6; "Martins Jordão & Cia. Ltda.", 6; "Luiz Marinho de Freitas", 5; "Thomaz A. Santos", 5; "Bianchi & Cia.", 4; "C. N. Zananni", 4; "Auto Viação Metropolitana", 4; "B. Uchôa Cavalcanti", 2, e "Independencia Auto Omnibus", 2.

Algumas dessas companhias ora se acham encampadas pela "Viação Excelsior", empresa esta de fundos solidos e efficientemente dirigida pela "The Rio de Janeiro Tramway Light and Power".

Hoje, o numero de *omnibus* ascende a cifra bem mais elevada, em nossa metropole, e dia virá, não mui remoto, em que por esses vehiculos os "tramways" serão para sempre substituidos.

Numa cidade grande, asphaltada e plana, como o Rio de Janeiro, essa substituição a ninguem surprehenderá se a verificarmos dentro de dez annos, a exemplo do que succedeu em Londres e Paris, no centro urbano, após a inauguração do novo systema de viação.

Na primeira dessas capitães, isto é, em Londres, é mais avultado o numero de *auto-omnibus* que o de bondes ou "tramways".

Lá, como em toda parte, contavam-se ás dezenas as companhias que exploravam o serviço, fracassando umas, progredindo outras, até que a mais esforcada se tornou a preferida do publico, a mais prospera, a mais poderosa.

Foi o que se viu com relação á "London General Omnibus C.", que serve, sob o applauso unanime da população, a monumental capital da Inglaterra, com seu milheiro de carros confortaveis, solidos e rapidos.

Das que se conhecem em todos os paizes, esta formidavel empresa é, sem favor, a mais séria organização do mundo em materia de viação urbana.

Seus "*busses*" se parecem com os da "Viação Excelsior", que fazem a linha — *Lapa Estrada de Ferro*. Vermelhos, pouco menores talvez, ligeiramente differem, entretanto, daquelles em certas disposições internas. Menos aperfeiçoados que os nossos, por isso que mais antigos, não abrigam convenientemente o motorista, o qual se aloja fóra do corpo envidraçado da "carrosserie"; só dispõem de uma porta, trazeira, para a entrada e sahida dos passageiros; o importe da passagem não é depositado á entrada, como aqui, e sim cobrado pelo recebedor, que em tróca entrega um "ticket", picotado, com um aparelho especial que traz a tira-collo, sobre o nome impresso da secção a que se destina o passageiro, e, finalmente, nelles se sobe por mão contraria á nossa, isto é, pela esquerda.

Nas ruas principaes, succedem-se os "*busses*", chronometricamente de minuto em minuto, e nos pontos de cruzamento, como Bank, Charing Cross, Piccadilly Circus, Oxford Circus, Marble Arch, Hyde Park Corner, encontram-se esses vehiculos em quantidade tal, de mistura com os "*motor-cars*" e "*side-cars*", que só um milagre de pericia profissional da parte de seus conductores pôde evitar collisões e atropelamentos numerosos.

Os nomes das estações terminaes e principaes ruas são indicados com letras pretas, de grande formato, impressas em taboleta branca de cerca de um metro quadrado, collocada ao alto, de maneira a ser facilmente lida á distancia e encimada por um numero de grandes dimensões, correspondente á linha que o vehiculo percorre.

Os demais *auto-omnibus* da "Viação Excelsior" são, quanto ao typo, á côr, ás disposições internas, ao conforto, ao luxo e á velocidade, iguaes aos melhores que vimos em Londres, fóra do perimetro propriamente urbano. E seus conductores ("*chauffeurs*") nada ficam a dever aos londrinos, como habeis profissionais e homens bem educados.



Foi nos primeiros dias de Junho de 1926 que, satisfazendo a grande e sympathica expectativa do publico, circularam os primeiros omnibus da Viação Excelsior, fazendo a linha Club Naval-Pavilhão Mourisco.

O triumpho foi completo. Não era possivel esperar mais. Dias e dias seguintes disputou o publico os logares nos omnibus, affirmando assim, de maneira insophismavel, a satisfação que lhe trouxe a nova empresa, sobrepujando as tres concorrentes que já existiam

Foi muito simples a razão dessa victoria: carros os mais confortaveis, construidos especialmente para o nosso clima; rapidos, mas

Recebida com acclamações pelo publico, a Viação Excelsior foi uma empresa vencedora desde seu primeiro dia!

pidamente, estendendo as suas linhas por toda a cidade, servindo a quasi todos os bairros. Tornou-se a conducção preferida do publico e, correspondendo a essa preferencia, foi sempre aperfeiçoando os seus carros e o seu serviço.

Desappareceram, pouco a pouco, quasi todas as empresas suas concorrentes e hoje, é a Viação Ex-

celsior a Companhia que presta os maiores e melhores serviços á população, como bem se pôde vêr pela série de linhas que mantém.

E' superintendente geral da Companhia Mr. W. J. Wolley, moço e energico, com longa pratica do serviço, tendo trabalhado por bastante tempo, de 1903 até 1925, na Toronto Transportation Co. de Toronto, Canadá. Na Excelsior, ao mesmo tempo que assegura a maior efficiencia dos serviços, soube assegurar-se a estima de todos os seus auxiliares.

Seu assistente é Mr. E. M. Pullen, moço tambem e capaz, tendo trabalhado alguns annos na "London General Omnibus Co.", de Londres. Completa a direcção da Companhia, Carlos Castello Branco, o grande campeão de remo e natação do Rio de Janeiro e que occupa o cargo de inspector geral do Trafego.

Para a melhor ordem do serviço está a cidade dividida em 2 secções — Zona Sul — sob a chefia de Castello Branco e Zona Norte sob a chefia do Sr. Ulpiniano de Araujo que entrou para a Excelsior como operador e galgou os diversos postos até o de chefe dessa secção.

Muitos são na Companhia os que, entrados logo nos primeiros dias têm galgado os postos com o seu esforço e o seu procedimento exemplar. O pessoal da Excelsior é um pessoal escolhido e caprichoso, mantendo com orgulho a boa fama conquistada. O que assim não procede, não pôde viver no meio e logo deixa a Companhia.

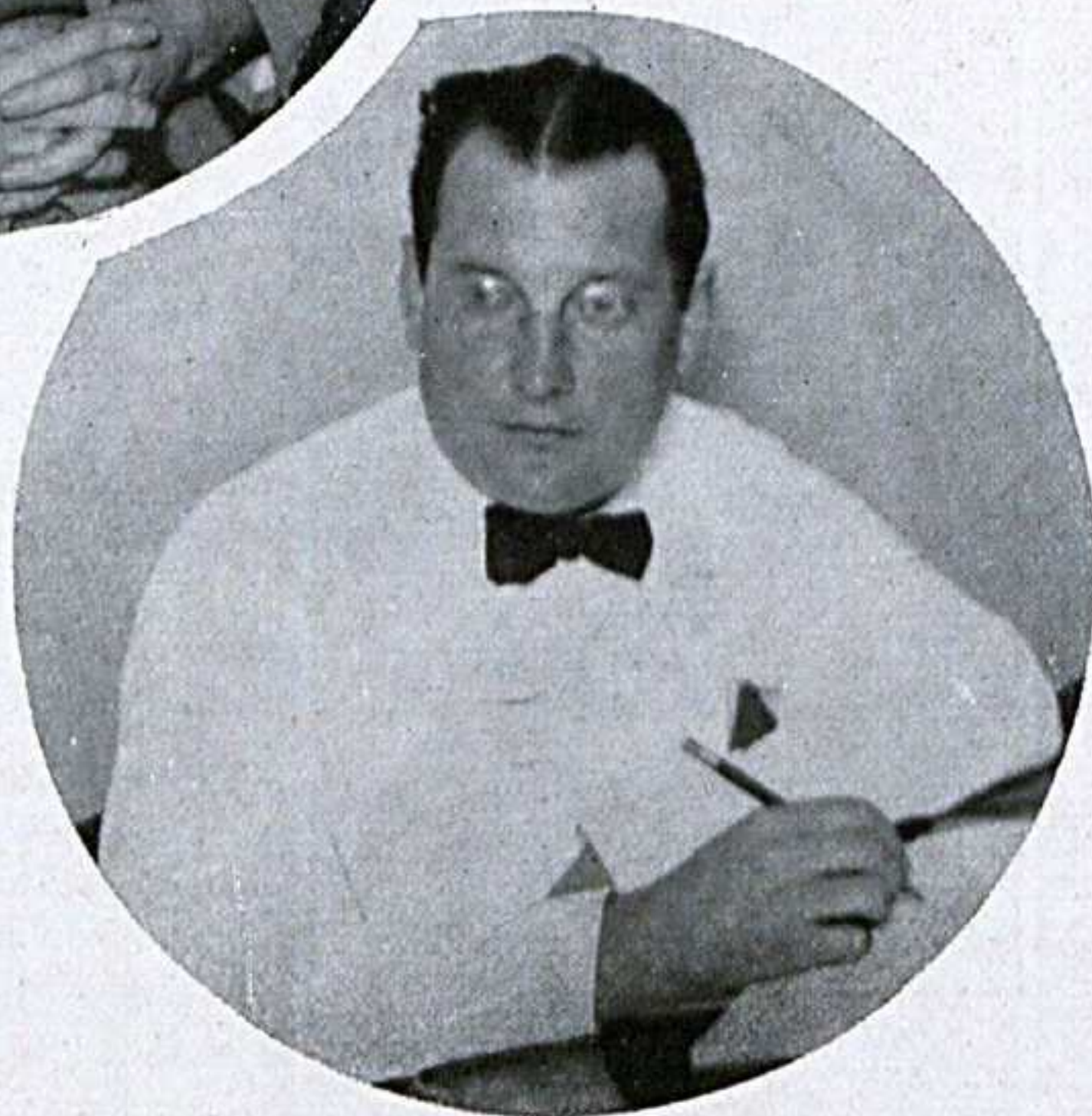
Sabendo-se que com os operadores, trocadores, inspectores e despachantes e pessoal de escriptorio reúne a Viação Excelsior cerca de 350 homens, que asseguram um serviço perfeito de 200 omnibus, é que bem se comprehende e se pôde avaliar o esforço dos directores da empresa. A formação desse pessoal de elite e tambem a acceitação pelo publico de certas medidas que hoje todos consideram indispensaveis custaram muito trabalho e muita luta.



Mr. W. J. Wolley, Superintendente da Viação Excelsior.

absolutamente seguros, obedecendo a horarios regulares e servidos por um pessoal escolhido que punha e põe acima de tudo a sua cortezia para com o publico.

Começou a Viação Excelsior o seu serviço com 28 carros e 35 operadores e cresceu ra-



Mr. E. M. Pullen, assistente do Superintendente



O Sr. C. Castello Branco, Inspector geral do trafego.

A Excelsior teve varias iniciativas das mais uteis: collocou em seus omnibus um aparelho regulador de velocidade, que é sellado pela Inspectoria de Vehiculos e impede a marcha do carro a uma velocidade maior do que a permitida pelos regulamentos; não permite em seus carros o excesso de lotação, preferindo diminuir a sua renda mas assegurar o conforto dos seus passageiros, medida essa que a Prefeitura tornou obrigatoria mais tarde para todas as empresas; estabelecer as caixas collectoras para o recebimento das passagens. A utilidade dessas medidas não foi logo comprehendida por



O Sr. Antonio Cruz, despachante n. 1 — do Largo dos Leões.

todos e houve a principio algumas dificuldades com certa classe de passageiros mas, hoje reconhece o publico o acerto dessas providencias e protestaria sem duvida com energia si fossem supprimidas.

O serviço dos "trocadores", que tomam os omnibus em varios pontos da linha facilitando ao publico a troca do dinheiro para o deposito na caixa collectora da importancia exacta da passagem, o que diminue o tempo de cada parada do omni-

bus para desembarque dos passageiros, e torna as viagens mais rapidas, é tambem das mais uteis e indispensavel á perfeita execução do fim principal do serviço de omnibus: offerecer uma condução mais rapida e mais barata.

Houve algumas dificuldades já o dissemos para a adopção dessas medidas, e para esclarecer o publico sobre as suas vantagens muito

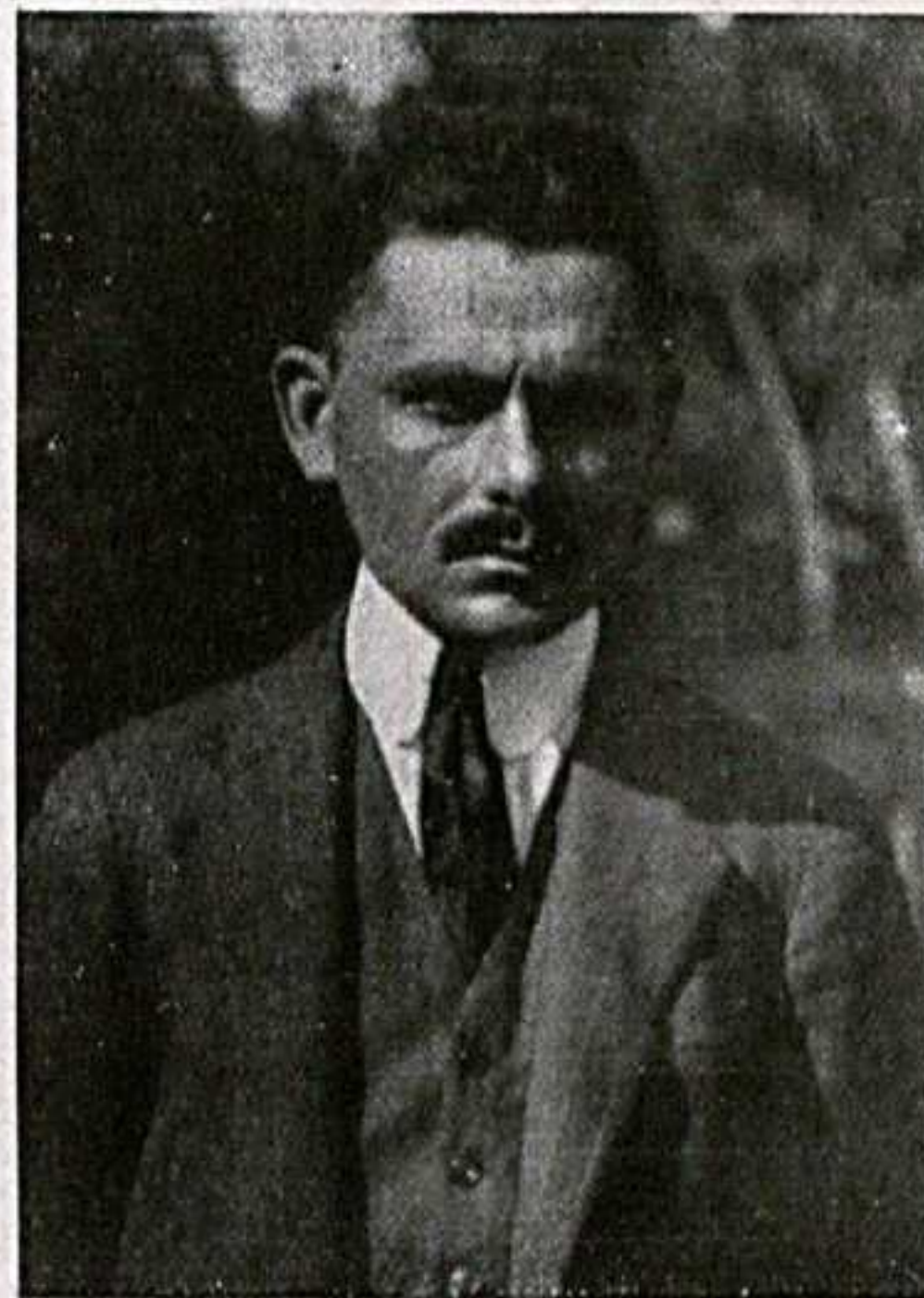
Viação Excelsior

LINHAS EM SERVIÇO

MAUA' - MONROE
 MONROE - MUDA
 MAUA' - LEBLON
 MONROE - MEYER
 MAUA' - IGREJINHA
 E. DE FERRO - LAPA
 MAUA' - LARGO DOS LEÕES
 C. NAVAL - LARANJEIRAS
 THEATRO MUNICIPAL - LEOPOLDINA
 CLUB NAVAL - PAVILHÃO MOURISCO
 CONSELHO MUNICIPAL - AV. 28 DE SETEMBRO
 CONSELHO MUNICIPAL - PRAÇA SAENS PEÑA
 CLUB NAVAL - AVENIDA RAINHA ELISABETH
 CANCELLA - MONROE
 PRAÇA MAUA' - PAVILHÃO MOURISCO
 PRAÇA 7 DE MARÇO - MONROE
 URUGUAYANA - MONROE
 TUNNEL ALAOR PRATA - MAUA'

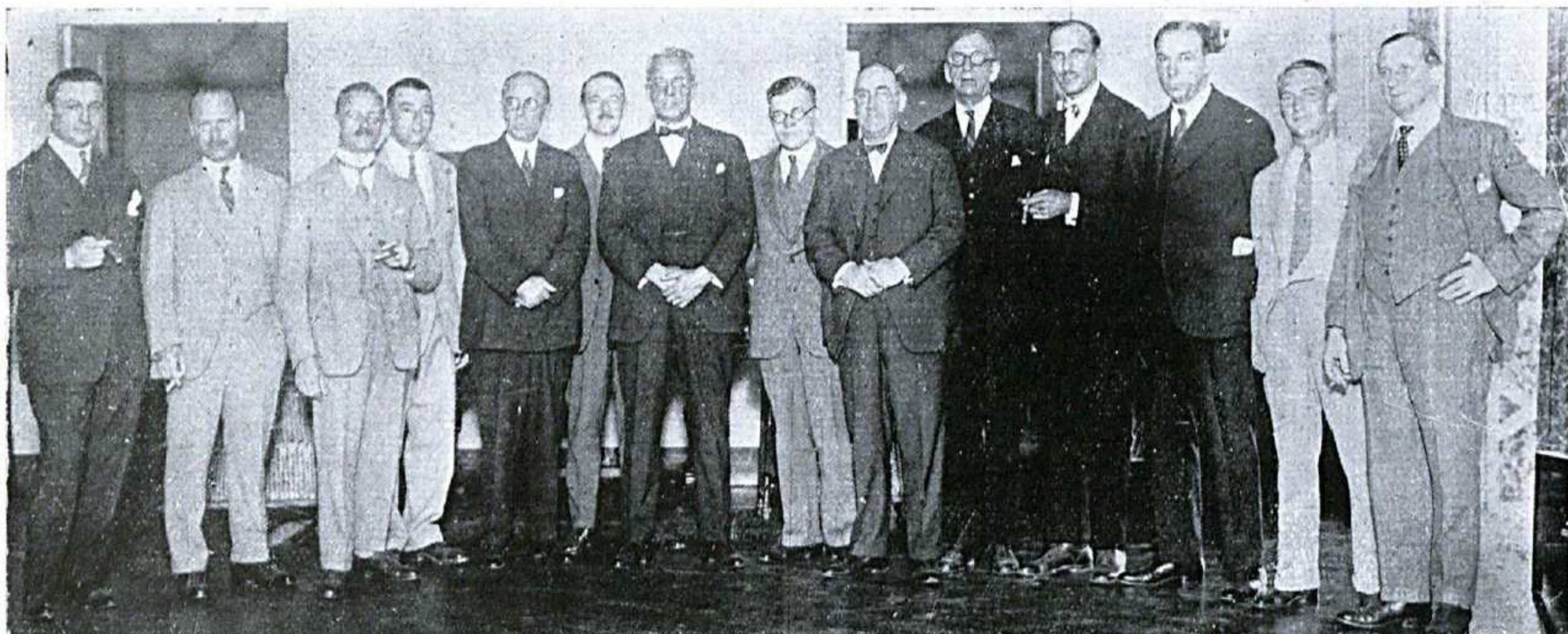
collaborou o nosso Departamento de Publicidade que fez uma campanha de anuncios justamente apreciada pela sua feição educadora, como bem accentuou o brilhante chronista do "Jornal do Comercio" que se assigna Z.

A collocação de correntes nos pontos do Club Naval e Pavilhão Mourisco, para facilitar o embarque dos passageiros, evitando os atropellos, custou tambem tres dias de arduos esforços para a sua acceptação pelo publico e hoje todos reconhecem a sua vantagem. Basta vêr as scenas que reproduzimos na primeira pagina desta noticia, tomadas em horas differentes da tarde, horas de grande movimento para se reconhecer a evidencia da medida que não teve outro fim senão assegurar o maior conforto ao publico.



O chefe da 2ª secção, Ulpiano de Araujo.

Essa tem sido sempre a preocupação maxima dos dirigentes da Viação Excelsior. Quem conhecer as condições em que foi organizado e se tem mantido o serviço, apreciar a excellencia dos carros, o rigor dos horarios, a cortezia dos operadores, o empenho em afastar todos os obices á rapida marcha dos vehiculos e, sobretudo, a segurança da vida dos seus passageiros, que é absoluta, ha de comprehender a victoria fulminante e decisiva dessa empresa que sobrepujou todas as suas concorrentes e presta hoje á população carioca os melhores serviços.



No Gavea Golf-Club. O vice-presidente e o superintendente da Light cercados dos chefes de departamentos que participaram do passeio.

e o outro Mr. C. A. Barton, Superintendente do Departamento da Tracção e Officinas.

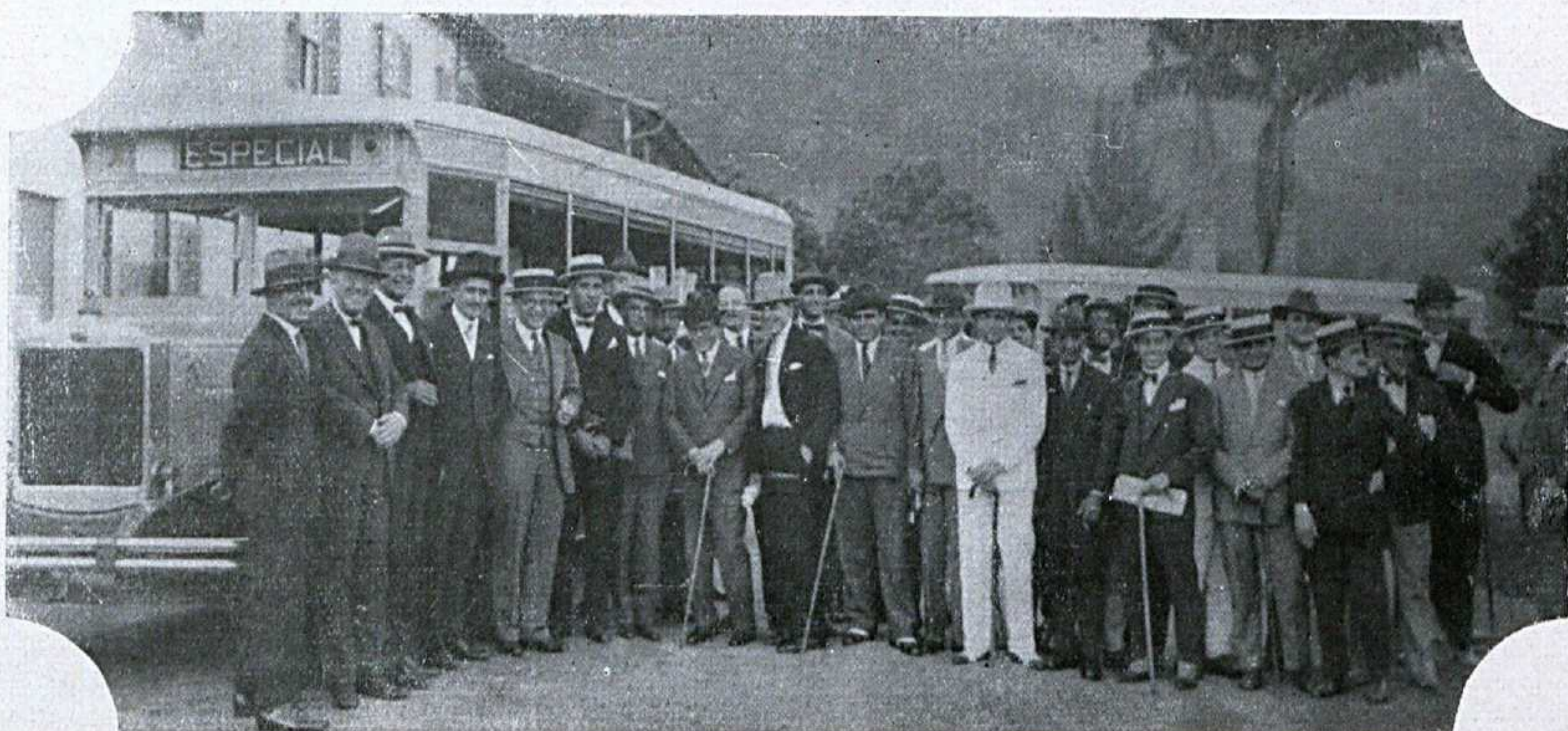
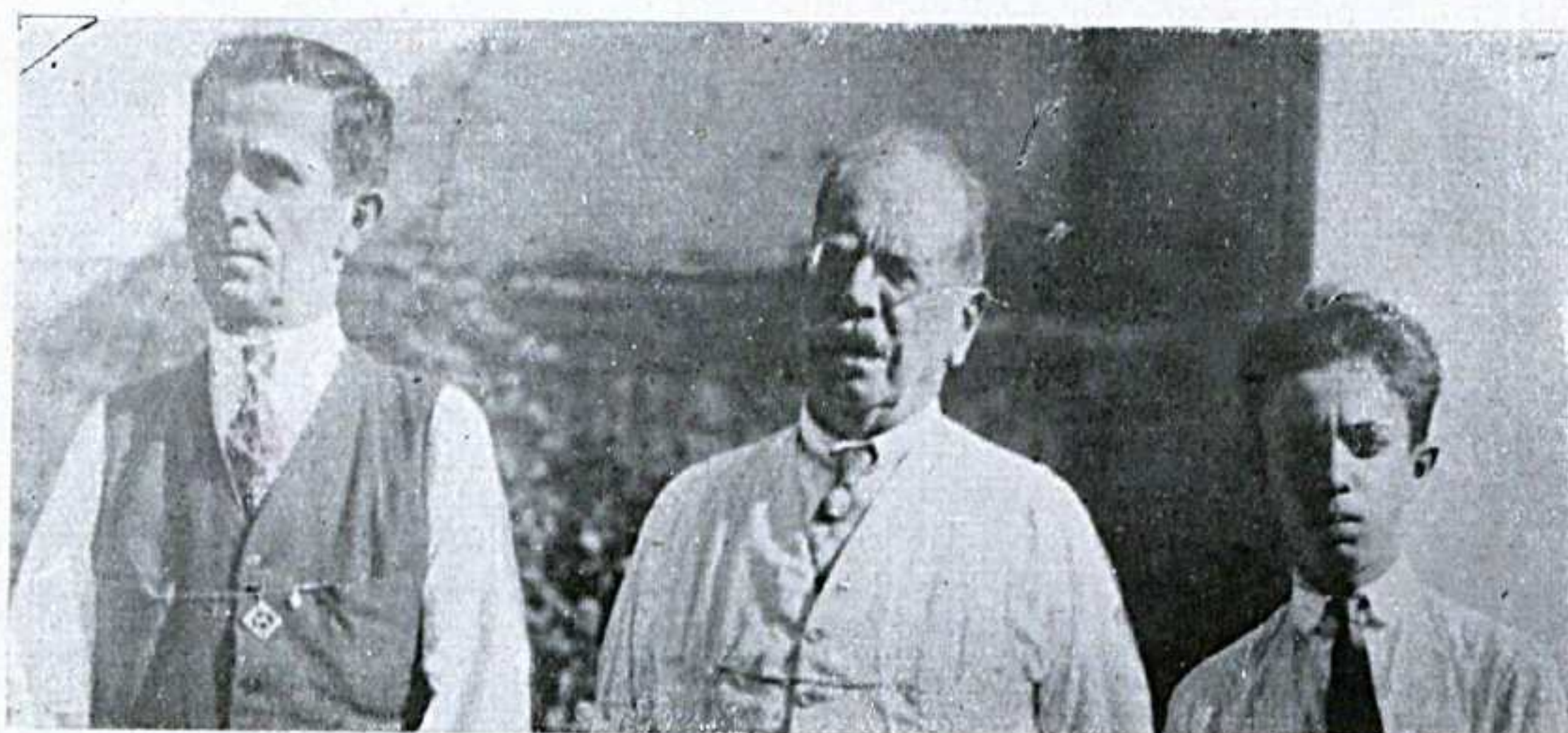
Apresentação dos carros de luxo

Já em pleno successo a Viação Excelsior, foram festivamente inaugurados os carros de luxo. Para apresental-os á imprensa carioca foi organizado a 3

de Novembro de 1927 um passeio dos jornalistas até a séde do Golf-Club, na Gavea, dirigindo um dos omnibus Mr. C. A. Sylvester, Vice-presidente da Light



Os que asseguram o bom movimento do serviço do escriptorio Central da "Excelsior": Srs. Alfredo Lemos Malheiros, Alamiro Sirino dos Santos, Serafim Sirino dos Santos, José Papert e Rubens Abel Papert.



Grupo geral dos que p articiparam do passeio.

A victoria da
Viação Excelsior
foi devida á
correccção dos
que n'ella tra-
balham

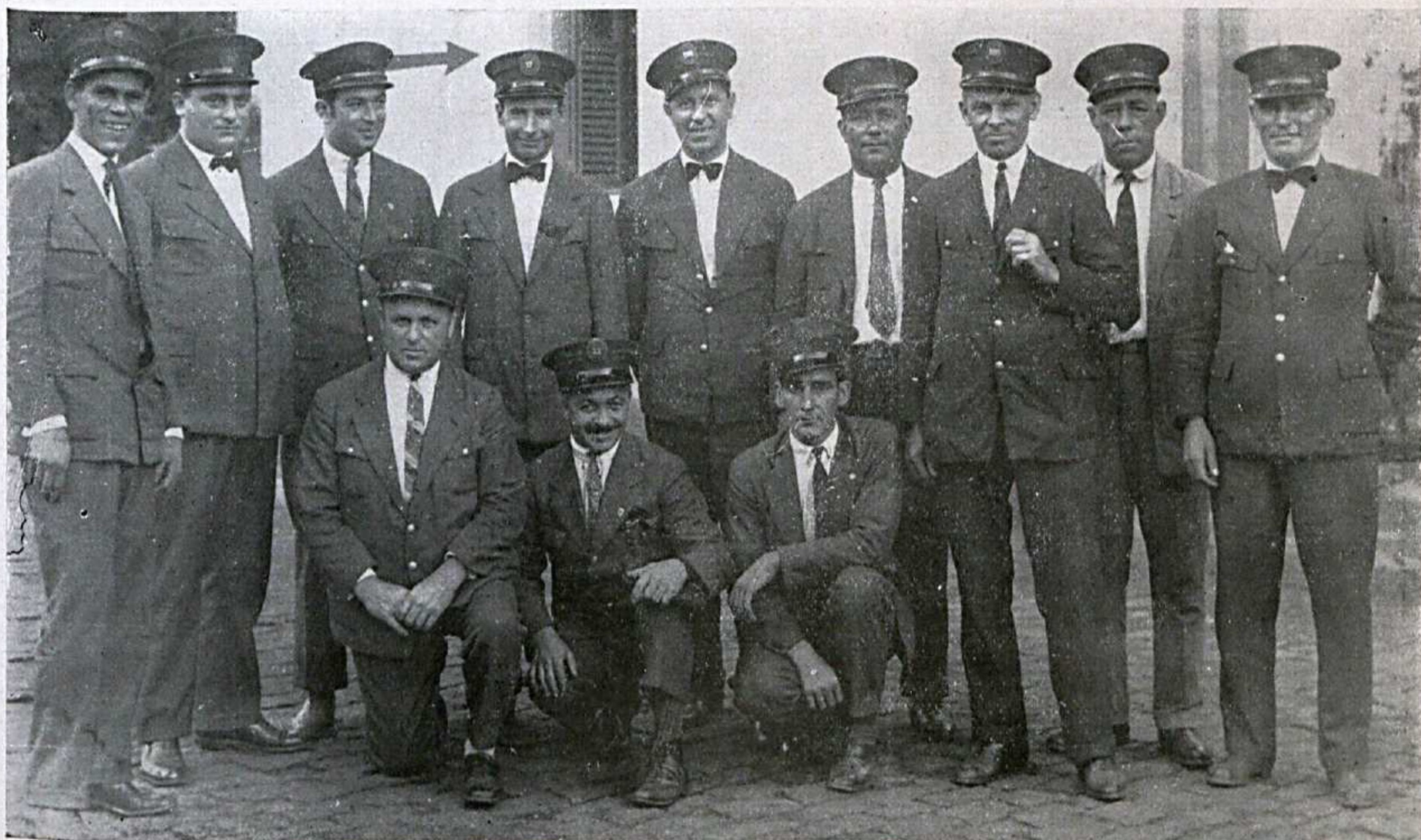


O omnibus tambem merece a citação de honra, pois que, mesmo em luta com as aguas, sempre está ao serviço do publico. (Em um dia de enchente. — Vista tomada na rua Machado Coelho).



UM GRUPO DE INSPECTORES VETERANOS — Da direita para a esquerda: Domingos Martins, Manoel Fialho de Souza, Carlos Pereira Ribeiro, Antonio Pereira de Carvalho, Augusto Calzavara, Antonio José da Silva, Carlos Valente da Silva, Adriano Pipier.

OS QUE NÃO TÊM UMA SO' FALTA! — Aqui está um grupo de operadores de elite. Trabalhando na Companhia desde o seu inicio, não têm uma só falta. São elles, da direita para a esquerda, de pé: Benedicto Francisco de Carvalho, Manoel Ferreira da Silva, Albano Meira Soares, Christovão Ribeiro, Pedro da Cruz, Americo Francisco Rego, José Veloso, Manoel Arlindo de Souza sentados: José de Oliveira, João Ferreira Girão, Antonio Ferreira Girão e Raymundo Mendes de Mello.



Como se forma um chauffeur de omnibus

A SEGURANÇA EM PRIMEIRO LOGAR é o lema da Viação Excelsior e deve ser o de todos que têm a noção bem clara da responsabilidade principal que assumem de garantir as vidas que lhes são confiadas. E' por isso que não basta saber dirigir um carro e conhecer o mecanismo de um motor para ser chauffeur da Excelsior.

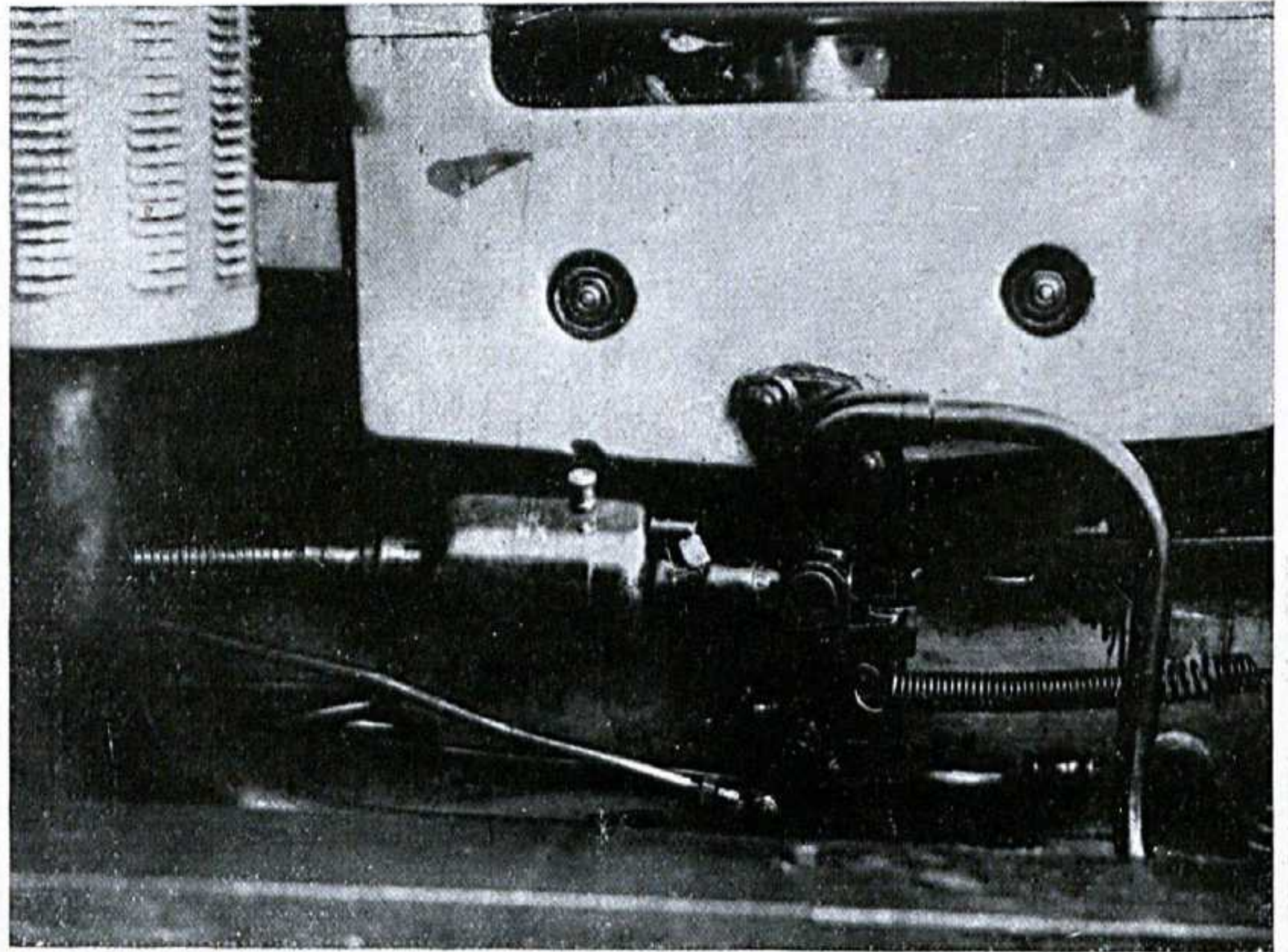
Realmente, por melhores e mais confortaveis que fossem os carros o publico seria sempre mal servido si os operadores — os que dirigem os omnibus da Companhia têm o nome de operadores — não fossem especialmente preparados para a sua função.

O candidato a dirigir um omnibus da Excelsior, depois de exhibir a sua carta de chauffeur e mostrar que sabe... entra para a escola. Vae trabalhar durante varios dias com um instructor especial que o põe ao par de todos os detalhes do serviço, fal-o recordar todas as disposições do regulamento da policia e insiste acima de tudo nos seus deveres da maior cortezia para com o publico e no cuidado que deve ter com a vida dos passageiros e dos transeuntes.

Essas instrucções especiaes, resumidas em 40 artigos, foram o assumpto desse verdadeiro curso de revisão para o chauffeur candidato a "operador" e quando elle está bem senhor da materia e prova, além disso, ter conquistado absoluta pericia na direcção do omnibus recebe do seu instructor

O PRINCIPAL DEVER DO CHAUFFEUR E' TRATAR DA SEGURANÇA DOS PASSAGEIROS E DOS TRANSEUNTES NA VIA PUBLICA, EVITANDO EMPREGAR VELOCIDADES EXCESSIVAS.

(Art. 1º do Regulamento)



O aparelho regulador de velocidade, vendo-se o sello da Inspectoria de Vehiculos.

um "Certificado de praticagem" e entra então ao serviço da Companhia.

E' claro que com um pessoal assim, formado e escolhido entre homens que podem apresentar a sua folha corrida e provar a sua absoluta idoneidade moral, o serviço tem que ser bom.

A preferencia do publico pelos carros da Viação Excelsior é a prova do

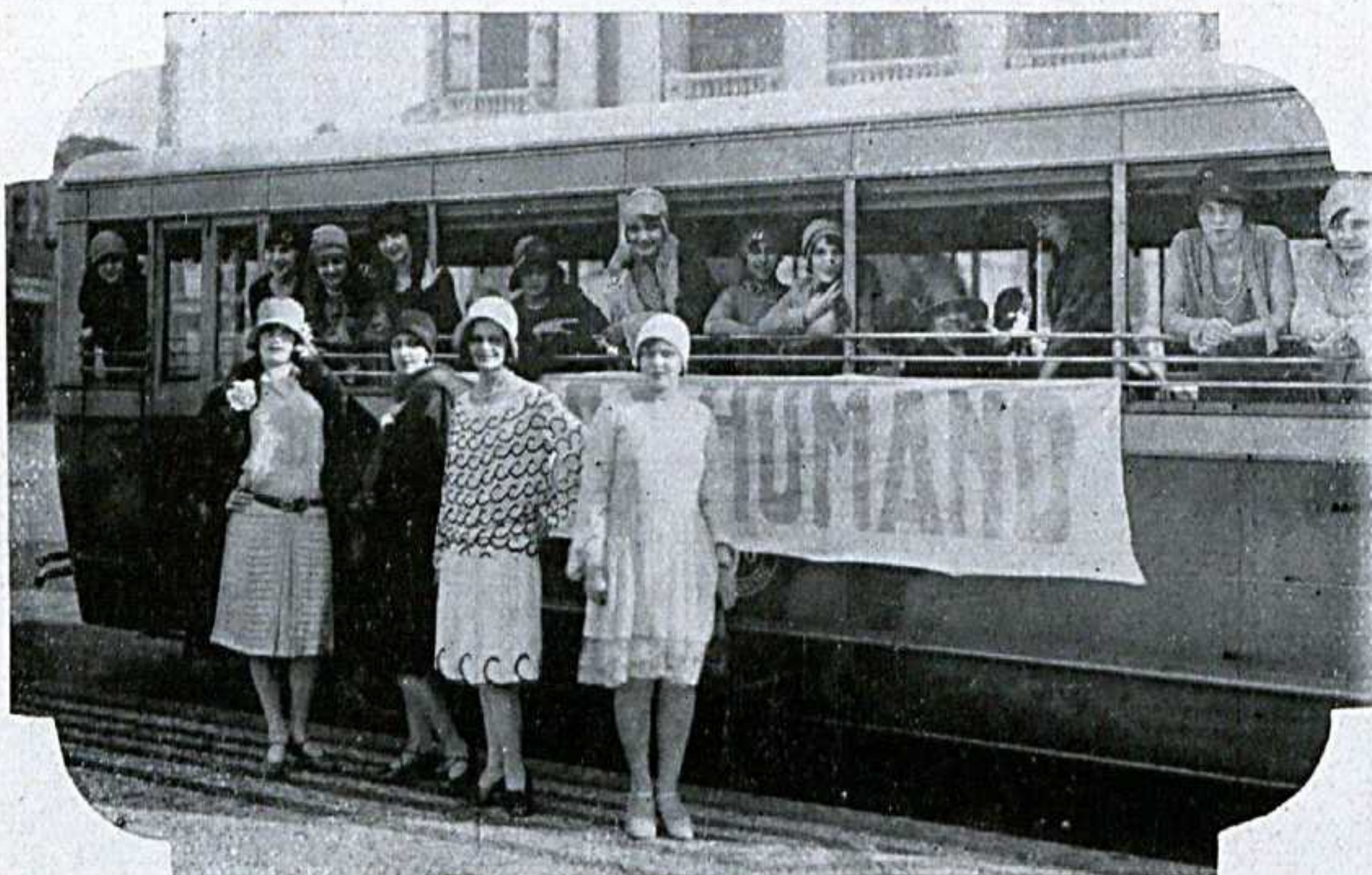
acerto dos directores da Companhia recrutando por essa fórmula o seu pessoal e orgulho dos que nella trabalham, inteiramente justificada, aliás, é também uma garantia para os passageiros.

E são habilissimos os "operadores" da Excelsior. Por mais de uma vez teve "Light" o ensejo de noticiar actos de extraordinaria pericia e admiravel sangue frio por elles praticados, publicando os retratos dos modestos autores de verdadeiras proeza. Não poucas vidas de pessoas imprudentes têm sido salvas por elles.

Conscientes das responsabilidades que assumem para com a Companhia que lhes entrega carros carissimos e deixa em suas mãos a defesa do seu bom nome e para com os passageiros, que lhes confiam as suas vidas, os operadores da Viação Excelsior mostram-se á altura da sua missão e sabem que desempenham uma função social muito importante. Ajudam a vida da população, assegurando-lhe um factor muito apreciavel de progresso.

A maior parte do publico não pôde pagar um taxi para se transportar rapidamente de um ponto a outro da cidade e recorre ao omnibus. Os que trabalham e têm a hora certa de entrada em seus empregos e nas repartições e precisam regressar a suas casas para o almoço, tornando ao trabalho á hora certa também, servem-se dos omnibus que vencem rapidamente as maiores distancias e obedecem a horarios absolutamente regulares. Os "operadores" sabem assim que milhares de pessoas nelles confiam e orgulham-se em corresponder a essa confiança, conquistando como conquistaram a estima do publico carioca.

O CINEMA E O OMNIBUS



Os omnibus da Viação Excelsior foram os preferidos para o confortavel transporte das graciosas artistas de "Barro Humano", film nacional que vae ser exhibido brevemente.

Os omnibus de dois andares

A Viação Excelsior é uma empresa feliz. Venceu desde o primeiro dia e pode vangloriar-se da consagração que recebeu do publico, afirmando em seus annuncios essa verdade indiscutivel: os seus carros eram e são ainda **USADOS POR PREFERENCIA, NÃO POR NECESSIDADE!**

Assim aconteceu desde o primeiro dia, apesar de todos os esforços das empresas concurrentes. Mas não lhe bastou essa victoria e quiz offerecer ao Rio outro melhoramento, já em uso em todas as grandes cidades da Europa e



O omnibus parte sempre da estação Barão de Mauá, com a lotação completa.



Na estação Barão de Mauá, á chegada dos trens de Petropolis. Os omnibus de dois andares são os preferidos do publico.

28 de Abril de 1928, inaugurou a sua primeira linha — Estrada de Ferro-Lapa, levando o primeiro carro como passageiros um grupo de representantes de todos os jornaes e revistas cariocas.

A apresentação dos novos carros ao publico foi feita pelo nosso Departamento de Publicidade e deve-se consignar que se desempenhou desse encargo de maneira perfeita. Na vespera da inauguração official circulou pelo centro da cidade um omnibus de dois andares cheio de moças: as madrinhas dos novos carros, que foram as nossas graciosas collegas da Companhia especialmente convidadas pelo Departamento de Publicidade. Esse passeio e o do dia seguinte, para o qual foram convidados os jornalistas e cinematographistas cariocas, deram em resultado um côro de louvores á empresa feito por todos os jornaes e revistas e ainda a exhibição de films mostrando ao publico o interesse e o prazer do novo typo de conducção. O n. 4, de "Light", de Maio de 1928 trouxe a proposito uma ampla reportagem fartamente illustrada.

Os omnibus de dois andares appareceram e venceram e, como nos primeiros dias, são a conducção preferida para os que precisam ir rapidamente de um ponto a outro no centro da cidade. As duas linhas "Lapa-Estrada de Ferro", e "Club Naval-Estação Barão de Mauá (da Leopoldina)", prestavam á população os melhores serviços.

A razão desta victoria é a mesma que explica o triumpho inicial em 1926: a preocupação maxima pelo bem estar do publico, que encontra carros confortaveis feitos especialmente para o nosso clima e servidos por um pessoal de elite.

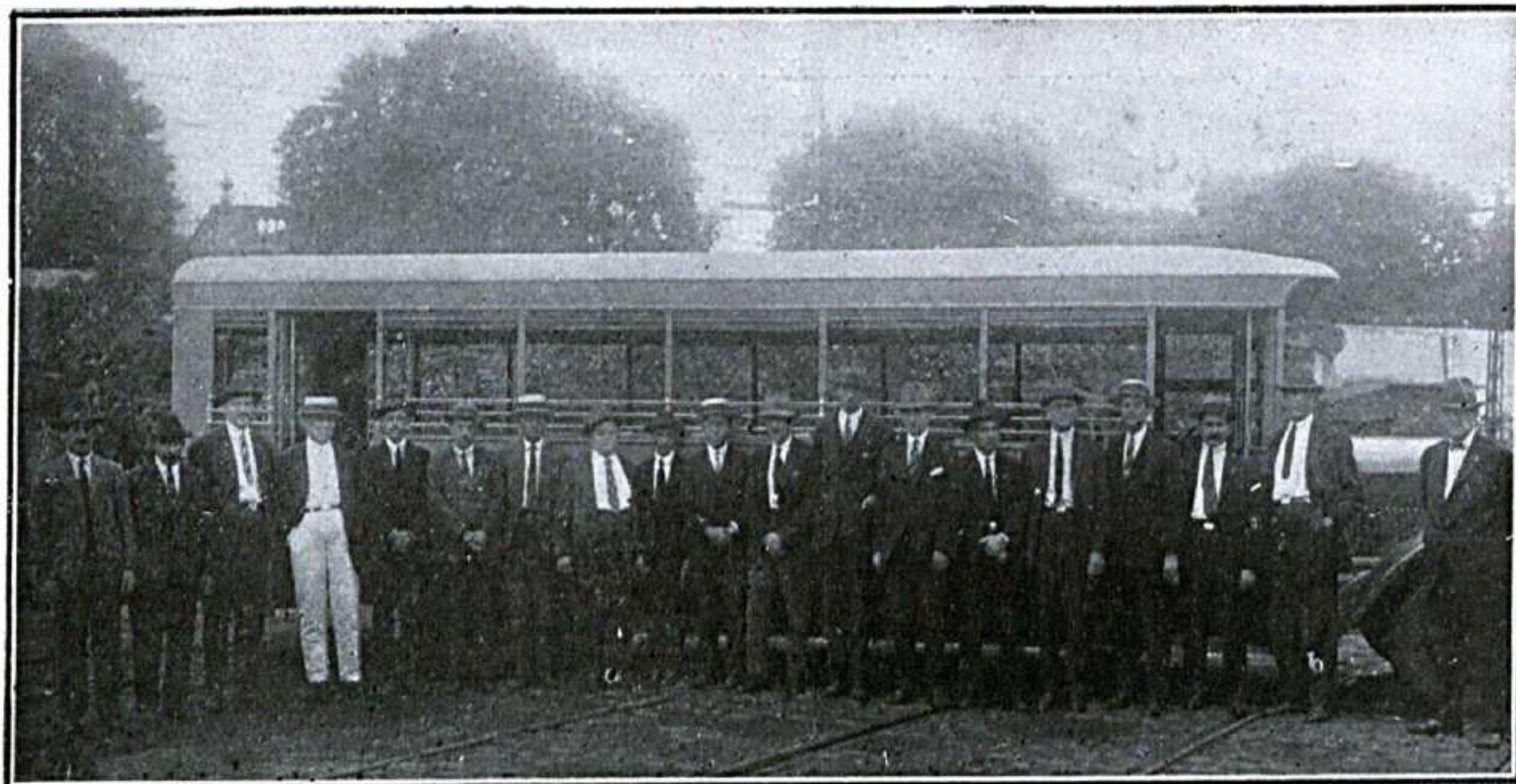
da America do Norte: os omnibus typo "Impérial", os carros de dois andares.

Fez construir diversos omnibus desse typo nas officinas da Light e, a

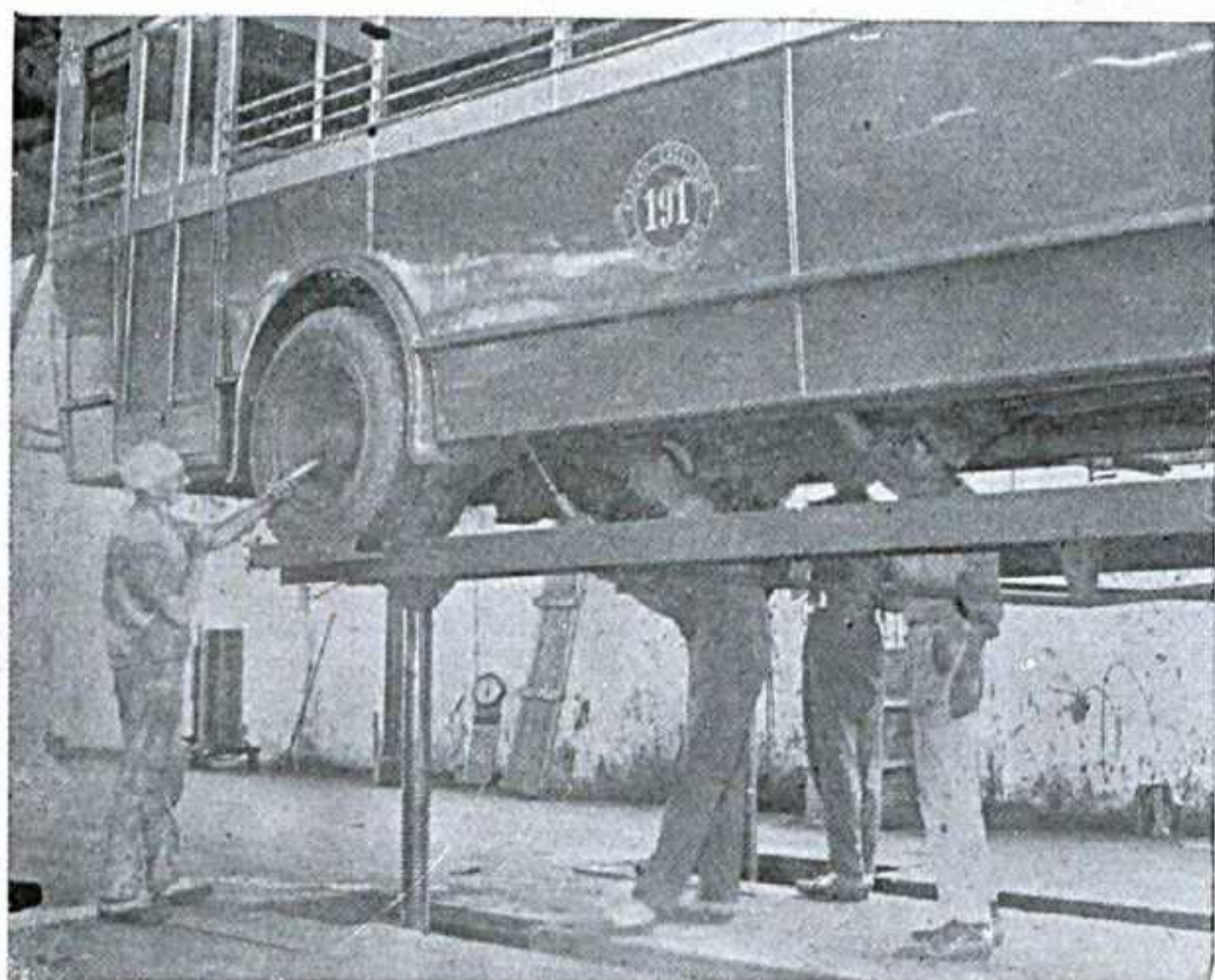
GRUPO DOS PRIMEIROS OPERADORES DOS OMNIBUS DE DOIS ANDARES. — Da esquerda para a direita, em pé: Alpeniano Gomes de Araujo (hoje chefe da 2ª secção); João Lopes da Silva; Rolende Paulo Ribeiro, Antonio José da Silva e Carlos Valente (todos tres são hoje inspectores); Arlindo Bittencourt, Albano Soares; Manuel Ferreira da Silva; Americo Francisco Rego e Antonio de Carvalho (hoje inspector). Sentados: Avelino Rodrigues; Amadeu Coelho; Raymundo Mendes; Affonso Faria (hoje inspector); Marques Antonio Marcos; José Martins Ferreira e Fernando Augusto Ferreira.



COMO
SE
CONSTROE
E
SE
CONSERVA
UM
OMNIBUS



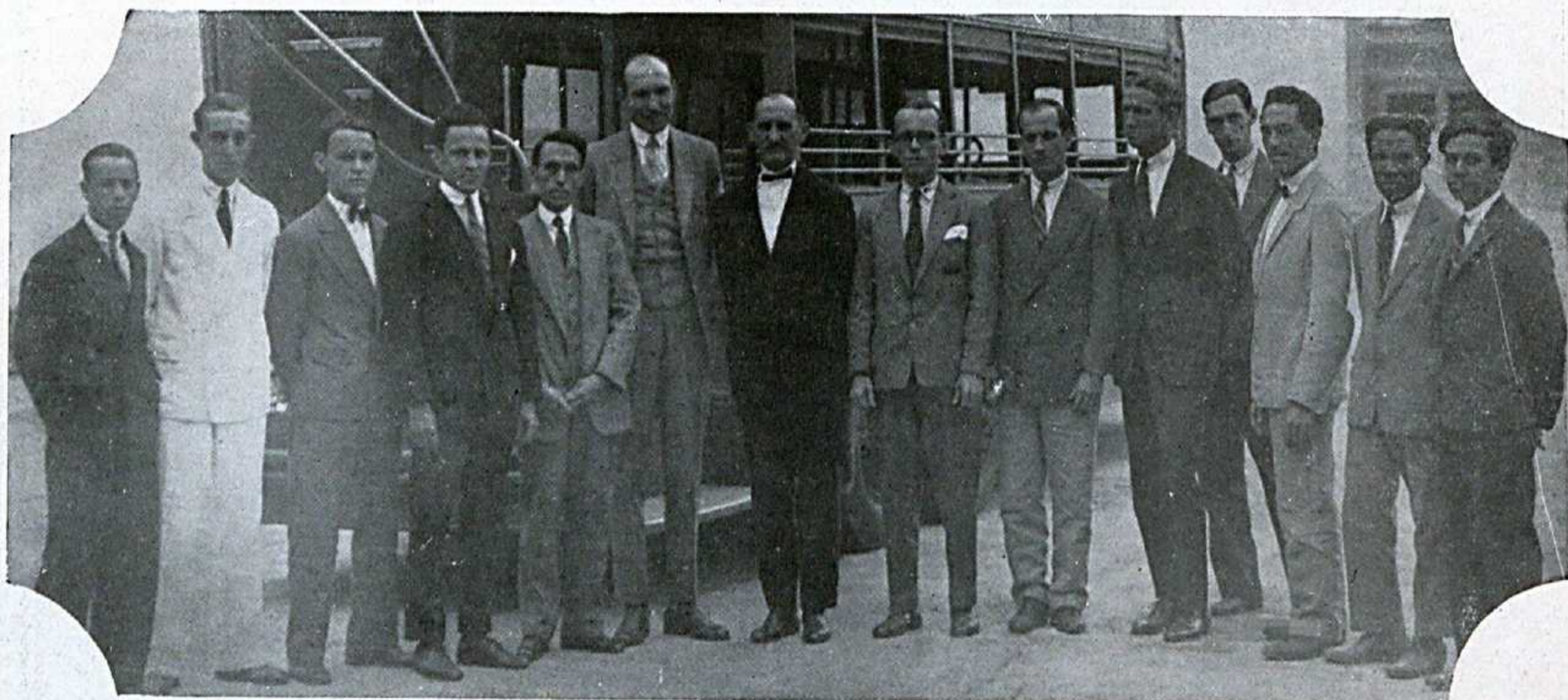
O omnibus n. 1, ao sahir das officinas da Light. — Vê-se Mr. C. A. Barton, Superintendente do Dep. da Tracção e Officinas, com seu assistente Mr. J. C. Herlyck e diversos funcionarios desse Departamento.



NÃO é preciso recordar com maiores detalhes, aos leitores de "Light", que é nas grandes officinas da Companhia que se constroem todos os omnibus da Viação Excelsior. Mostramol-o já, em reportagens successivas quando divulgámos os admiraveis trabalhos do Departamento da Tracção e Officinas, superintendidos por Mr. C. A. Barton, tendo Mr. J. C. Herlyck, como assistente.

Importados os motores — Daimler", — de 35 e 90 cavallos e os "chassis- Guy", tudo mais se constroe nas officinas da Light á Avenida Lauro Müller e essa affirmativa é um dos melhores elogios aos nossos collegas desse Departamento.

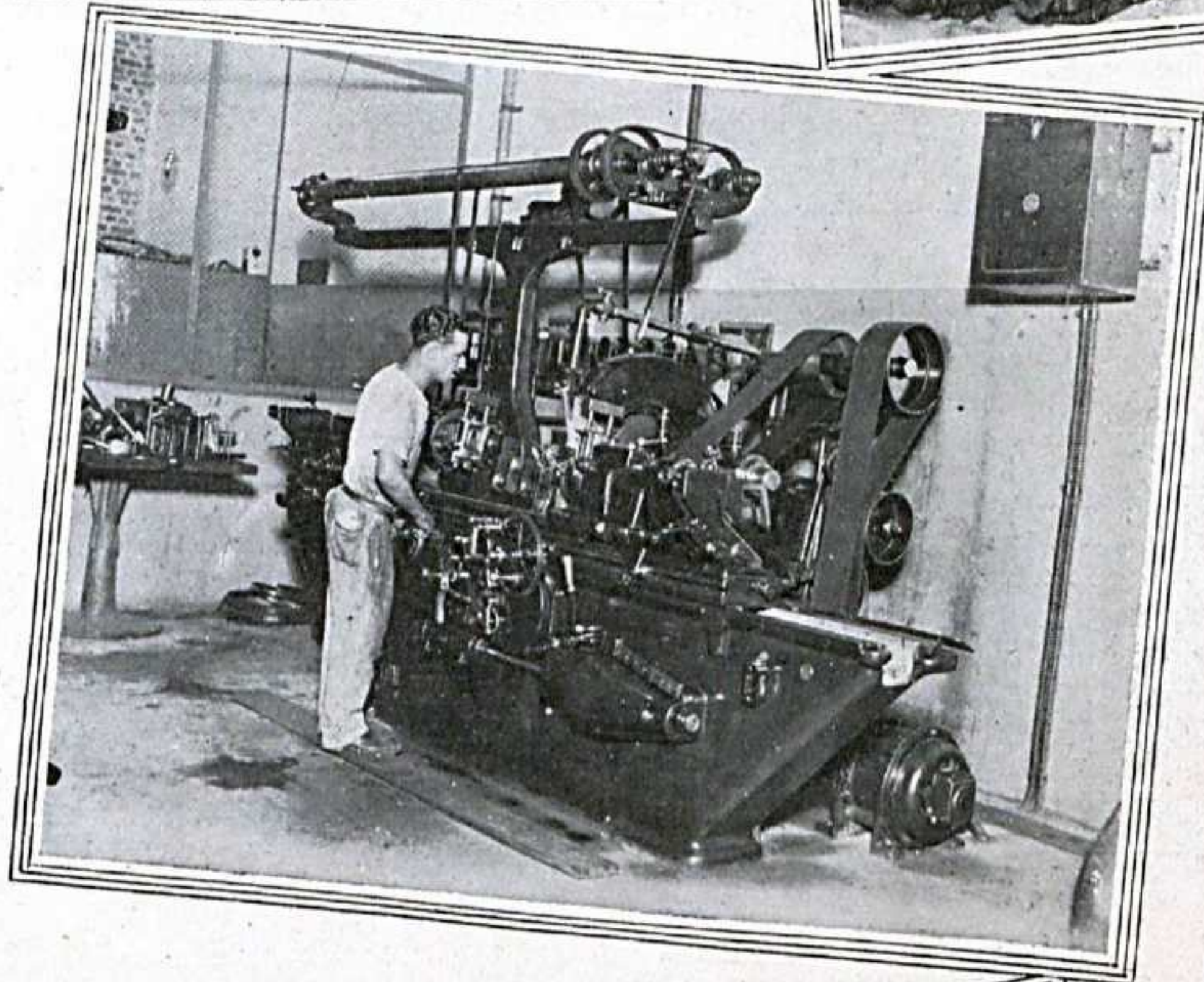
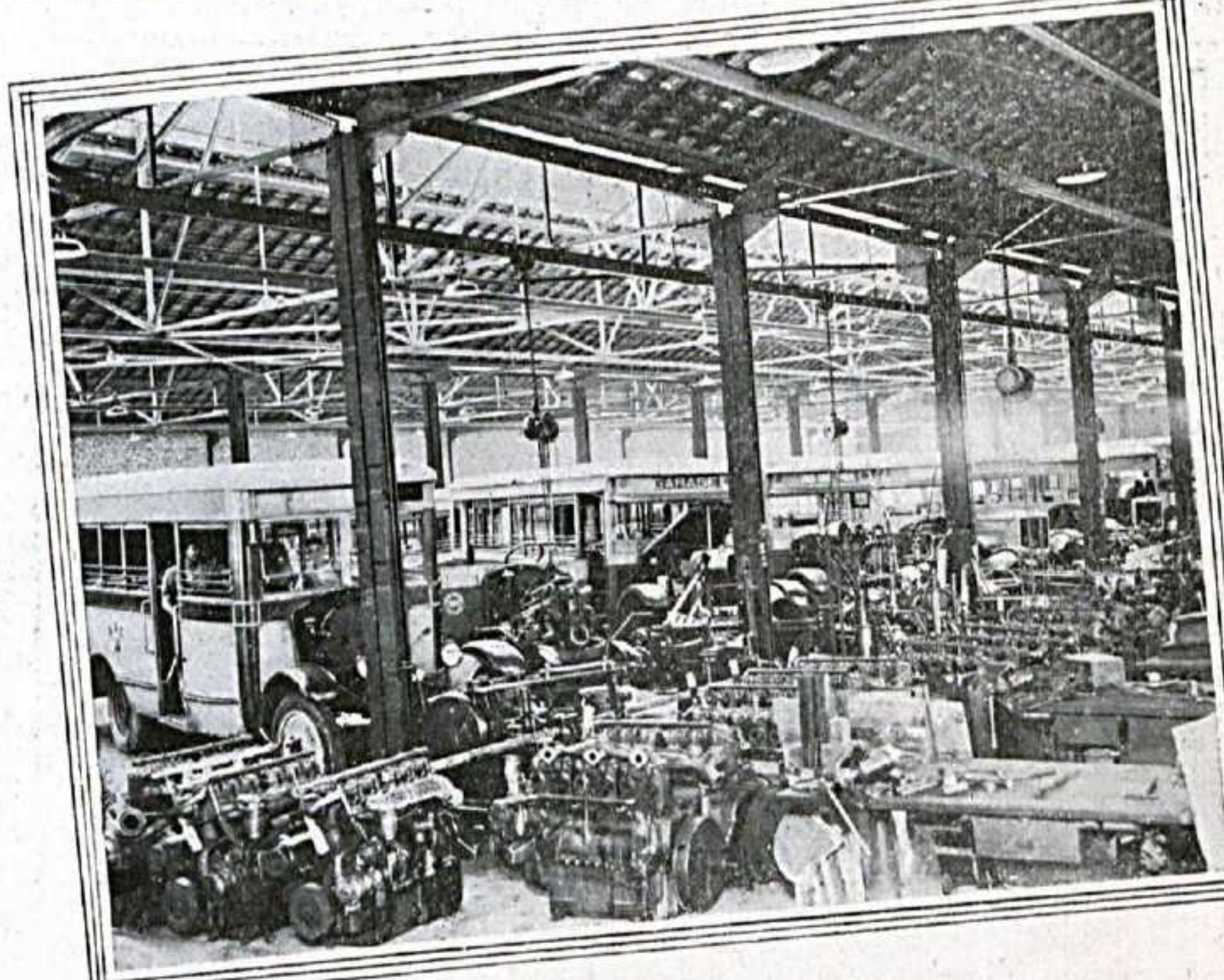
Nas officinas da Light. — Terminando a montagem de um omnibus.



Grupo dos chefes e empregados do escriptorio Garage Maurity. — Da esquerda para a direita: Alpeu de Souza; Armando Medeiros; Jayme Brandão; João Jorge Padbury; Anonio Sá Faria; O. A. Schmitt (chefe geral das garages); B. R. Vianna (chefe da Garage Maurity); Dario Oliveira Lima; Oscar Moreira; Octacilio Ribeiro Medeiros; Eugenio de Saules; Luzo Bragança; Celinio Soares; Carlos Napoleão Medeiros.



O Sr. Bernardo R. Vianna



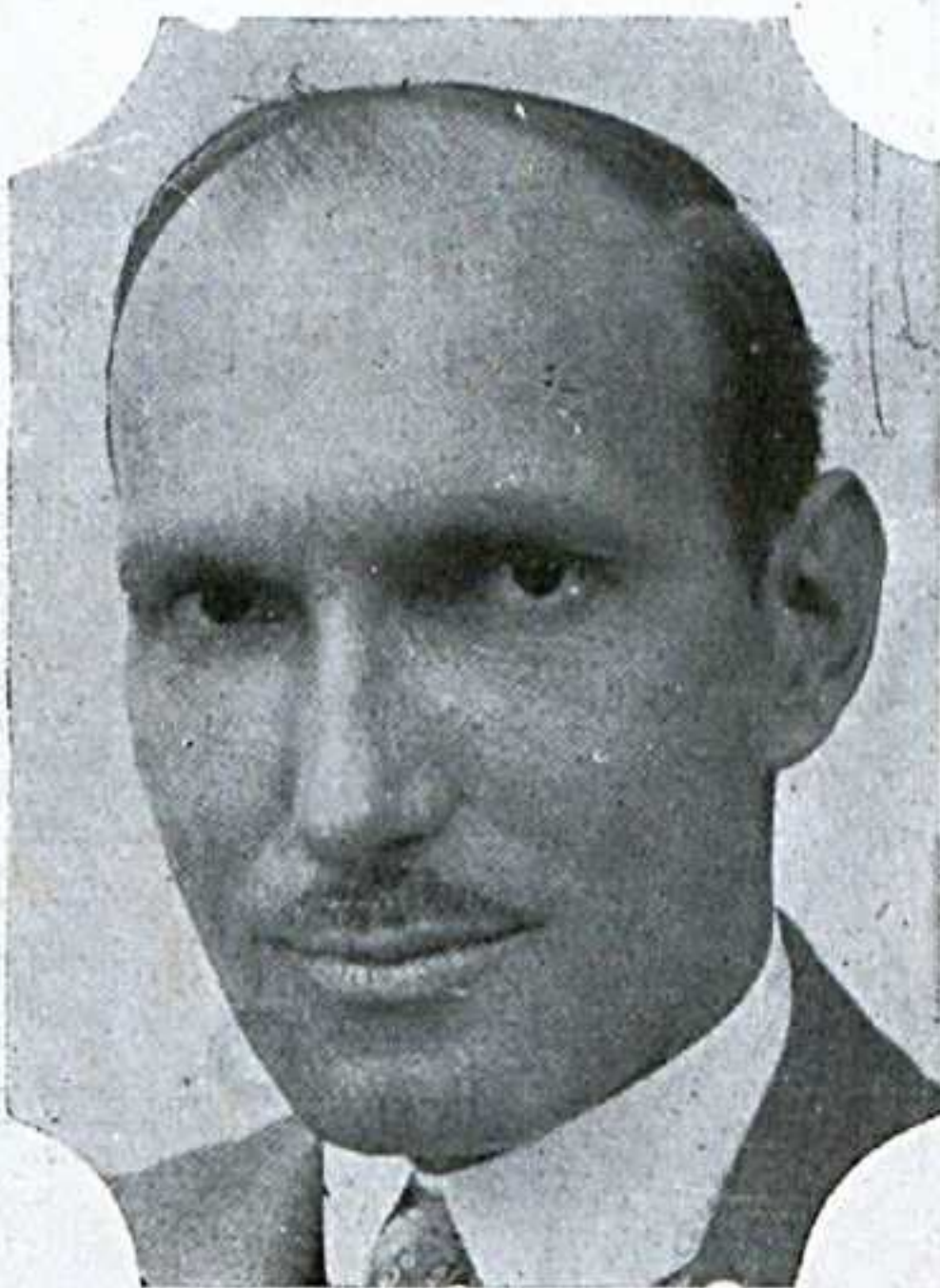
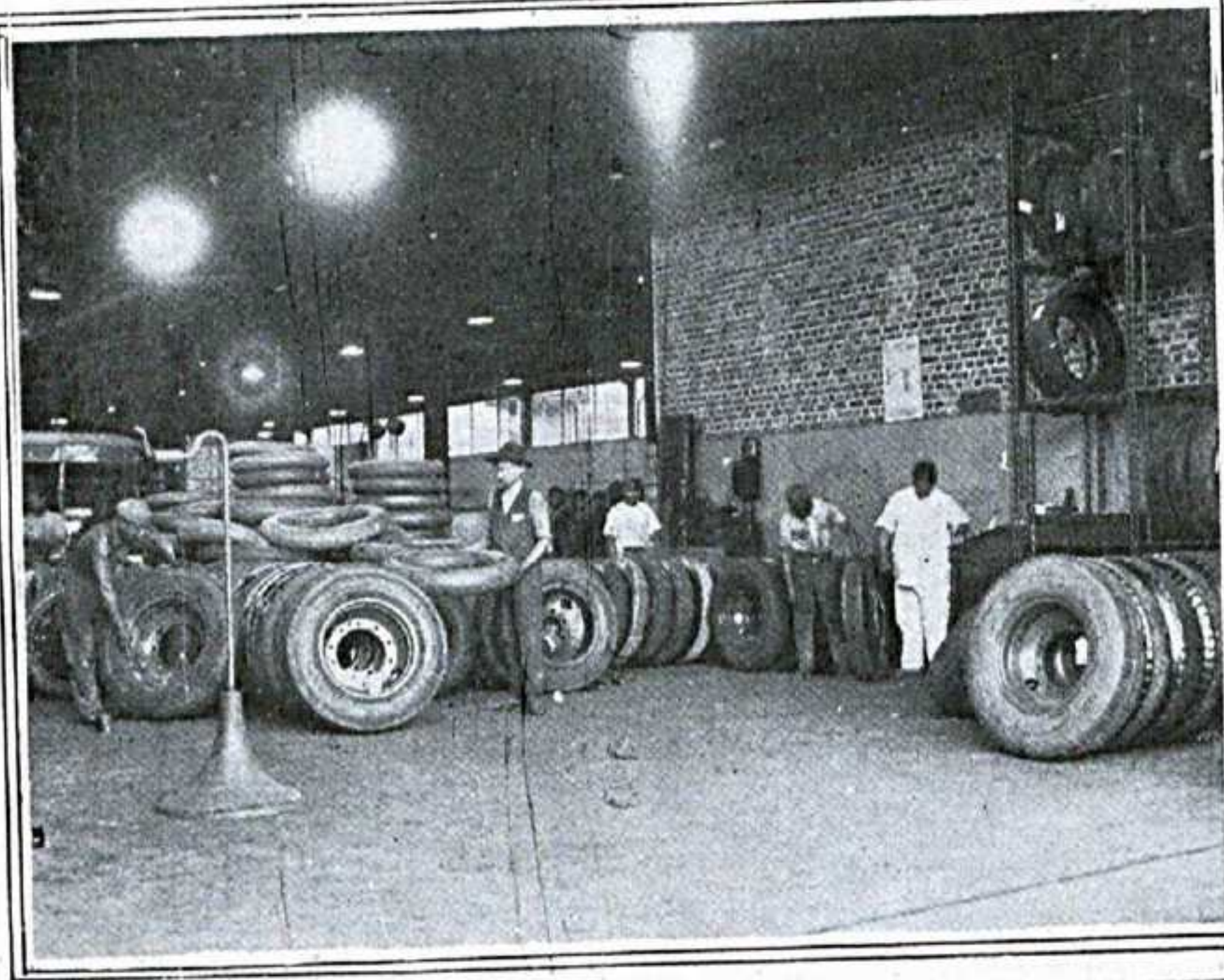
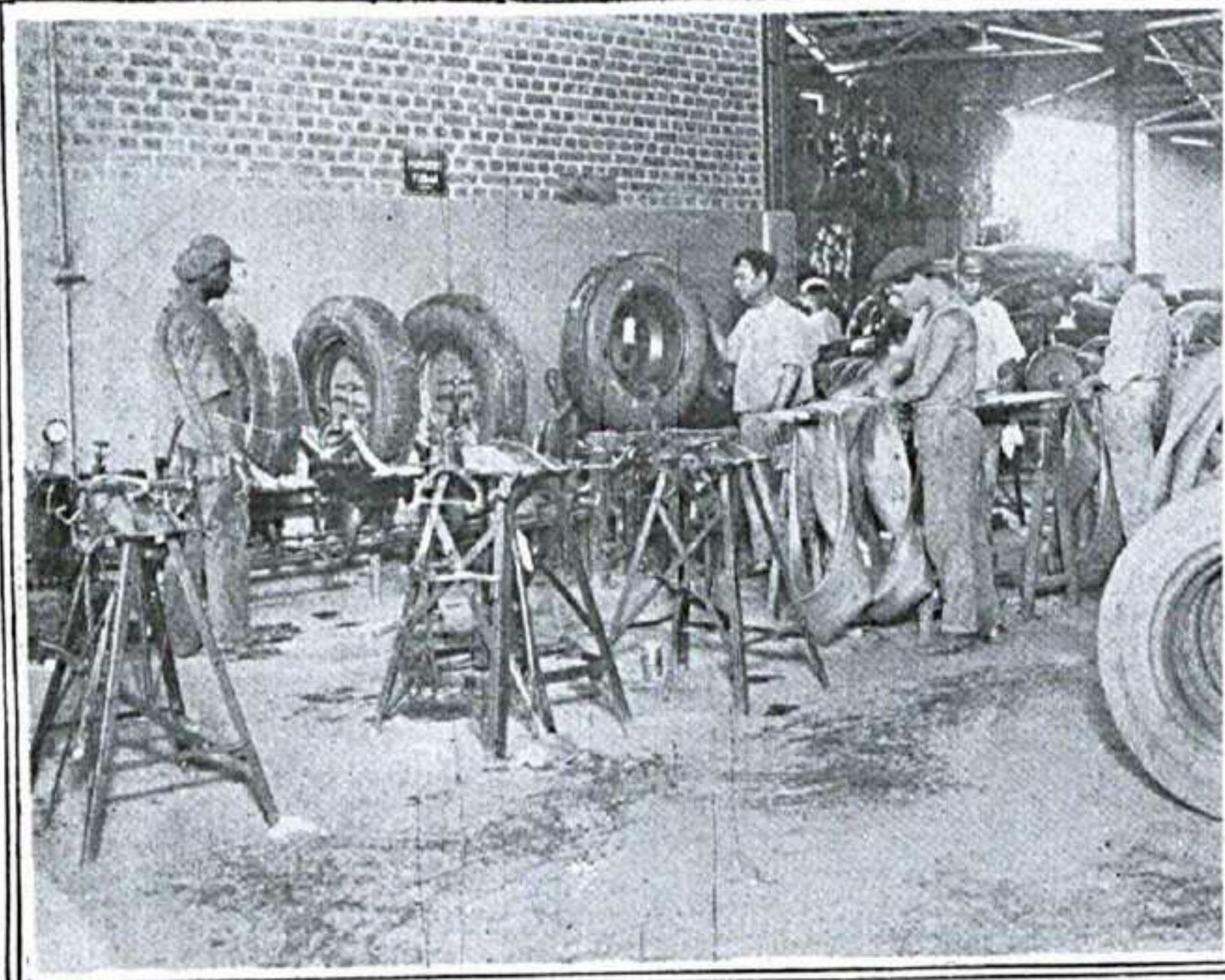
COMO SE CONSERVA UM
OMNIBUS NA
GARAGE MAURITY

PARA deposito e conservação de seus carros, além das garages da rua Desembargador Isidro, do Largo dos Leões e da Igrejinha, dispõe a Viação Excelsior da grande garage central, a Garage Maurity, onde estão installadas as officinas de concertos. E' a maior garage da Companhia, sendo uma parte destinada ao abrigo e concerto dos autos communs de passageiros e caminhões de carga e outra exclusivamente para os omnibus de um e dois andares.

Vale a pena visital-a e conversar com o seu dedicado chefe Sr. Bernardo R. Vianna e conhecer tambem a actividade do chefe geral das garages, Sr. O. A. Schmitt, que superintendem um pessoal escolhido. Não é uma officina luxuosa mas está bem aparelhada para a sua função.

Mostramos nesta pagina, além de um canto do galpão para deposito dos omnibus, dois aspectos da officina de mecanica, destacando-se uma machina valiosa que serve para rectificar os eixos, corrigindo-lhes os menores desvios. E' utilissima.

Graças ás installações da Garage Maurity todos os omnibus são devidamente conservados e reparados, assegurando-se assim, efficiente serviço da Viação Excelsior.



O Sr. O. A. Schmitt, chefe geral das garages.

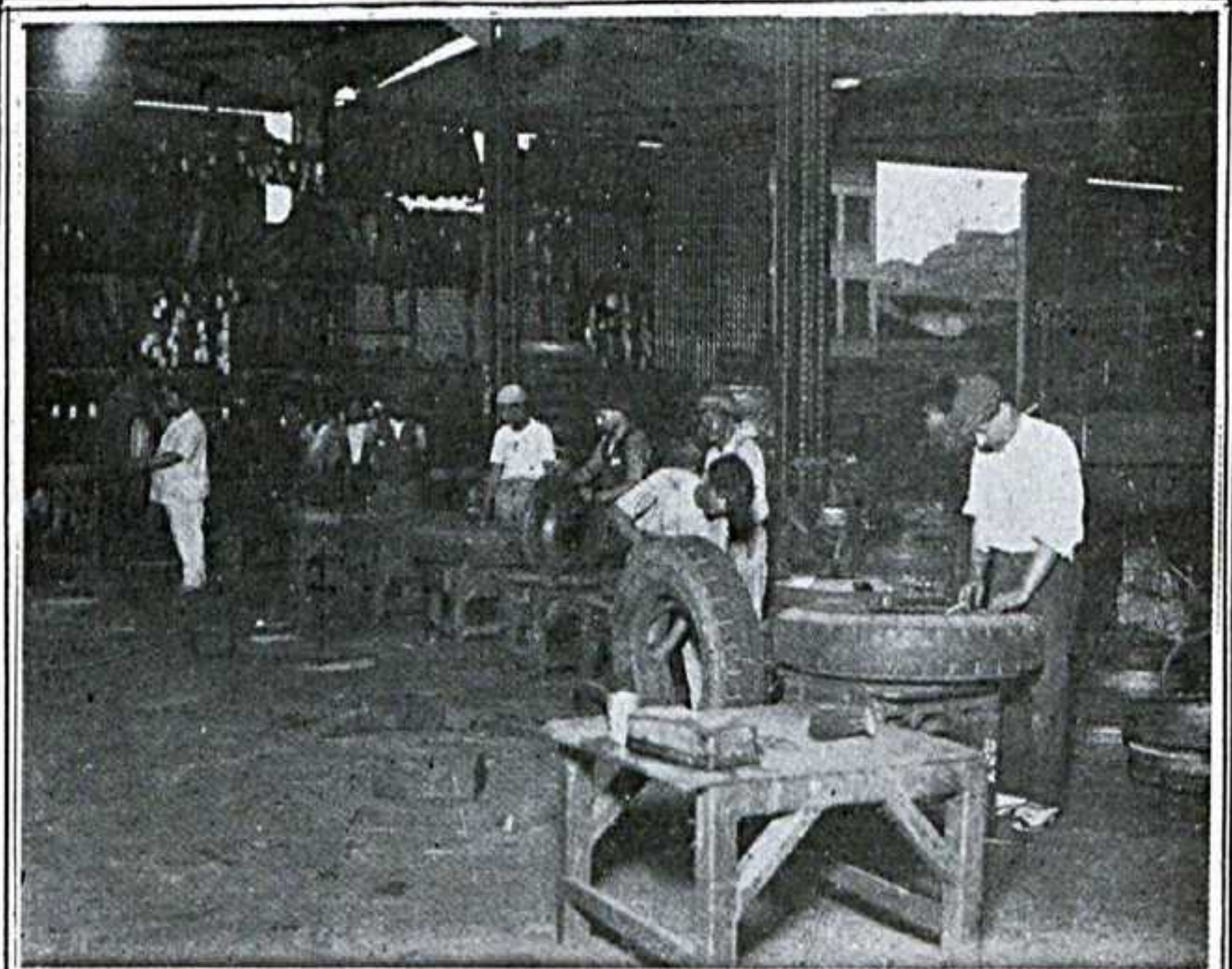
A OFFICINA DE VULCANIZAÇÃO DA GARAGE MAURITY

IMPORTANTÍSSIMA é esta seção das oficinas da Garage Maurity, destinada aos serviços de reparos e vulcanização dos pneumáticos.

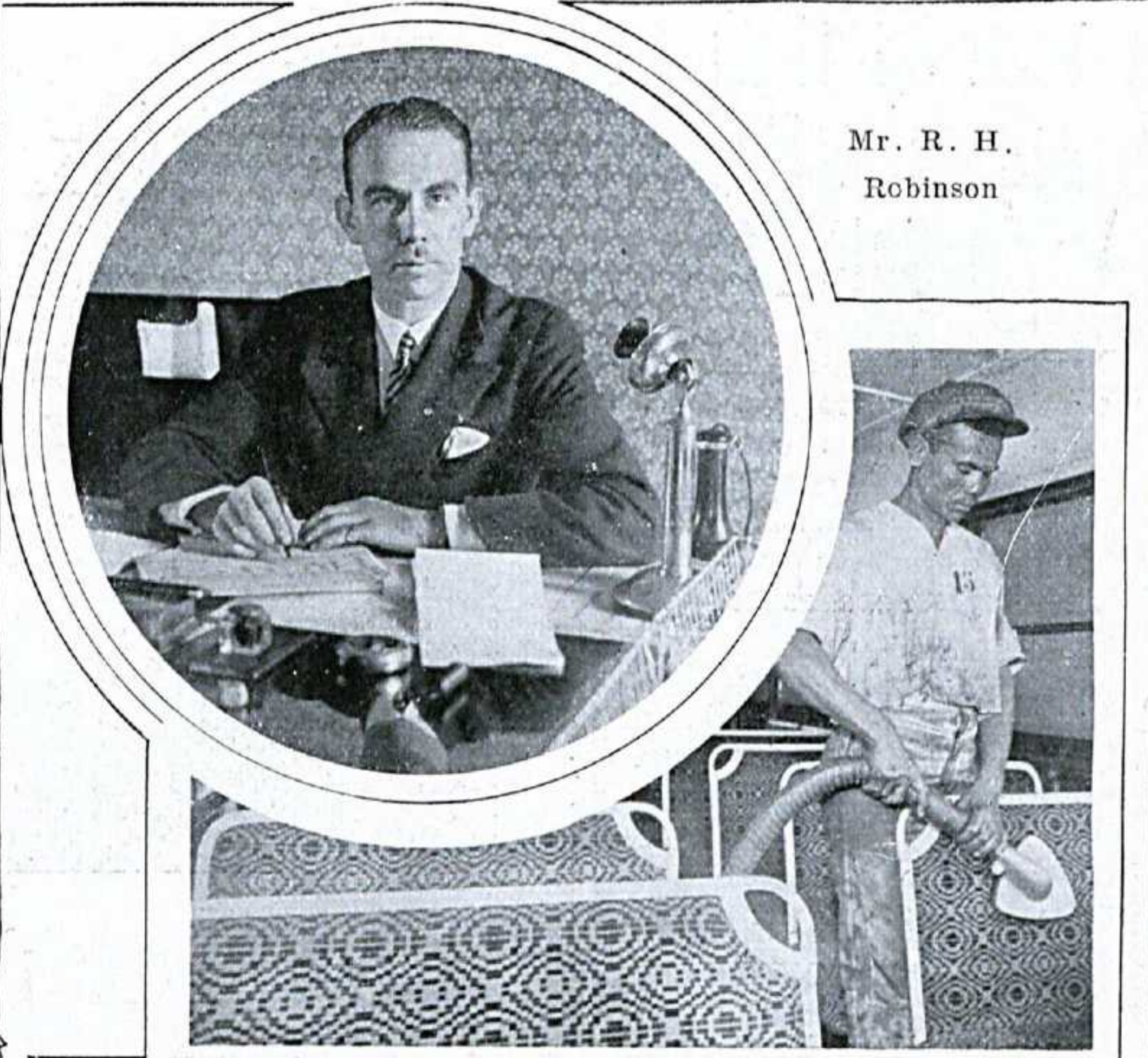
Perfeitamente aparelhada, nella se fazem todos os trabalhos necessarios e rapidamente concertado volta um pneu ao serviço, assegurando-se uma grande economia de tempo e de dinheiro pela fôrma porque está o serviço organizado. Dirige o trabalho o Sr. Antonio Francisco da Silveira, que tendo começado como aprendiz é hoje o mestre geral e chefia os serviços de 25 homens. Profissional habilissimo e dedicado ao seu trabalho pôde assegurar a maior efficiencia á seção entregue aos seus cuidados e merecendo a maior estima e consideração de seus superiores.

Bom chefe, formou convenientemente o seu pessoal e é com orgulho que fala da habilidade e competencia dos operarios que o auxiliam. Na officina de vulcanização fazem-se todos os trabalhos mesmo os mais difficeis.

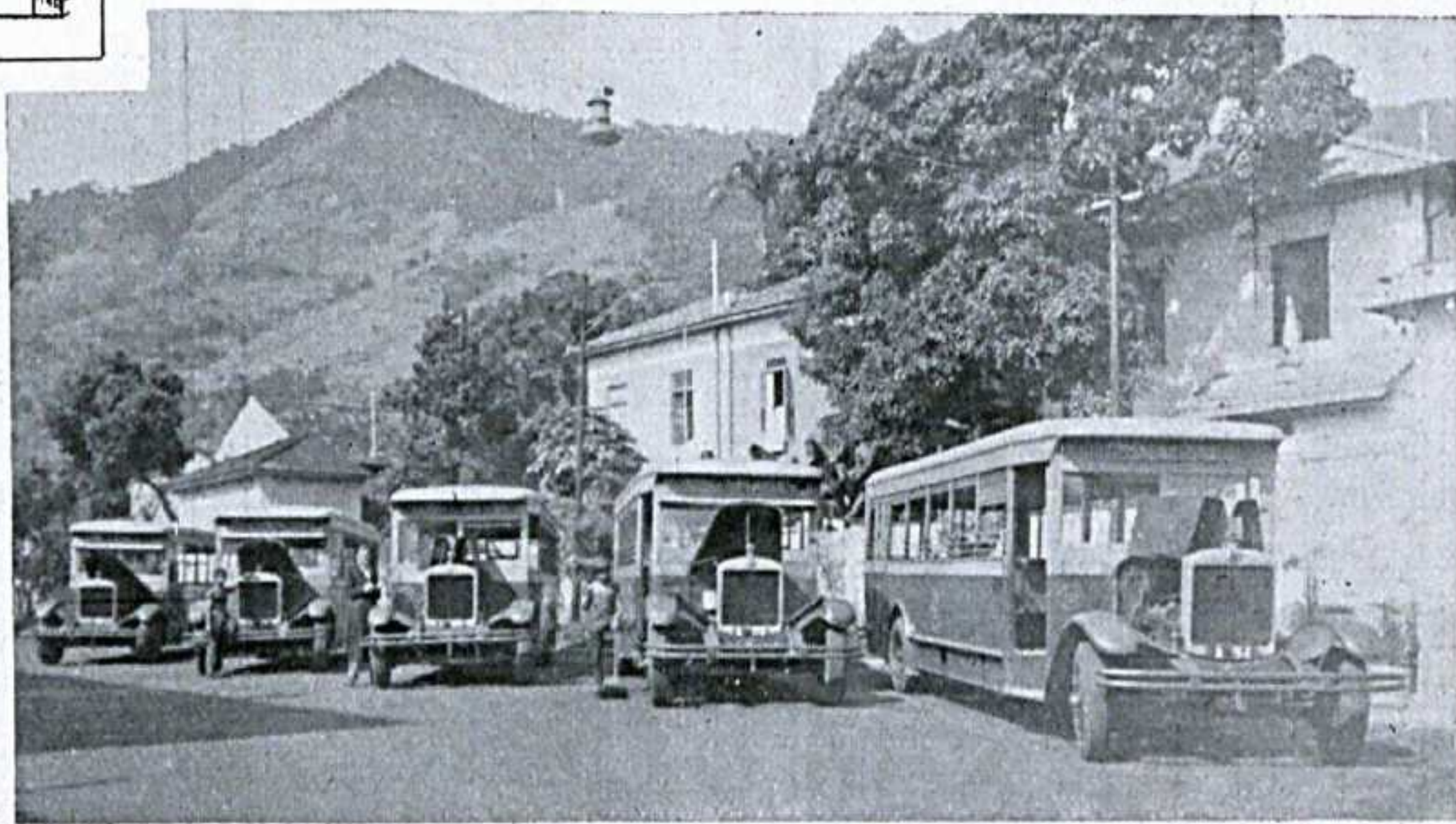
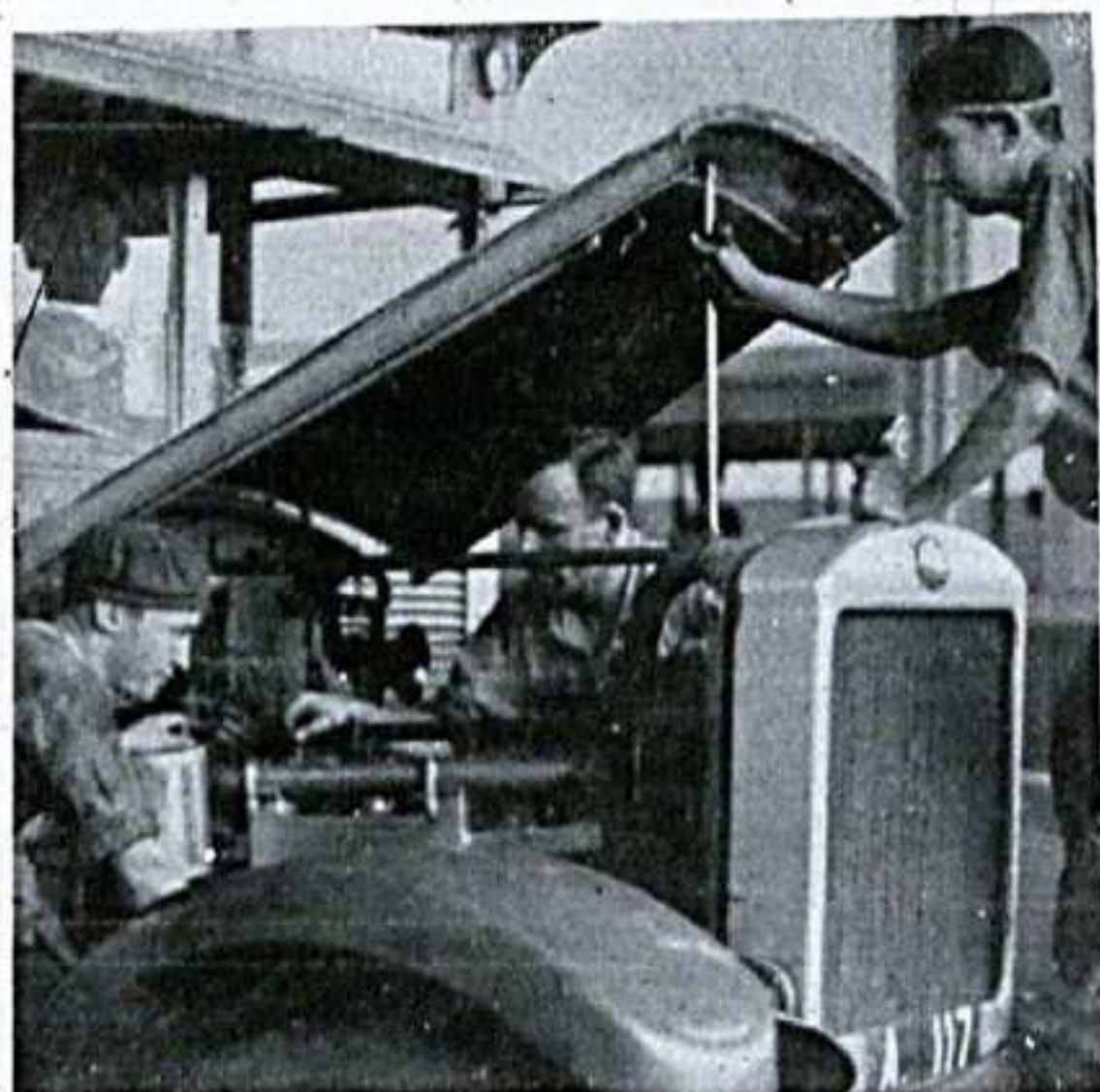
Completando a efficiencia do serviço, está a Secção de Estatística que torna facil o estudo comparativo das qualidades dos diversos penumaticos, sua resistencia, numero de kilometros percorridos, reparos soffridos, causas dos accidentes etc. E' desnecessario accentuar o valor dessas indicações para a orientação e economia nas compras.



Os serviços da Viação Excelsior



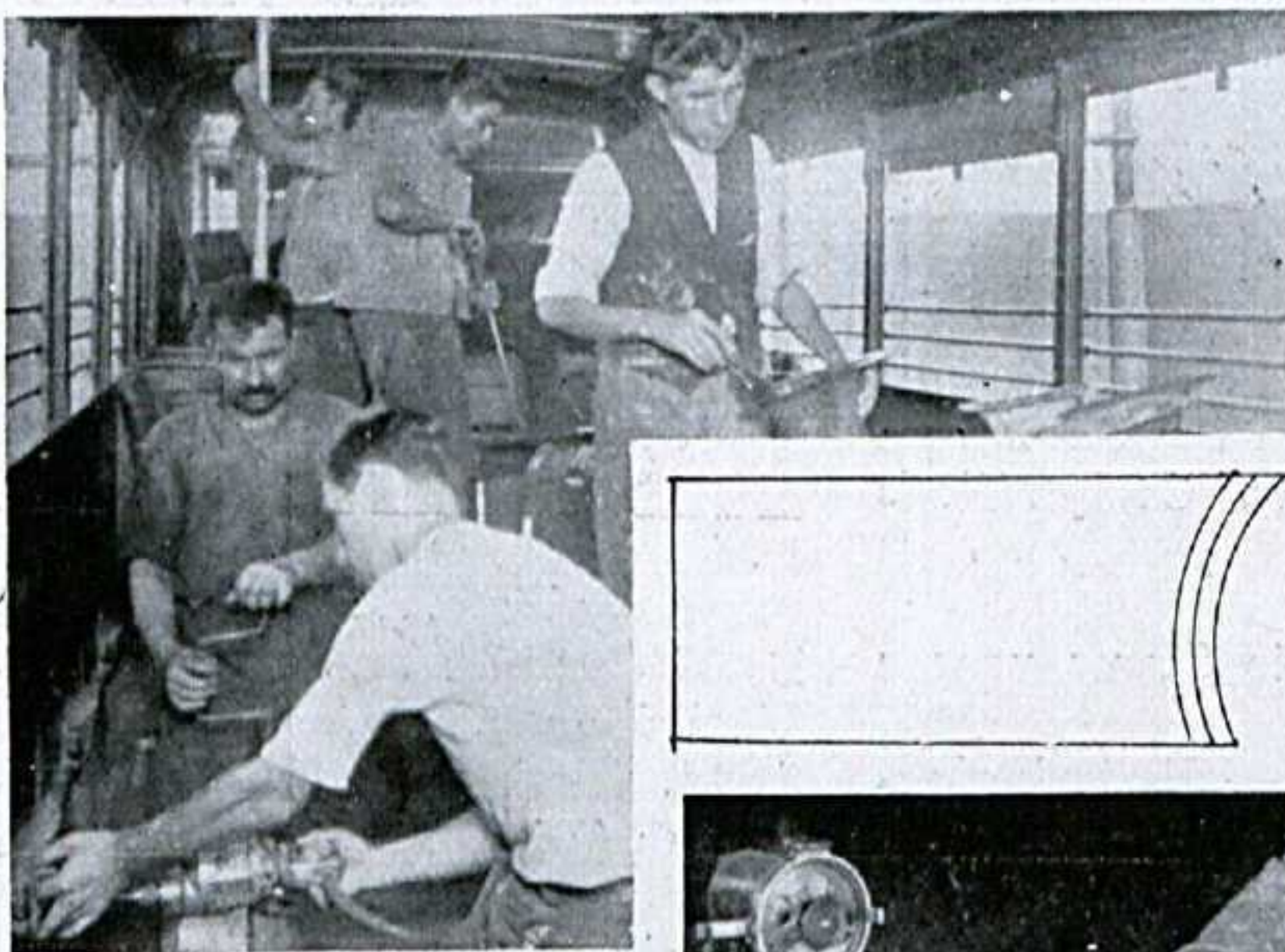
Mr. R. H. Robinson



Os serviços da Viação Excelsior foram bem explanados no último numero de "Light", mas isso não significa que nada mais haja a dizer e a mostrar. Ao contrario, os detalhes de cada uma d'essas secções apenas rapidamente apontados no nosso numero anterior, valeriam ainda grandes e interessantes reportagens que se farão mais tarde.

Registemos apenas neste numero, como um complemento á reportagem feita, um outro aspecto do meticoloso cuidado para a conservação dos omnibus. O photographo de "Light" surpreendeu os trabalhos da secção de Mr. Robinson, na garage do Desembargador Izidro junto á Praça Saenz Penna.

Um trabalhador limpa o carro com o aspirador de poeira automatico, enquanto outros verificam o funcionamento do motor. Ao centro vêem-se alguns omnibus prontos para o serviço e em baixo trabalhos mais completos de concerto de um carro.



Mr. G. Court



Right



Albano

No. 18

Anno II

Vol. II

Julho 1929

REPUBLICA NACIONAL
RIO DE JANEIRO
CONT. LEGAL
N.º 1000

Light

No. 22



Atq. Rio

ANNO 2 - NOVEMBRO 1929 - VOL. 2

BIBLIOTHÈCA NACIONAL
DO
RIO DE JANEIRO
CONT. LEGAL
4. BRIGADA

Epoca

No. 23



ANNO II 〰 DEZEMBRO-1929 〰 VOL. II



Alegria

BIBLIOTECA NACIONAL
MUSEU NACIONAL
CONTEÚDO LEGAL
COLEÇÃO

ALEGRIA

FEVEREIRO
1932
ANNO 55
VOL. 55
NUM. 49
RIO DE JANEIRO

5
6
7
8



O CARNAVAL

E A LIGHT

O Carnaval veiu de bonde e de omnibus... Assim o previu Seth, ilustrando com o desenho acima uma interessante chronica publicada n' *A Noite* de 27 de Janeiro.

E foi verdade.

Foram os bondes e os omnibus que de facto trouxeram o Carnaval, pois que elles é que trouxeram a alegria, o entusiasmo, a alma do Carnaval que anima a todos os cariocas. Não fôra um serviço perfeito de conducção e o Carnaval estaria morto.

São, assim, os nossos collegas do Trafego os verdadeiros "donos da festa", como se diz no interior dos donos da casa onde se realiza um baile... E da mesma fórma que os donos da casa trabalham e se esforçam para que todos os seus convidados estejam alegres e se divirtam, assim tambem trabalham e se esforçam os companheiros do Trafego para que os cariocas, seus convidados, passem alegres os tres dias da folia.

Desenho de Seth, publicado n' "A Noite" de 27 de Janeiro.



*Tudo Canta! o motorneiro
Cujos prazeres não esconde,
Abre um sorriso brejeiro
E vai manobrando o bonde.*

*No balaustre, pejado,
Como lata de sardinha
O conductor não se aperta
E vai puchando a cordinha.*

*— Recolhe o "quarenta e dois"! —
— "O trinta e tres" vai partir!
O despachante, zeloso,
Faz a manobra a sorrir.*

*No bonde ninguem se entende;
Vira mundo a batucada,
Agora o fiscal severo
Parece mais camarada.*

O pessoal do Trafego garantiu a festa, mas o publico tambem lhe fez festa...



Antes da partida, já o 221, operador que dirigiu o omnibus, estava tonto. Disse depois que nunca viu tanta menina bonita junta... e foi preciso fazer muita força para não derrapar.

As batalhas de confetti nos bondes e omnibus

mantida e como em todos os annos, realizaram-se numerosas batalhas de confetti nos bondes, desde as organizadas pelos foliões de São Januario que disputam a palma nos festejos aos seus motorneiros veteranos dos bondes de 7.10 e 9 horas, até a que se realizou no modesto "Tayoba" de Madureira que tem neste numero a honra de uma pagina inteira com photographias.

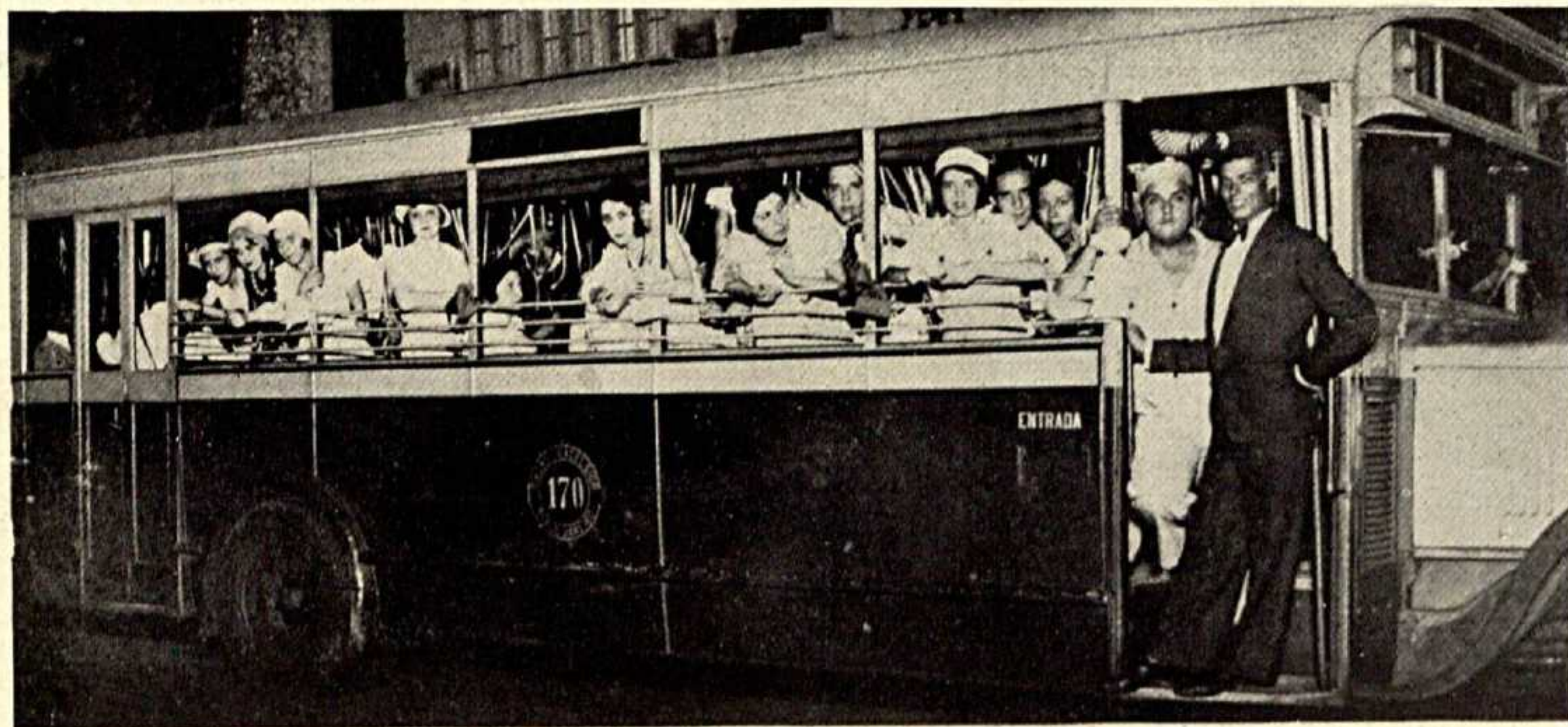
O publico na sua alegria, não se esqueceu de agradecer aos que lhe garantiram a festa, permitindo a todos, chegar a tempo e á hora nos encontros combinados, e brincar sem a preocupação da hora de voltar para casa.

As viagens, nos bondes e omnibus apinhados de passageiros irrequietos e trans-

bordando de entusiasmo, fizeram-se na maior alegria e foram sem conta as pequenas e rapidas manifestações de sympathia aos conductores e motorneiros. Houve, tambem muito "ranzinza" naturalmente mas esses não têm importancia. Não se contam.

Mas não foi só isso. A tradição foi

A novidade foi a batalha num omnibus especialmente fretado por um grupo de familias da rua Paysandú e que como um mensageiro da alegria percorreu a cidade e as batalhas de confetti nos bairros alcançando o maior successo.



COMEÇOU ASSIM...

HERÓES TAMBÉM



*Enquanto a cidade vibra,
Nervosa canta e seduz,
Num poste José restoura
Um fio que leva a luz.*

*Sorri no meio da rua,
Dentro do mesmo estribilho
O bom portuguez modesto
Que vai concertar um trilho.*

*Naquella torre, no moiro,
D'onde a morte se avizinha,
Assoviando a "Gêgê"
Alguem examina a linha.*

*E lá no fim, recordando,
O samba que houve ali,
Abrindo a chave pesada,
O bom chaveiro sorri.*



Tentação... (Desenho de Seth, publicado n' "A Noite").

ESTE anno, mais do que nunca, talvez, cuidaram os jornaes de lembrar ao publico a estima que merecem os motorneiros, conductores e "chauffeurs" de omnibus, lembrando aos foliões que esses homens ficavam trabalhando dia e noite para que toda a população se divertisse no carnaval.

Curiosos de conhecer a impressão causada por essas palavras de elogio indagamos de um veterano o que pensava.

— Ora, nós sempre fizemos assim, disse-nos elle. Isso não é vantagem. Faz parte do officio. Pergunte o Sr. a todos os veteranos como eu e verá que nenhum lhe fala em sacrificio.

COM esta "charge" de J. Carlos, fizeram os nossos collegas do *Jornal do Brasil* com que não passasse despercebido do publico o esforço dos outros trabalhadores da Light que asseguraram o perfeito funcionamento dos serviços essenciaes á cidade, mas cujo trabalho não se faz á vista de todos.

Os nossos collegas do Trafego têm esta vantagem sobre os seus companheiros. Trabalha juntamente com o publico e, as-

sim, todos vêem o quanto elles se dedicam. Mas os outros, que asseguram o fornecimento da força, da luz, do gaz e dos telephones, indispensaveis a todos e indispensaveis para que os demais serviços funcionem, esses em regra geral não são lembrados. Evitemos a injustiça e com os nossos collegas dos jornaes diarios e especialmente o *Jornal do Brasil*, prestemos-lhes a homenagem a que têm direito.

O GRANDE PREMIO

E' exacto que o trabalho é mais fatigante no carnaval pelo numero enorme de passageiros e pelo publico que está nas ruas. E' preciso muita attenção e muita prudencia. Mas é só por isso.

E depois, não é desagradavel uma sentir-se indispensavel aos outros. O carnaval é que dá bem a impressão do valor do nosso serviço. Si não houvesse bonde, como havia de ser?...

E o publico é camarada. Se ha uns aborrecidos os outros só querem brincar e a viagem é divertida, o que é uma compensação.

O carnaval é bom, mesmo para os que ficam trabalhando.



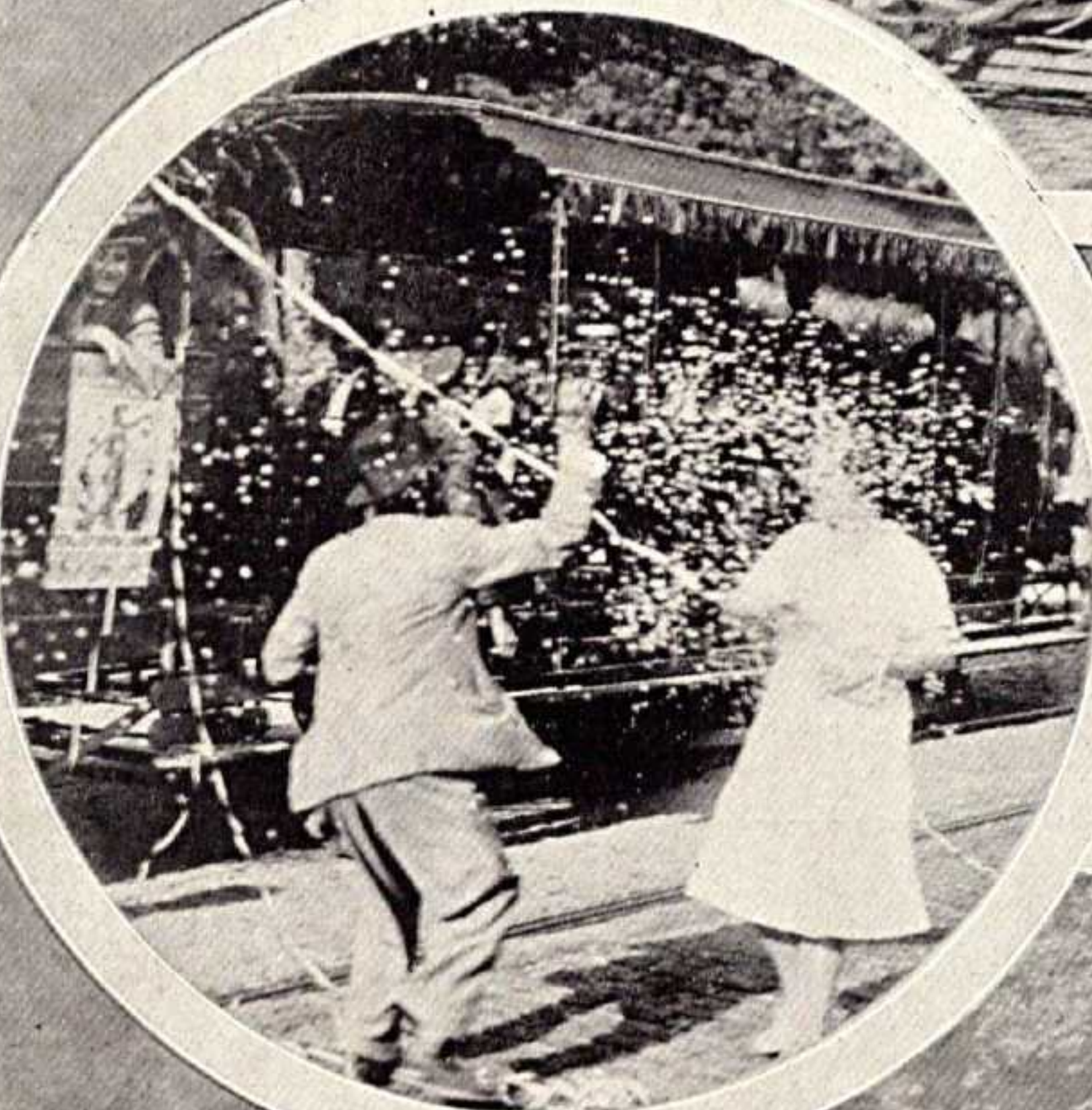
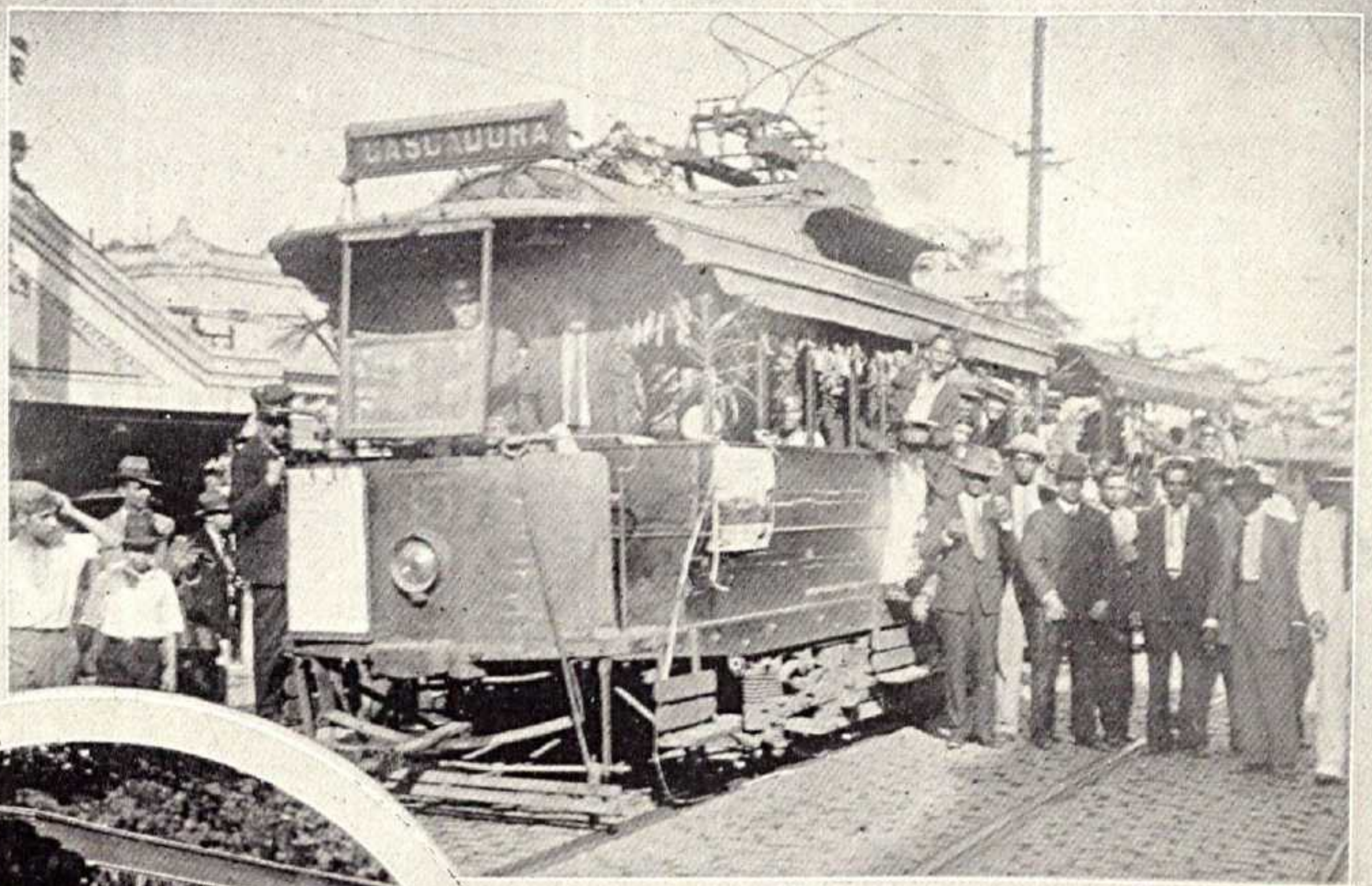
E ahi está como esse veterano tira do carnaval a maior de todas as recompensas, a satisfação maior de todas, a de vêr o nosso esforço reconhecido e apreciado.



(Desenho de Romano publicado n' "A Batalha").

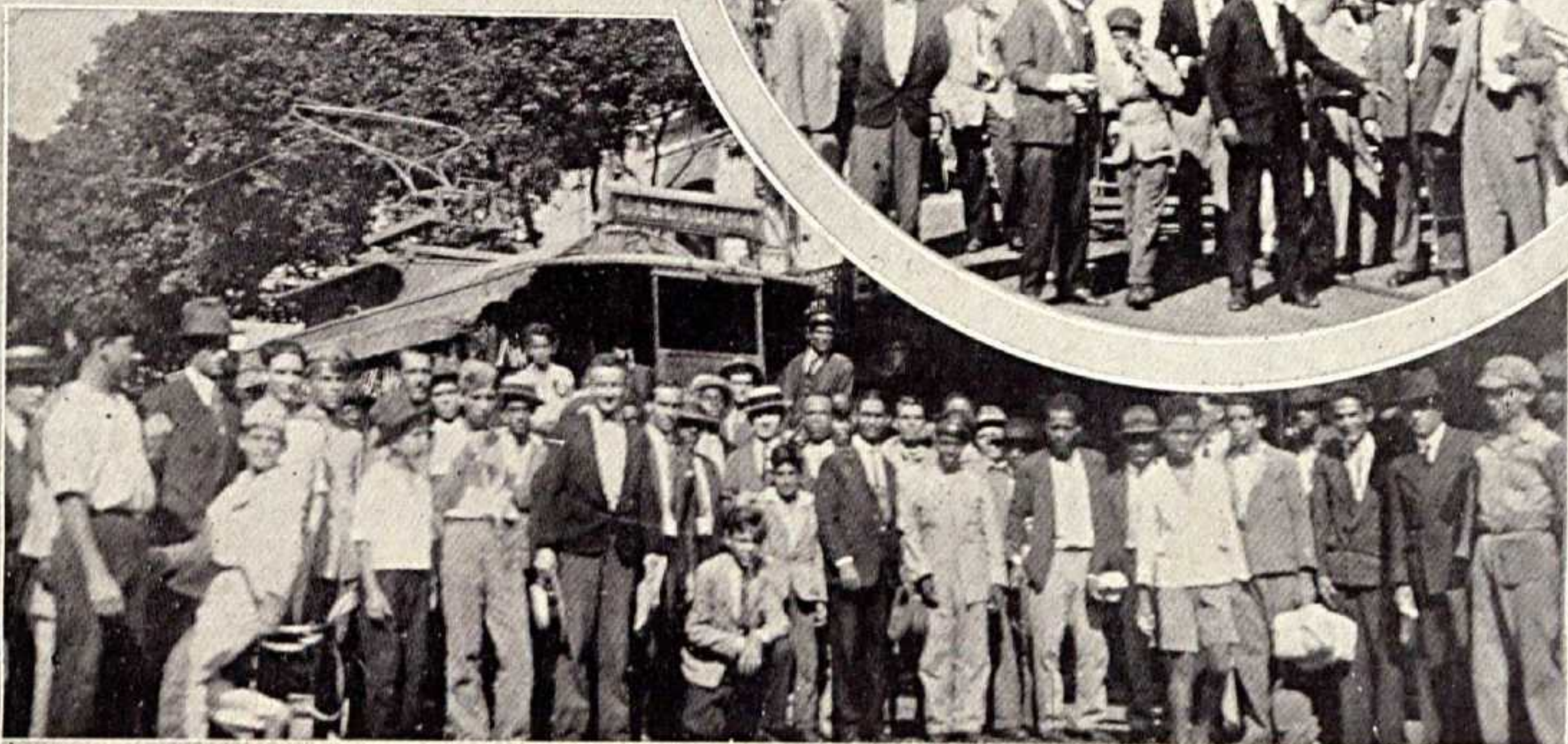
*Das recordações de um motorneiro...
"De vez em quando eu sentia qualquer coisa dentro de mim. Era o relógio, lembrando-me o horario. E eu então dizia... Pois sim, eu vou vêr o que posso fazer fazer por você"*

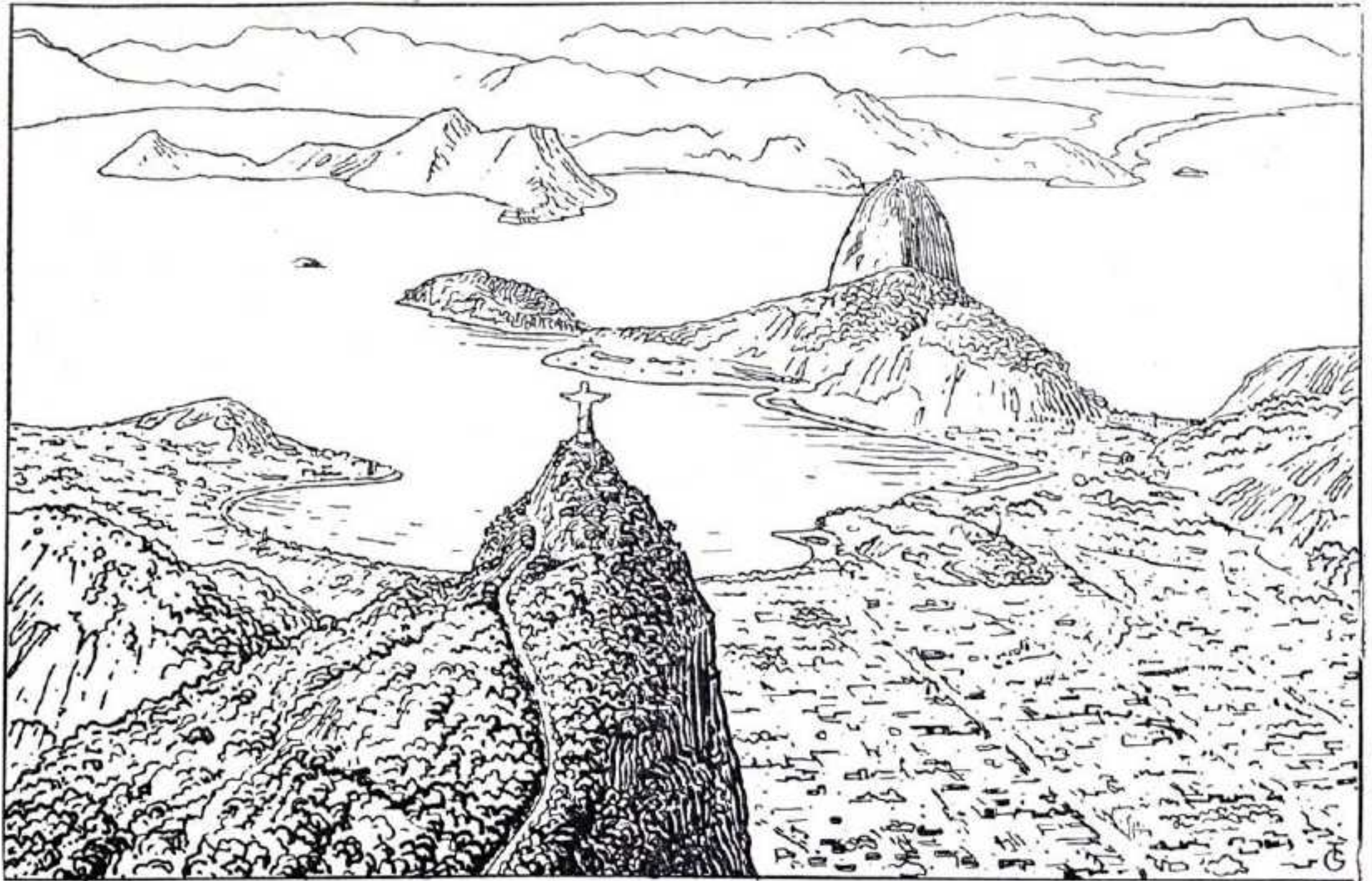
A
batalha
de con-
fetti no
"Tayoba"
de Cas-
cadura



*O entusiasmo
no
"Tayoba"
não foi menor
do que
nos omnibus ..*

*e
muitas
vezes
o
espírito
do
Carnaval
desceu
à
rua...*





CORCOVADO

(710 metros acima do nivel do mar)

VEJA
O RIO MARAVILHOSO
NA
SUA MOLDURA SEM IGUAL
E
O GRANDE
MONUMENTO AO CHRISTO
REDEMPOTOR

Tome um bonde de Aguas Ferreas na Galeria Cruzeiro ou um omnibus da linha Estrada de Ferro-Corcovado, da Viação Excelsior, no Club Naval, para conduzi-lo até a estação inicial da Estrada de Ferro Corcovado à rua Cosme Velho, 151 (Laranjeiras), de onde, por uma Estrada de Ferro electrica com cremalheira, chegará a Paineiras ou ao Pico, de accordo com o seguinte horario:

Horario dos trens

DIAS UTEIS <i>Janeiro a Março</i>		DOMINGOS E FERIADOS		DIAS UTEIS <i>Abril a Dezembro</i>	
COSME VELHO	PAINEIRAS	COSME VELHO	PAINEIRAS	COSME VELHO	PAINEIRAS
6.15	7.20			6.15	7.20
8.00	8.30			8.00	8.30
9.00 *	10.00 *	XX 8.00	8.30	X 10.30	12.35
X 10.30	12.35	XX 9.00	9.30	XX 13.00 *	13.30
13.00 *	13.30 *	XX 10.00	10.30	XX 14.00	16.00
XX 14.00	15.35	XX 11.00	11.30	XX 17.00	17.40
16.00 *	16.40 *	XX 12.00	12.30	18.30	19.00
17.30	18.00	XX 13.00	13.30	20.00	20.30
18.30	19.00	XX 14.00	14.30		
19.30	20.00	XX 15.00	15.30		
20.30 *	21.30 *	XX 16.00	16.30		
22.00 *	22.30 *	XX 17.00	17.30		
		18.00	18.30		
		19.00	19.30		
		20.00	20.30		
		21.00 *	21.30 *		
		22.00 *	22.30 *		

X — Indica que esse trem vai ao alto, caso tenha 10 passageiros. — XX — Indica que esses trens vão ao alto, caso não chova. — Todos os demais trens vão somente até Paineiras — * — Indica trens extraordinarios, cujas viagens são facultativas.

TRENS ESPECIAES
A QUALQUER HORA

PARA
INFORMAÇÕES
TELEPHONE

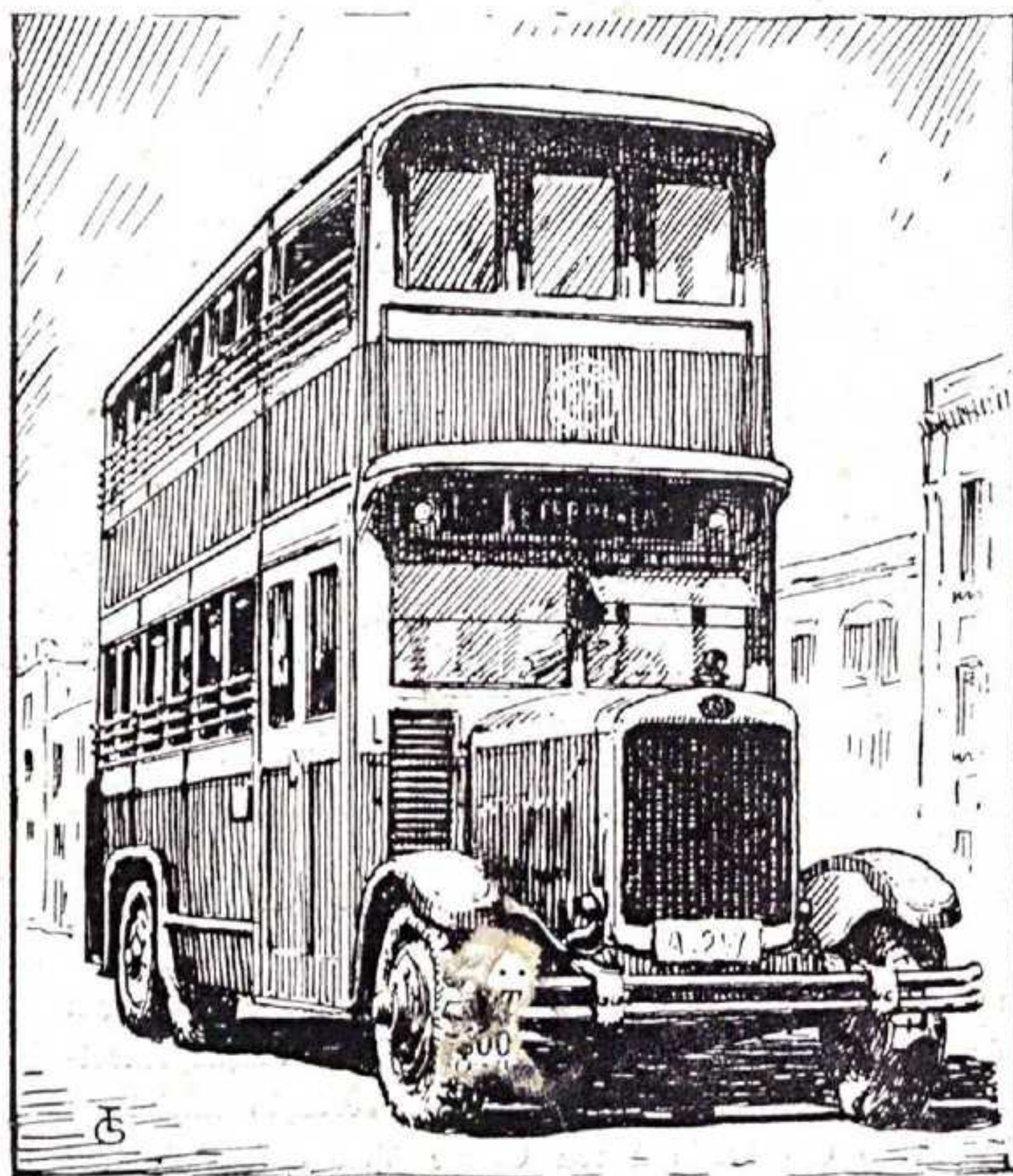
5 - 0016 ou 4 - 0237



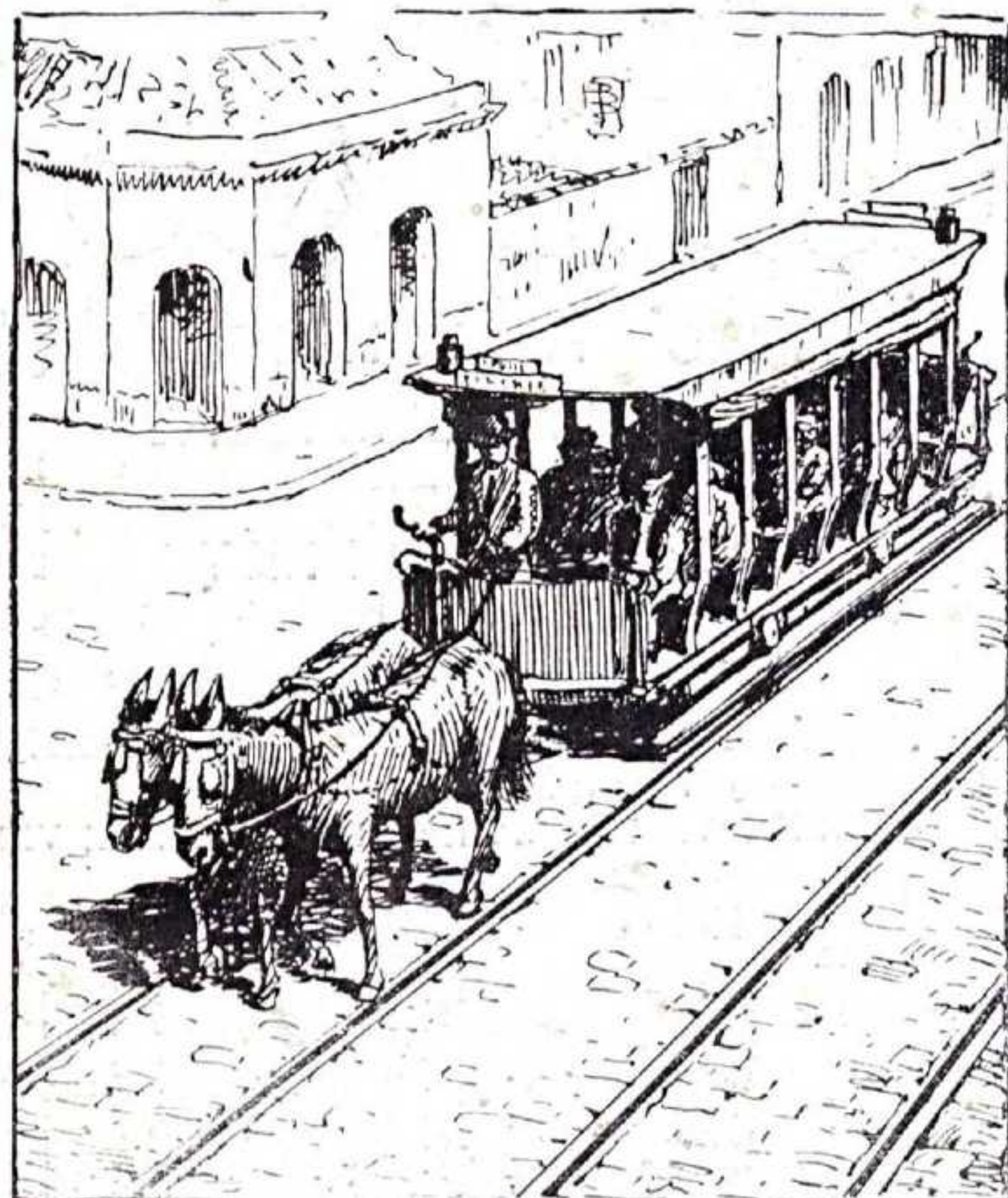
UM PASSEIO IDEAL

Depois do almoço ou do chá leve os seus convidados ás Paineiras, onde encontrarão um ambiente repousante e fresco; ao cair da noite leve-os ao alto do Pico para que vejam a Avenida Beira Mar e todas as ruas da cidade surgirem da sombra uma por uma desenhadas por 20.000 lampadas electricas.

HA MUITOS ANOS QUE A LIGHT COOPERA PARA O PROGRESSO DO RIO



desde 1905 quando os
mais usados meios de trans-
portes eram estes



..... ate' HOJE, quando
o carioca tem a seu serviço
os auto-omnibus da

VIAÇÃO  **EXCELSIOR**





"O BONDE É UM BOM CIDADÃO", tem "Light" proclamado. Aqui o vemos, ampliando a sua acção social a fazer a propaganda de São Paulo. Os bondes da São Paulo Tramway, Light & Power trazem agora disticos como esse, de ponta a ponta do carro, divulgando afirmações e conselhos patrióticos e animando a energia dos paulistas. É uma bella e útil iniciativa.

da biella" é articulada no "botão da manivella". A "manivella é, finalmente, ligada solidamente no veio principal do motor.

A energia do "veio motor" é transmittida, de diferentes modos, a qualquer aparelho para executar um trabalho determinado.

A distribuição do vapor se faz por uma peça especial chamada "gaveta". O vapor vem da caldeira pelo "tubo adductor" e chega numa "caixa de distribuição" e a "gaveta" permite ao vapor entrar, alternadamente, de um lado e do outro do cylindro, afim de actuar o "embolo" nos dois sentidos, (fig. 6).

Diz-se, então, que a machina é de duplo effeito.

A machina é dita de effeito simples", quando o vapor actua sobre uma só face do embolo.

A "gaveta", que regula a entrada e a sahida do vapor no cylindro, é actuada por meio de uma haste especial, chamada "haste da gaveta" ou "haste das valvulas", pela propria machina.

Nas "machinas de expansão" o vapor não exerce sua acção durante todo o "passeio do embolo". Procura-se, desse modo, obter condições mais economicas para o funcionamento das machinas de vapor. Essas machinas são denominadas "machinas de expansão".

Em vez de deixar escapar na atmospherá, ou no condensador, o vapor que

ainda é capaz de trabalhar, pôde-se considerar-o como "vapor de admissão" num segundo cylindro e no qual este vapor continuará a expandir-se. Chega-se, assim, a um grau de expansão impossivel de se obter num só cylindro sem dar-lhe dimensões exaggeradas. A fig. 13 mostra um dos dispositivos adoptados para as machinas de dois cylindros, chamadas "machinas compound" ou de "dupla expansão". O vapor passa, primeiro, no pequeno cylindro ou "cylindro de alta pressão" e, depois, é conduzido para o outro grande cylindro ou "cylindro" de baixa pressão". As fichas indicam a marcha seguida pelo vapor. Os dois cylindros movem-se no mesmo sentido, se as manivellas fazem entre si um angulo de 0 graus, ou em sentido contrario, se ellas fazem entre si um angulo de 180 graus.

Póde-se ir mais longe e construir machinas de 3 cylindros, isto é, de "triplice expansão".

Em certas machinas de "triple expansão" os tres cylindros têm o mesmo passeio e as manivellas são fixadas a 120°. As secções dos tres cylindros são taes que o trabalho produzido é, pouco mais ou menos, o mesmo para cada manivella.

O vapor d'agua depois de actuar no cylindro, ou nos cylindros, se escapa para a atmospherá nas machinas ditas "sem condensação", ou passa para um

"condensador" nas machinas ditas "de condensação". A atmospherá, no primeiro caso, ou o condensador, no segundo, constitue a "fonte fria".

O emprego do condensador traz para o funcionamento de uma machina de vapor d'agua consumido quando se con relação ao augmento do trabalho motor fornecido, quando se determina um consumo, quer na diminuição do peso do vapor dagua consumido, quando se considera uma mesma potencia.

O "condensador" é um recinto resfriado, no qual a pressão reinante é muito baixa, apenas 0.1 Kgr. por cm².

Os condensadores empregados são de dois typos: os "condensadores de mistura" e os "condensadores de superficies".

No "condensador de mistura" a condensação do vapor se faz ao contacto immediato da agua fria, o qual se mistura com um jacto d'agua, finamente dividida.

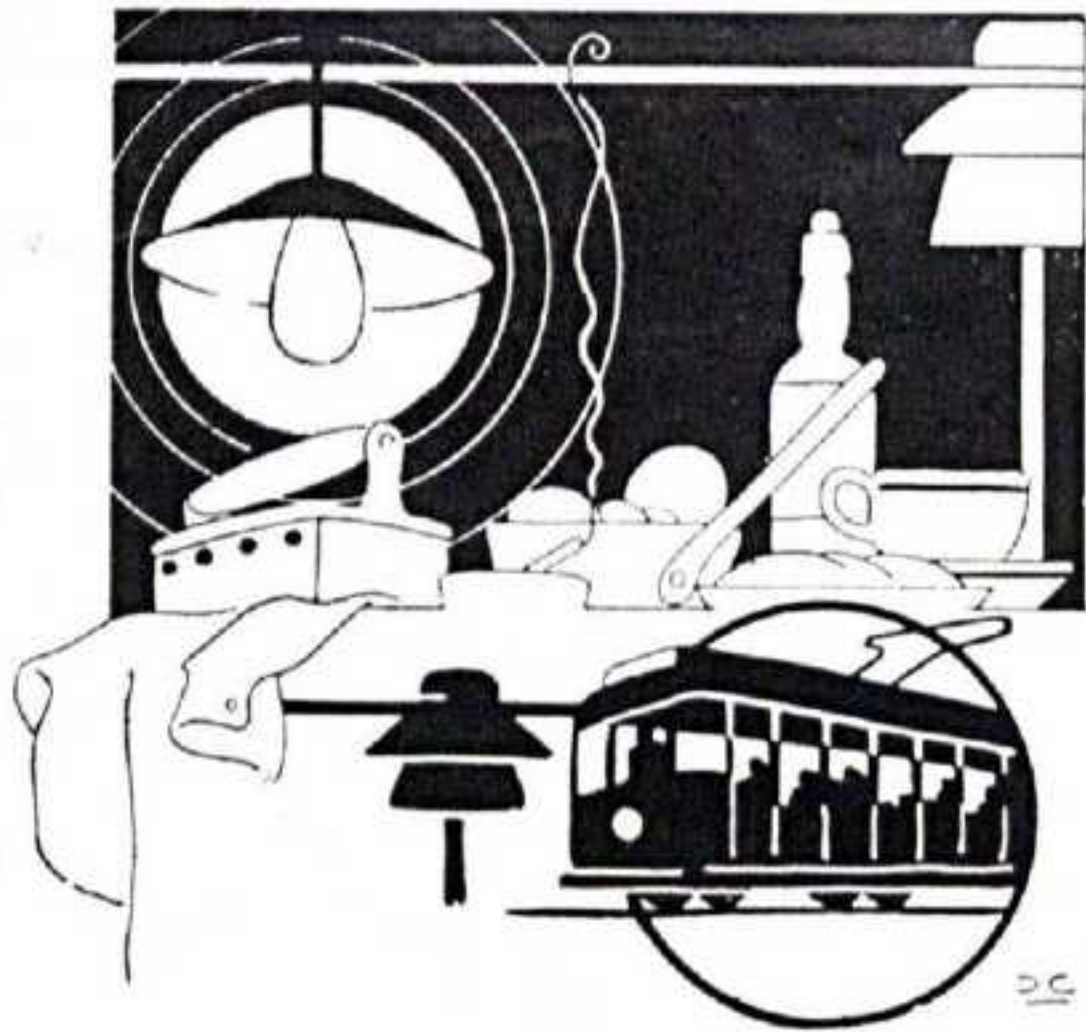
No "condensador de superficie" (fig. 6), faz-se circular o vapor entre tubos metallicos que são resfriados por uma circulação constante d'agua, no interior do tubo. A agua que resulta da condensação do vapor é enviada, novamente, para alimentar a caldeira, por meio de uma "bomba de alimentação".

A seguir.

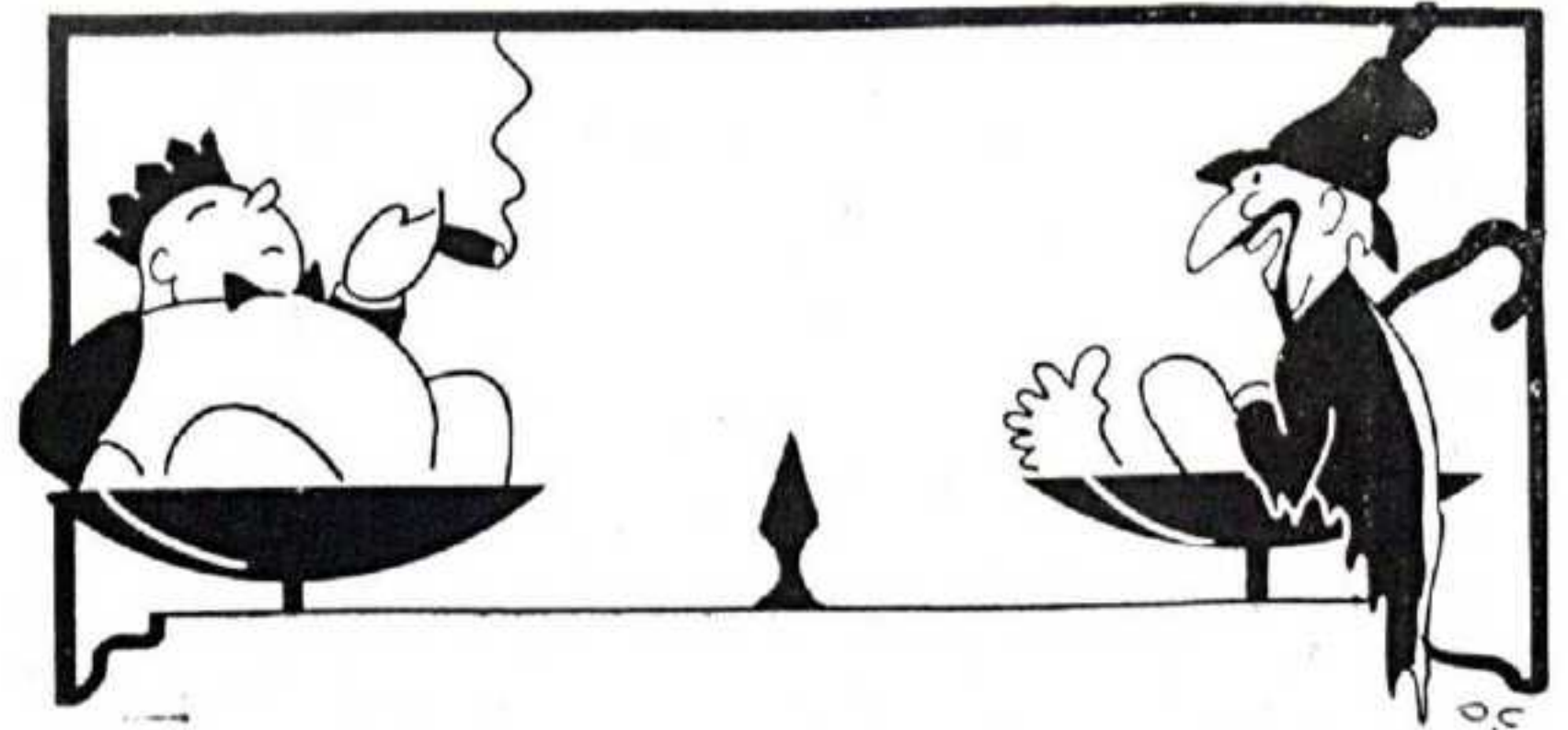
H. M. de Britto Pereira

Chefe da Secção de Estudos do Departamento Commercial (Eelectricidade).

Cooperação... para o melhor serviço do publico

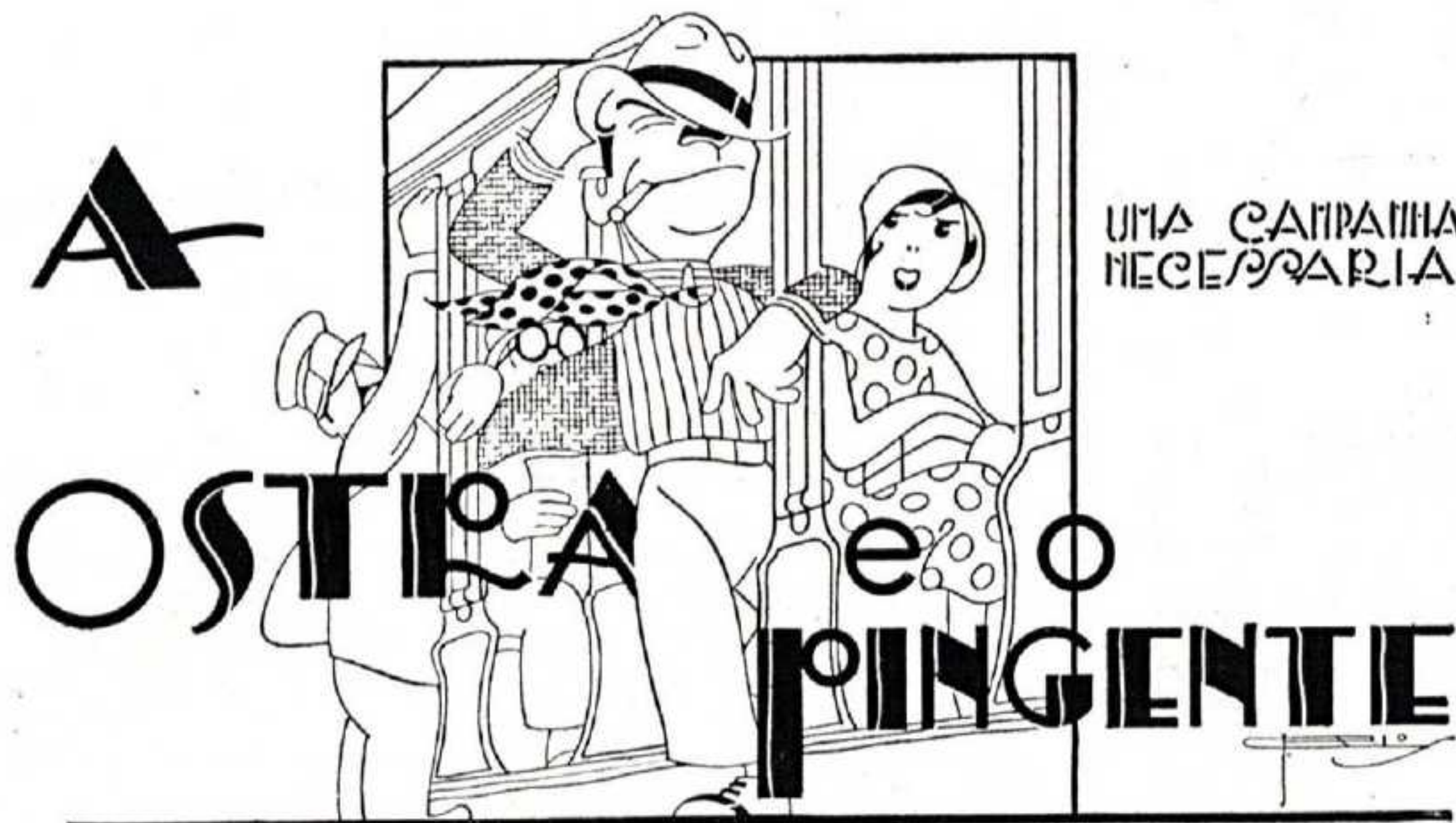
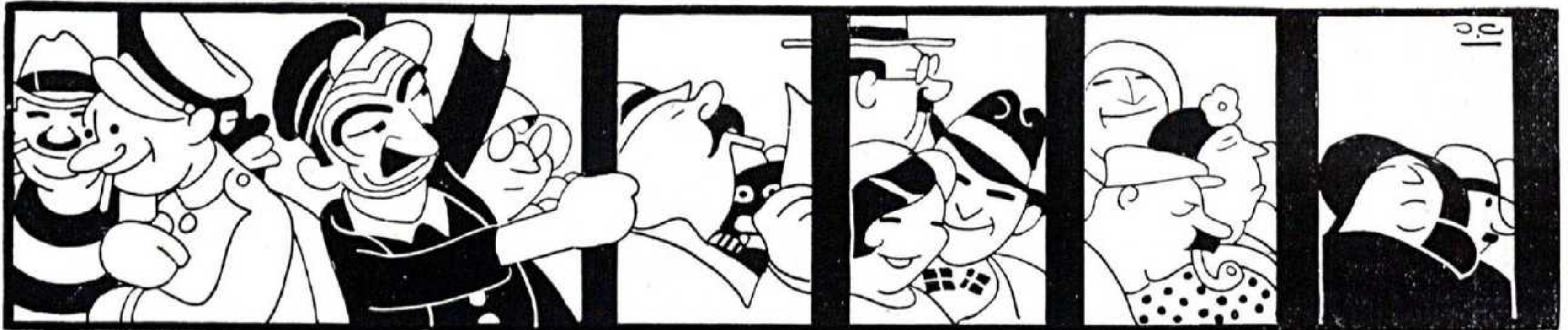


DESENHOS
DE
J. CARLOS



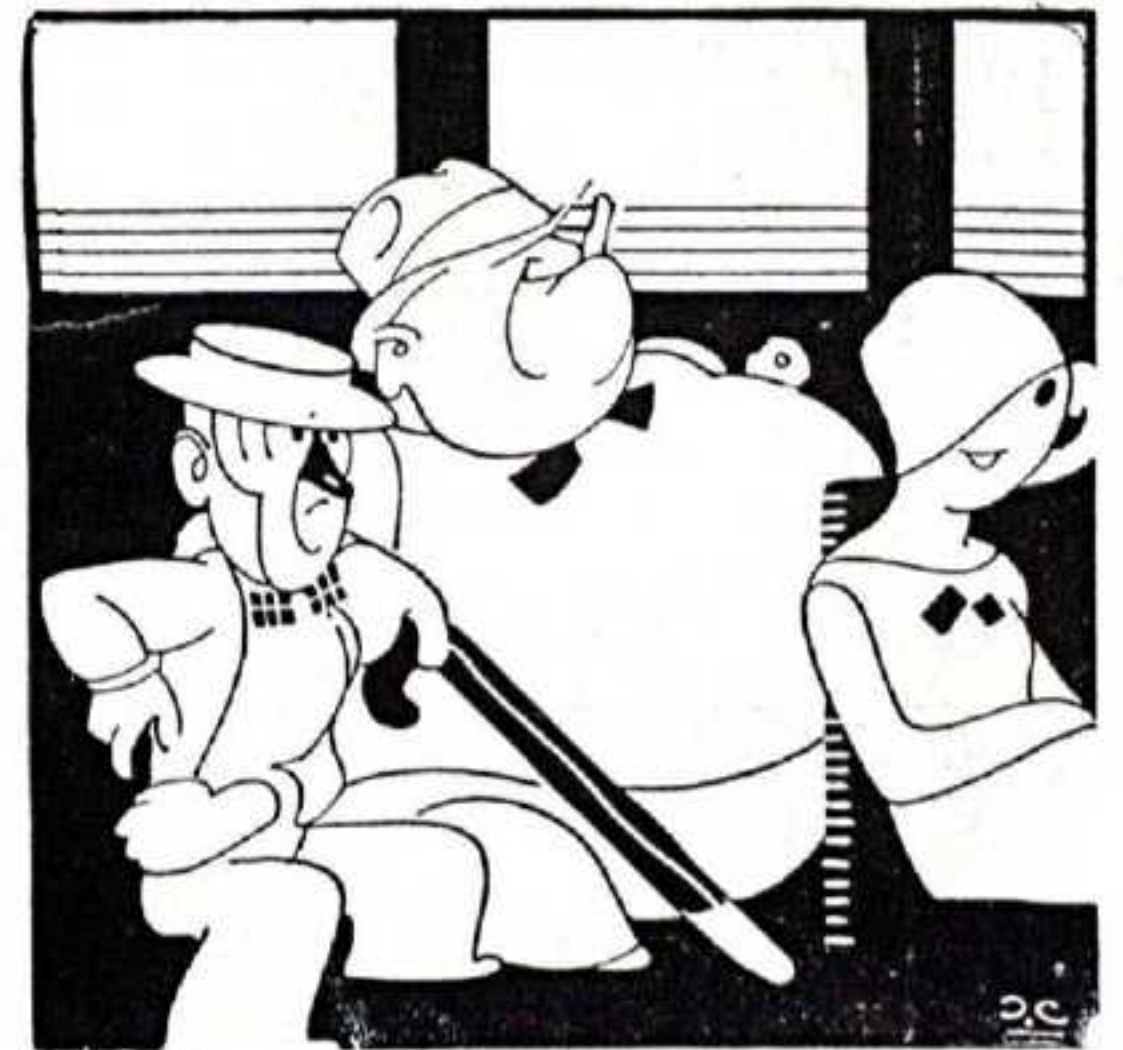
O BÔNDE E A DEMOCRACIA

Com as illustrações que reproduzimos publicou O Globo de 22 do mez passado uma interessante chronica apreciando com bom humor a acção social do bonde, que "é moderno e dinamico, é popular, é democrata, é ruidoso, polyglotta e polyphonicico. E' a vida, enfim!"



UMA CAMPANHA
NECESSARIA

Outra alegre e util chronica d'O Globo publicada a 16 do mez passado, combatendo dois males que affectam o bonde e o omnibus: o pingente, causa de tantos desastres e o "ostra" que impede o conforto dos passageiros dos omnibus. O ridiculo corrige... e essas campanhas hão de acabar com esses dois males.



Uma "ostra"

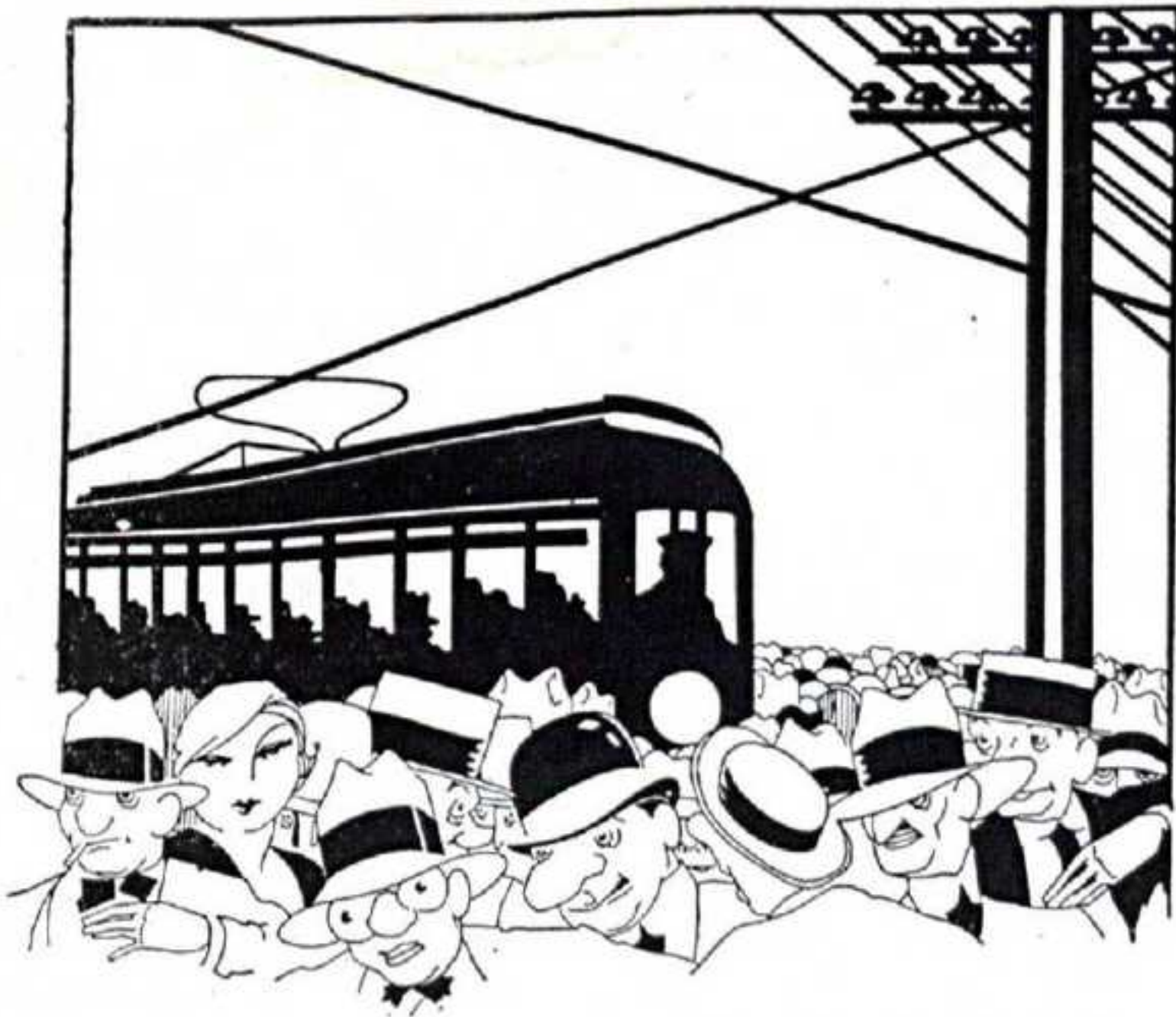
Para o melhor serviço do publico

Por melhores que sejam os serviços da Light e Cias. Associadas, será sempre impossível alcançar a perfeição se o publico não cooperar com os nossos companheiros, facilitando-lhes o trabalho. Só a imprensa pôde agir sobre o publico e é com prazer que chamamos a attenção dos nossos collegas para o que os jornaes têm feito

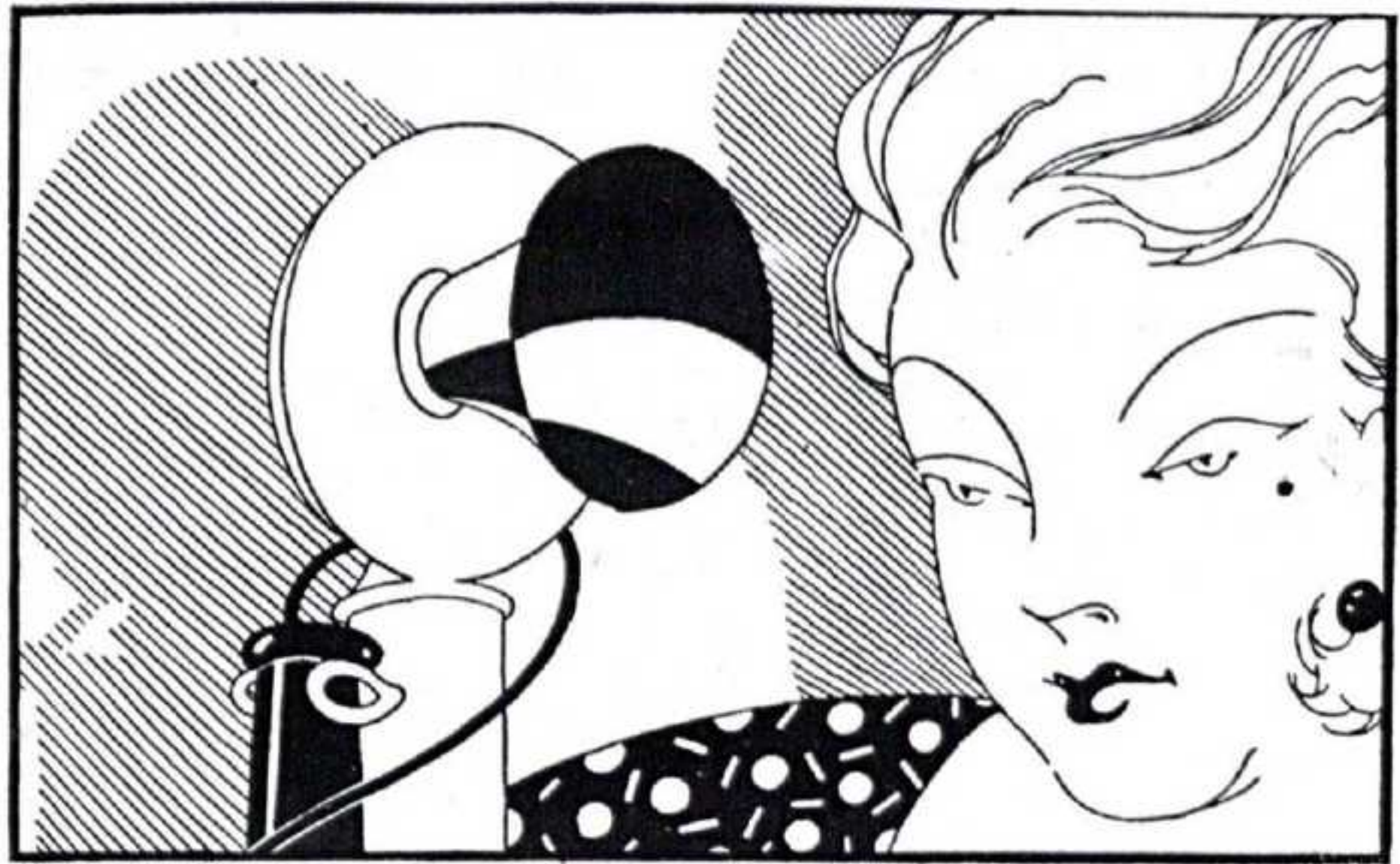
nesse sentido. Acompanhando as actividades da Light toda a imprensa tem mostrado aos cariocas a estima que merecem os nossos companheiros e tem procurado corrigir varios males perturbadores do serviço e causadores de desastres. E' assim uma cooperação util e indispensavel para o serviço e para o publico.



Reacção!...



(Desenho de Alvarus)

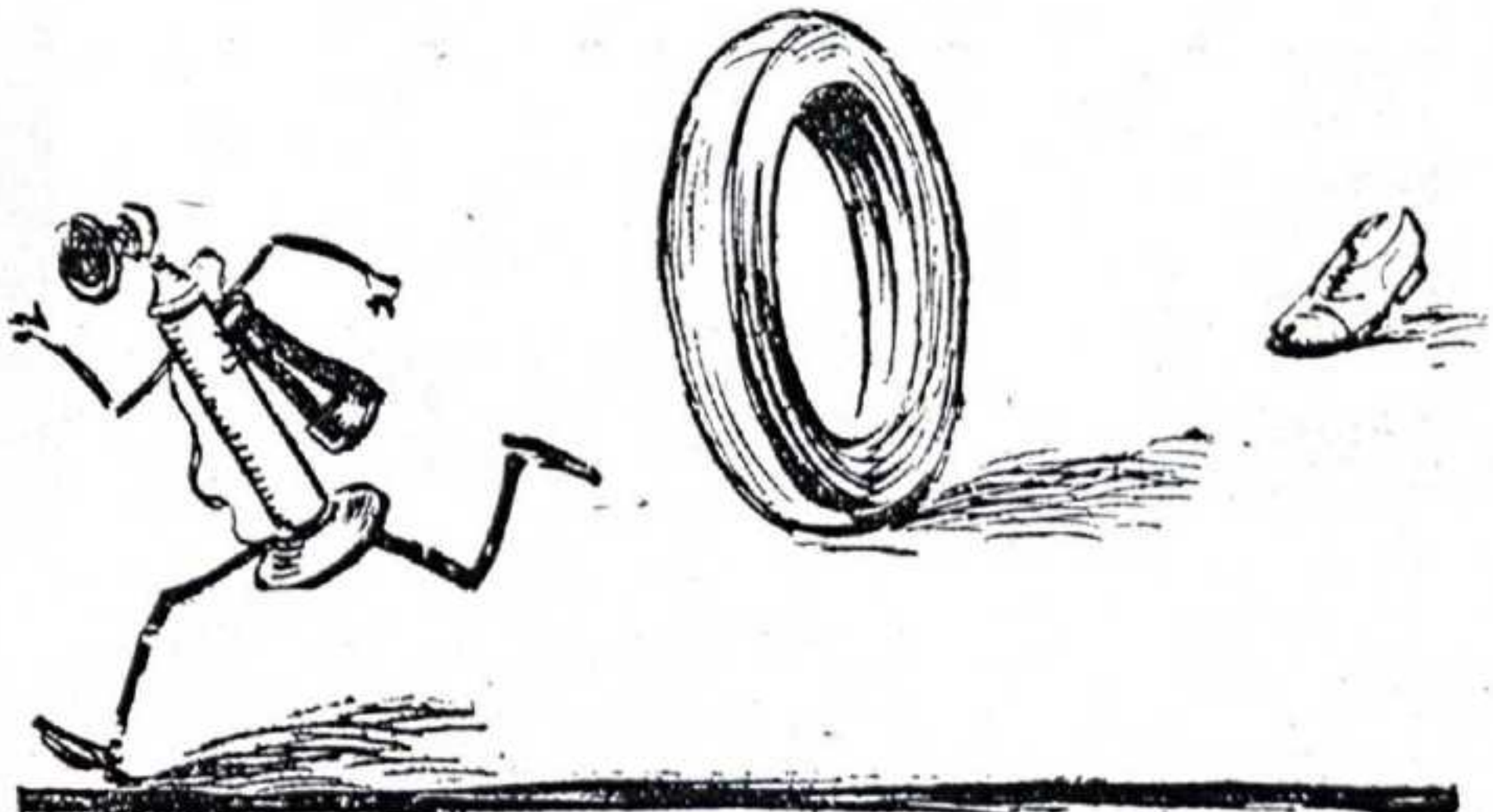


(Desenho de Alvarus)

PERFEIÇÃO — E' com esse titulo que o O Jornal de 27 do mez passado aprecia o serviço telephonico do Rio. Invoca Ulysses recordando a linda fabula, num trecho de leitura leve e agradável.

EM TORNO A' ARTE DE ANDAR NA RUA — "Como se evitará que os pedestres atropellem bondes, omnibus, etc.? pergunta o "O Jornal" de 29 do mez passado numa chronica illustrada e educativa do povo, cheia de observações justas e uteis. E' outra campanha indispensavel. Só a imprensa pôde ensinar o povo a andar na rua.

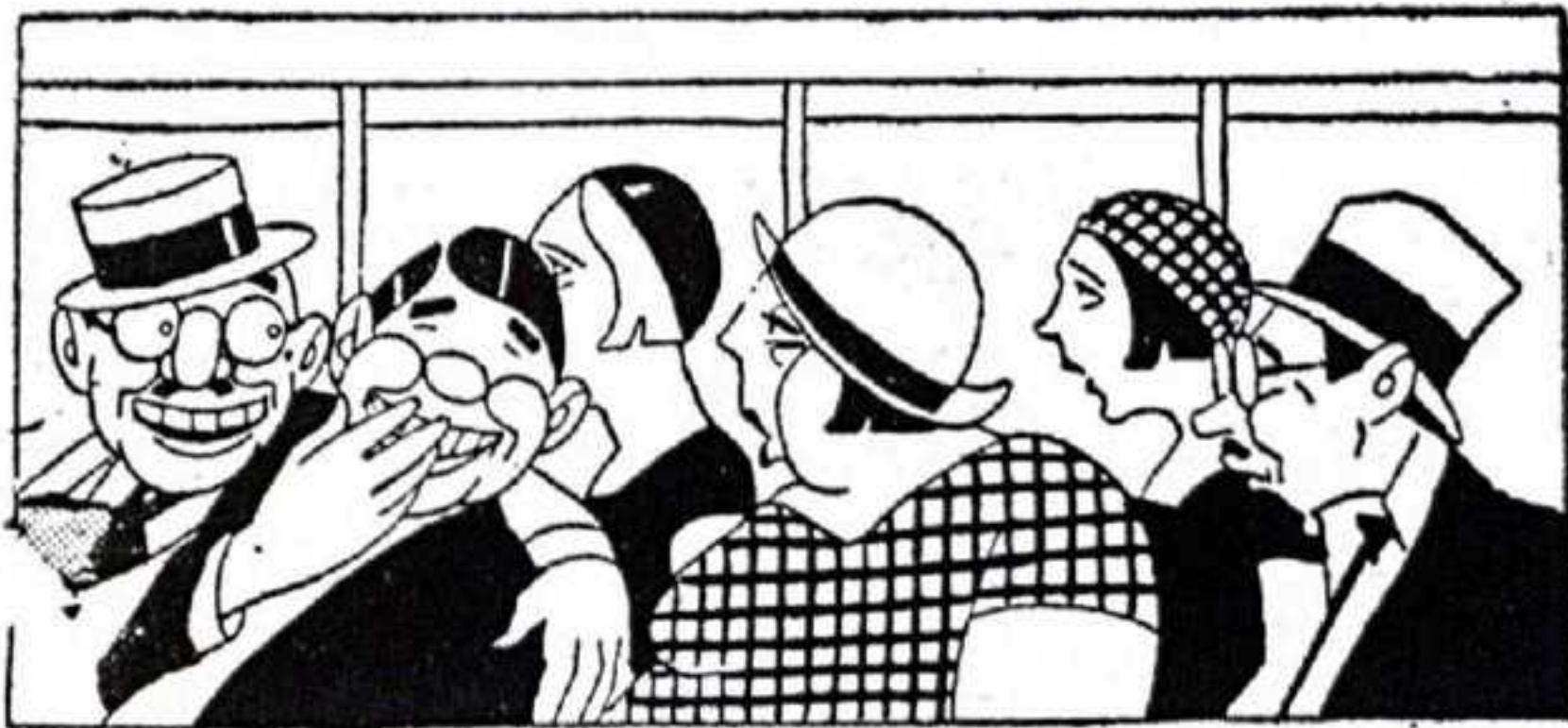
NÃO FAÇAS AOS OUTROS... O QUE NÃO QUERES QUE TE FAÇAM — O "Diario da Noite" de 22 do mez passado, anotando scenas da vida nos bondes e omnibus chama a atenção dos que não se preocupam em respeitar o direito que têm os demais passageiros em viajar confortavelmente e não falam... gritam; passam o braço nas costas dos seus companheiros de banco, incomodando aos que viajam no outro banco e riem ás gargalhadas, perturbando a todos! Elles se esquecem do conselho popular: Não faças aos outros o que não queres que te façam!



(Desenho de Seth)

...O telephone é mais rapido.

SEJA PRECISO, CONCISO E NÃO INDECISO, aconselha a A Noite, de 23 do mez passado, aos seus leitores, mostrando que o telephone exerce tambem essa função educativa do publico. O leitor habituando-se a ser preciso, conciso e não indeciso vence na vida e usa como deve o telephone que é mais rapido do que o seu pé, e mesmo o seu automovel.



(Desenho de Romano)

P A R A Q U E S E R V E U M T O S T Ã O

O que eu vou fazer com isso? perguntava á senhorita "Biscoito" um mendigo a quem ella havia dado uma moeda de cem réis. Sim, responde? para que serve um tostão?

Uma ducha de sangue affluir então ás faces da senhorita esmoler. Ella, entretanto, tomou o mendigo pela mão e falou com doçura: Você é mal agradecido. Mas venha commigo.

Chegou então á praça Tiradentes um bonde "Andarahy Leopoldo". A senhorita obrigou o mendigo a embarcar e sentou-se a seu lado. Durante a viagem longa não trocaram uma palavra.

Quando o bonde chegou á praça da Bandeira, após um percurso de muitos kilometros, saltaram e a senhorita "Biscoito" falou, solemne: Com um tostão ainda pôde um homem pobre fazer uma viagem longa em bonde de primeira classe.



(Charge de J. Carlos, publicada no "Diario da Noite").

Como a imprensa recebeu a primeira tentativa de greve

Aos que não puderam ler os jornaes, aqui offerecemos a documentação que precisam conhecer.

Não são palavras nossas, são transcrições dos jornaes. Por ellas, poderão vêr esses companheiros mal orientados, que a opinião publica não lhes podia ser favoravel.

O que disseram os verpertinos de sabbado

Os jornaes da tarde de 23: "Vanguarda", "Jornal do Rio", "O Globo", "Diario da Noite" e "A Noite" deram como causa da greve um incidente nas Officinas. "O Globo" ouvindo o director da Federação do Trabalho, confirma essa versão, dizendo ainda que "o SYNDICATO GREVISTA pedia aos seus companheiros a mais absoluta calma para evitar violencias".

A "A Noite", em 3ª edição assignava que "apesar da attitude hostile dos grévistas, algumas linhas de bondes e omnibus haviam soffrido alterações nos seus horarios" e desmentindo as affirmações de greve pacifica publicava dois clichés, em quatro columnas, mostrando dois bondes no Mangue e no Boulevard S. Christovão, assaltados pelos grevistas. "O Globo" de 25, publicou tambem outras photographias mostrando o assalto aos bondes, que foi mais tarde impedido pela policia.

Gréve injustificavel

disse "O Jornal"

A população da capital da Republica recebeu com espanto a noticia da greve parcial que occorreu entre alguns empregados da Light, ameaçando perturbar o rythmo de sua vida com intempestivas e injustificaveis demonstrações, cujos verdadeiros intuitos não ficaram ainda sufficientemente esclarecidos.

Se não fôra, de facto, a acção prompta, firme e energica da empresa canadense que, apoiada pela maioria dos seus bons, pacificos e dedicados servidores, dominou inicialmente, de maneira decisiva e esmagadora, uma minoria subversiva e anarchica, a cidade teria soffrido, sabbado ultimo, incalculaveis prejuizos. A Light livrou-a de ver-se privada de transporte, de luz e de força, numa nova prova do zelo com que procura servir-a, redobrando de cuidados nos momentos de crise, como o que então atravessára.

Só por isso, graças á rapidez e segurança com que agiu sua direcção, o Rio quasi se não percebeu dos efeitos da greve ensalada, que a empresa logo suffocou, escudada na solidariedade dos seus proprios operarios, alheios ás manobras em que pretenderam ardilosamente envolvê-los. Póde, realmente a Light annunciar, mal se esboçára o movimento, que contava com o apoio de 90 a 95% dos seus servidores. Os meios de transporte foram assegurados, com pequenas interrupções, e em nenhum

ponto da cidade a população se viu privada de luz e força.

Ficou a lição. E' preciso aproveitar o exemplo. Não podemos confundir conquistas sociaes respeitaveis com attitudes que implicam, precisamente, na desorganização da vida social, na implantação da indisciplina, na prégação ostensiva e insolita da anarchia.

A Light mostrou, com o desassombro de sua conducta, que é necessario tolher o passo a agitadores que se valem dos mais insignificantes pretextos para expôr a collectividade aos maiores riscos".

("O Jornal", de 26/4, pag. 4, 2ª col.)

O Correio da Manhã:

A impressão na cidade foi bastante penosa.

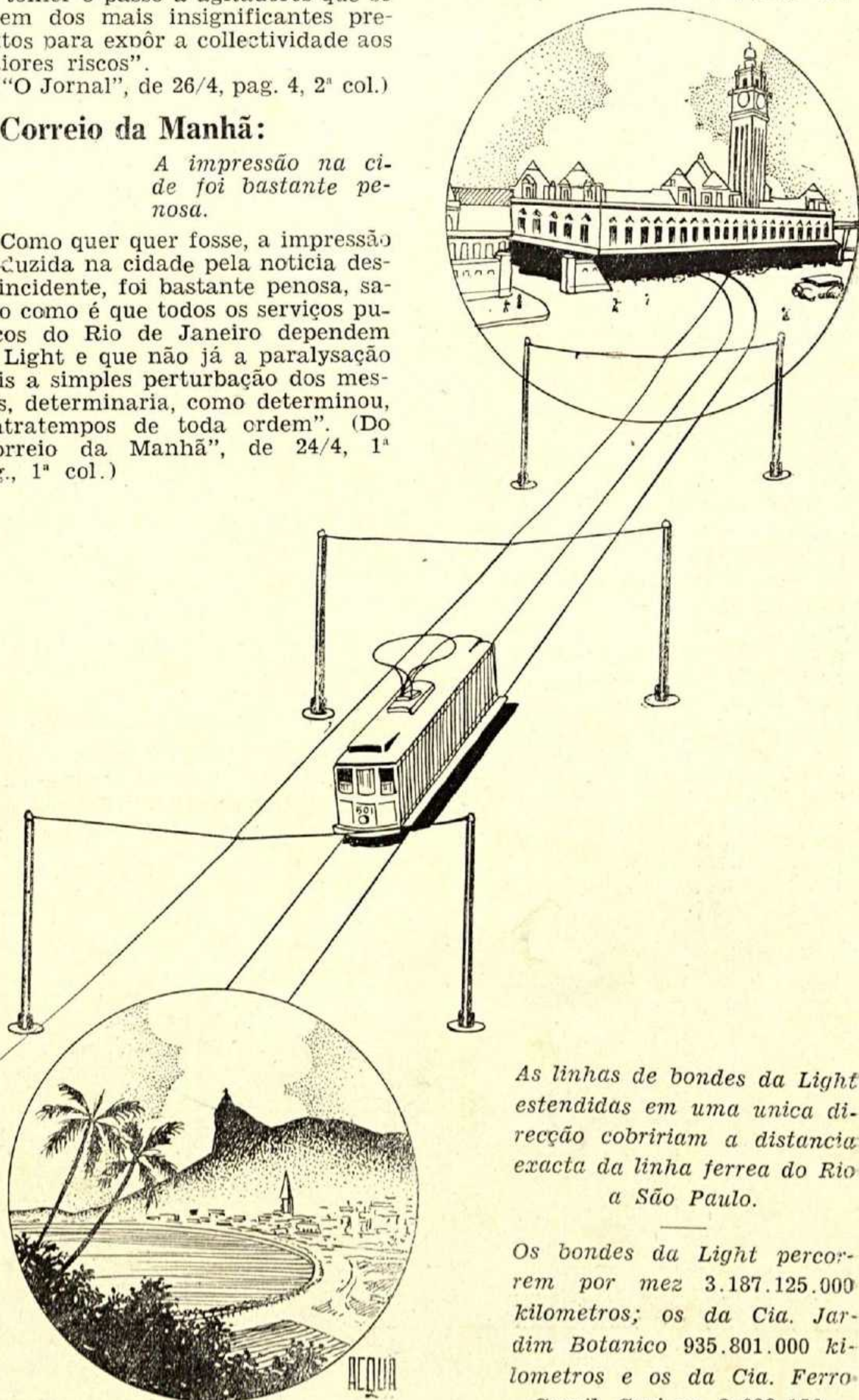
"Como quer quer fosse, a impressão produzida na cidade pela noticia desse incidente, foi bastante penosa, sabido como é que todos os serviços publicos do Rio de Janeiro dependem da Light e que não já a paralysação mais a simples perturbação dos mesmos, determinaria, como determinou, contratempos de toda ordem". (Do "Correio da Manhã", de 24/4, 1ª pag., 1ª col.)

O Jornal do Brasil:

Desde varios dias que se planejava o movimento.

Para o grande publico houve realmente surpresa. O mesmo entretanto, não succedeu á directoria da Light e ás autoridades policiaes, que estavam prevenidas desde varios dias de que se planejava o movimento que hontem se manifestou".

("Jornal do Brasil", 24/4, pag. 8).



As linhas de bondes da Light estendidas em uma unica direcção cobririam a distancia exacta da linha ferrea do Rio a São Paulo.

Os bondes da Light percorrem por mez 3.187.125.000 kilometros; os da Cia. Jardim Botânico 935.801.000 kilometros e os da Cia. Ferro Carril Carioca 2.038.156.

A PATRIA exaltou o bom senso da maioria e o espirito de lealdade dos operarios

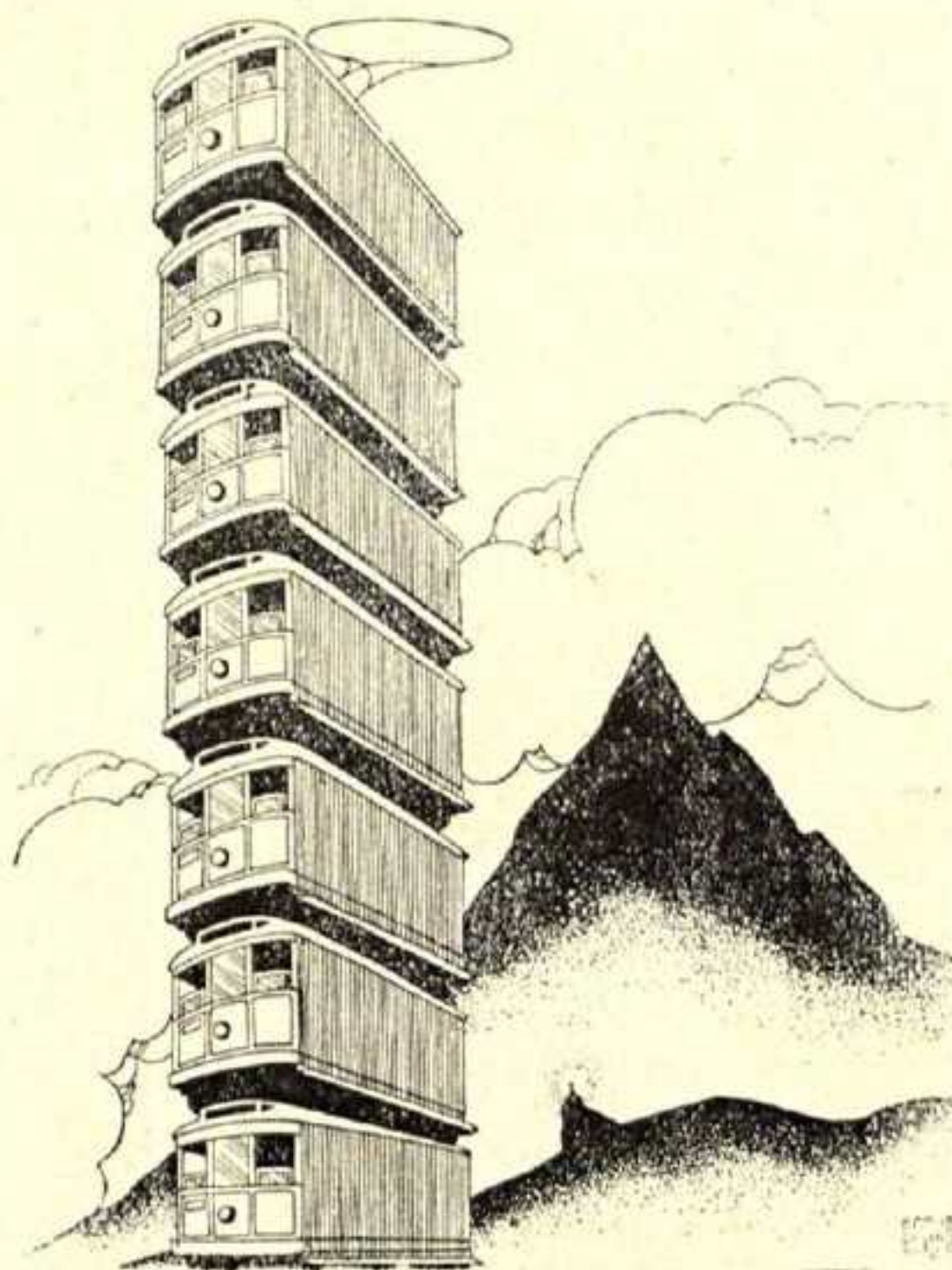
OBRA DE AGITADORES

DECLAROU-SE uma grêve parcial entre os operarios da Light, nesta capital, determinando certa confusão nos serviços de transporte urbano, e, consequentemente, sérios atropelos e dissabores á população.

O caso obriga a uma série de considerações quem o queira apreciar com isenção de animo e interpretal-o através de serena critica. A primeira indagação que se impõe prende-se á causa da grêve. Segundo o que se apurou e divulgou, o motivo não apresenta equivalencia relativamente ao pronunciamento grévista. Surprehede, mesmo, pela pobreza de expressão. Afinal, que houve? Um operario, advertido pelo chefe da sua secção, quanto á qualidade do serviço em que se emprega, revida com aspereza. Após, aggride o seu superior. Este se defende, o incidente não se agrava, devido á intervenção de terceiros e o operario é demittido.

Ahi está o episodio delimitado na sua singela realidade. A demissão do operario, ao menos dentro do regimen e do criterio que prevalecem no paiz, explica-se como consequencia logica do acontecimento: a punição de um trabalhador que, sem motivo, desrespeita violentamente a autoridade do chefe e attenta contra a sua pessoa. A aggressão, fóra das providencias immediatas, de ordem interna, tomadas como era de direito, só se poderia mais capitular como incidente pessoal, um caso de policia. Como abancar, pois, nesse episodio de intimidade, que não deveria ultrapassar os limites do pequeno circulo em que verificou, importancia para justificar um levante de classe, com as suas tremendas consequencias? Como entender que uma classe se resolvesse a prejudicar centenas de milhares de creaturas, que na cidade têm a sua tranquillidade e o seu conforto confiados á mesma, só

para render a homenagem da sua solidariedade a um operario que desrespeitou e aggrideu o seu chefe? Como admittir que por tão clamorosa frivolidade homens de consciencia, com a sagrada responsabilidade publica que lhes attribuem os seus proprios deveres, assentassem privar a população de transporte, e de luz os doentes nos hospitaes, creando



Os 1267 bondes da Light collocados uns sobre os outros attingiriam a altura de 5.068 metros (2 vezes o Pico do Itatiaya e 7 vezes o Corcovado.

uma situação calamitosa para a cidade?

Não acreditamos que tão só por sua propria inspiração e deliberação os verdadeiros operarios, optassem por tamanho absurdo deante do senso e dos justos sentimentos de humanidade. Nessa, como em outras manifestações ultimamente verificadas no paiz, está por certo o dedo da agitação communista. Só os perturbadores dessa laia seriam capazes de

conceber e inspirar tão monstruoso projecto de attentato á tranquillidade publica. O incidente das officinas da Light, não foi, positivamente, causa, mas mero pretexto de que se aproveitaram os agentes de desordem para perturbar e incandecer os meios operarios, induzindo os trabalhadores ao desatino.

Felizmente, o bom senso da maioria e o espirito de lealdade dos operarios não permittiram que alastrasse o movimento e se consummasse, em plenitude, o attentado. Entretanto, valha mais este exemplo para que as autoridades redobrem de energia no combate á invasão da peste vermelha — tanto mais perniciosa neste momento em que o paiz exige ordem e paz como imperativos de salvação.

(“A Patria”, de 24/4, pag. 4, 1ª e 2ª cols.)

O Jornal do Commercio

assignalou a tremenda importancia da parede.

“A parede dos empregados da Light causou geral surpresa e determinou apprehensões justificaveis. Na ignorancia dos precedentes mais proximos da procurada e propalada paralyção do trafego dos bondes e dos demais serviços da grande empresa, senhora tambem dos serviços da luz, da energia electrica e dos telephones e outros e do maior numero de omnibus, a população temeu, ás primeiras noticias da parede que o movimento crescesse de intensidade e viesse ocasionar prejuizos consideraveis, cujo alcance não se poderia prever com segurança. Os ultimos momentos da tarde e ás primeiras horas da noite foram de justificada apprehensão. Muita gente fez longas caminhadas para alcançar a residencia, receiosa de esperar indefinidamente os bondes de algumas linhas. Mas a policia, a direcção da Light e o bom senso dos empregados da Companhia conseguiram restabelecer a calma e a parede deixou de ter a desagradavel e tremenda importancia que os agitadores pretendiam imprimir-lhe”. (Do “Jornal do Commercio”, de 24/4. Pag. 7, 5ª col.)

Todos os outros jornaes: “A Batalha”, “Diario de Noticias”, “Diario Carioca”, “Correio do Brasil”, “Gazeta dos Tribunaes”, “Jornal da Justiça” registraram em seu noticiario as diversas manifestações da inquietação da cidade e para acalmar o publico, inseriram, com grande destaque, o manifesto do Sindicato dos Empregados da Light falando em nome de mais de quatro mil empregados que se declaravam promptos para o serviço, afim de que a população não viesse a soffrer maiores prejuizos.



Palavras de censura do "O Globo"

A CIDADE AMANHECEU SURPREHENDIDA POR UMA NOVA GREVE PARCIAL DE TRANSPORTES

"Amanheceu a cidade, em toda a extensão da zona em que vivem os seus bairros mais elegantes, com a surpresa de um movimento grevista dos empregados da Light, o que a todos privou da condução dos bondes e também dos omnibus dessa empresa, que deixaram de trafegar, e foram aqui e ali assaltados, originando scenas por vezes extremadas de violencia, e das quaes se diz tudo com o registro de algumas dellas e de muitos feridos. Apesar de não datarem de hontem os boatos e previsões ou ameaças de uma greve, de cujas minucias estavam ao par as autoridades e a imprensa, forçoso é confessar que a opinião publica desta capital não era inclinada a crer na sua effectivação, sem embargo do movimento que não ha muitos dias se esboçou, e foi logo desfeito pelas providencias immediatas do chefe de policia, que assentou as bases de um accordo entre a Light e seus empregados.

Aliás, a solução rapida, dada no momento pelo capitão João Alberto, de accordo com os grevistas, veio afastar ainda mais do espirito publico a hypothese de uma greve, tanto menos provavel quanto é certo que todos os interessados, actualmente com a creação do Ministerio do Trabalho, contam com a assistencia legal aos seus direitos, o que até então lhes faltava. E' a existencia desse departamento, e é ainda a boa vontade das autoridades policiaes, empenhadas naturalmente em facilitar a acção do ministro do Trabalho, que nos leva a prever a mais breve solução da greve que hoje se iniciou. Estando, como realmente está, toda a questão que teria motivado o movimento, sujeita e entregue ao julgamento das autoridades, bem é de ver que os grevistas devem confiar no laudo das mesmas e que uma expectativa nesse sentido traria, além do mais, a vantagem de reforçar os direitos de todos os interessandos, dando-lhes um singular prestigio moral.

Cremos, portanto, á altura em que chegaram os acontecimentos, que ao ministro do Trabalho não faltará a iniciativa de uma formula que acomode os mais impacientes e evite maiores exaltações de animo, podendo praticamente coadjuval-o com a maior eficiencia a boa vontade das autoridades policiaes, e a palavra serena de seus auxiliares, que se espalham por toda a cidade. Assim dizemos, encarando a necessidade de providencias urgentes, em beneficio da população e da ordem, da população que se sobressalta com o imprevisto de scenas violentas como as que ocorreram hoje, da ordem que estaria seriamente perturbada a prolongar-se a greve com o caracter em que se declarou, e que veio excluí-la do quadro das greves pacificas, dados os attentados que a sublinharam e os sacrificios de vida que ella provocou.

(O Globo — 7-5 — 1ª ed. — 1ª pag. 1ª col.)

"Documentação photographica dos disturbios e incendios".

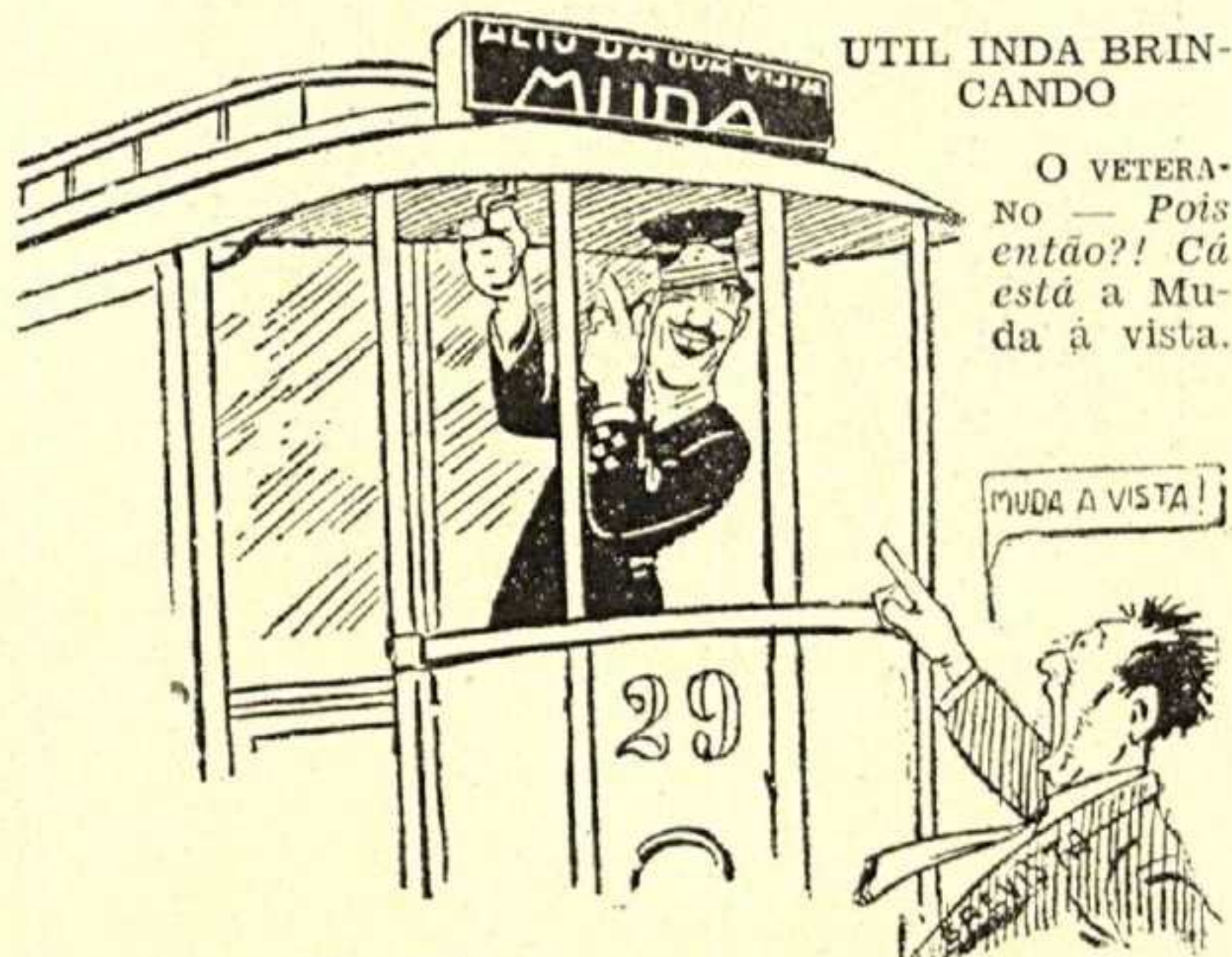
(O Globo — 7-5 — 1ª pag. ao alto)

A segunda tentativa de greve

Foram inuteis todas as advertencias.

Os agitadores não se aperceberam de que as autoridades e a opinião publica não o tolerariam um golpe de força, principalmente quando a divergencia primeiro estava entregue á solução arbitral e fizeram sua segunda tentativa de greve.

Toda a imprensa verberou e as autoridades consideraram-na "mero pretexto para desordens".



Os grevistas intimavam os motorneiros a mudarem a taboleta para "Estação" — "Dos jornaes".

(D' A Batalha, de 2. 4; 5ª pag. 6ª, 7ª e 8ª col.)

As informações de "Vanguarda"

"Na madrugada de hoje, verificou-se mais uma tentativa de paralyzação do serviço de Transportes da Light.

Essa tentativa, que aliás era esperada, surtiu efeito em relação a algumas linhas, nas quaes o trafego ficou paralisado em parte ou no todo.

Desta vez os grevistas não se limitaram a uma attitude passiva, esperando a adesão aos companheiros.

Conforme as notas que abaixo publicamos, resumindo informações que nos são prestadas pela policia, nos diversos districtos da capital, tem havido conflictos em alguns pontos, dos quaes resultaram mortos e, mesmo, muitos feridos.

Tambem, a policia tem identificado a acção de elementos estranhos ao pessoal da Light: ora, são agitadores que incitam desordens e forçam adhesões, ora são desocupados que interrompem o trafego, atirando calhões e até rolos de esgoto ás linhas".

(Vanguarda — 7-5 — 1ª ed. 11 hs. — 1ª col.)

ONDE TEVE INICIO O MOVIMENTO

"A agitação teve inicio com uma offensiva contra o serviço da Companhia Jardim Botânico, logo depois das 3 horas da manhã. Varios grupos de grevistas, entre os quaes foram vistos rarissimos empregados da empresa uniformizados e dos quaes avultavam segundo a policia, operarios da F. Corcovado que haviam abandonado o trabalho, surgiram simultaneamente deante das Estações de Bondes do Largo dos Leões e também no largo da Lapa, no da Gloria, na Praça José de Alencar, na rua das Laranjeiras, na Praia de Botafogo, nas esquinas das ruas Farani e rua Marquez de Abrantes e na Circular do Humaytá".

(Vanguarda — 7-5 — 1ª ed. 11 hs.)

SIGNAL PARA A GREVE?

"E apenas sob a expectativa de grandes acontecimentos, tão grandes que não podiam ser previstos, a cidade adormeceu calmamente, para despertar sob a impressão da greve, que fizera paralyzar, principalmente, o trafego dos bondes da Light.

As 3 horas, porém, a luz electrica piscou fortemente, e não houve quem, sabedor dos acontecimentos, não tivesse a impressão de que esse piscar constituiu um aviso aos empregados da poderosa empresa canadense, para o inicio do movimento.

A policia, no entanto, já havia feito guardar, convenientemente, e como medida de precaução, todas as estações ferroviarias e usinas da Light.

Mas, aviso ou não, o que é facto é que uma hora depois a greve tinha inicio, na parte da cidade servida pela antiga Companhia Jardim Botânico".

(O Globo — 7-5 — 1ª ed. — 1ª pag. 2ª e 3ª cols.)

"A Patria" annunciou a tentativa de greve

"Ao anoitecer de hontem, começaram a circular boatos de que os elementos extremistas existentes entre o pessoal da Light, promovem para a madrugada de hoje, um movimento grevista que affectaria todos os serviços daquela companhia que são, como toda a gente sabe, de luz, de gaz, de força, de transportes pelos bondes e omnibus e de telephone".

(A Patria — 7-5 — 10ª pag. — 1ª e 2ª cols.)





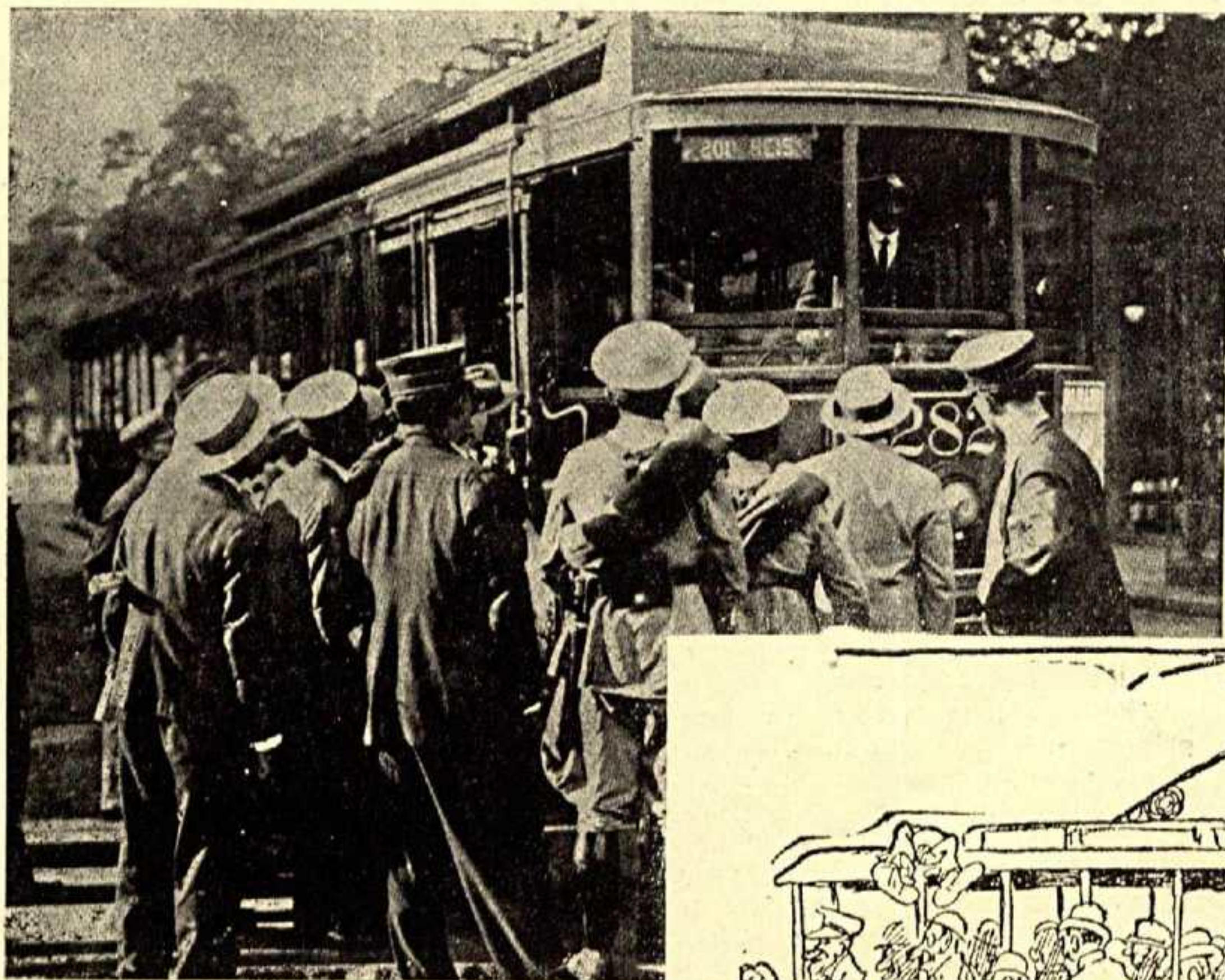
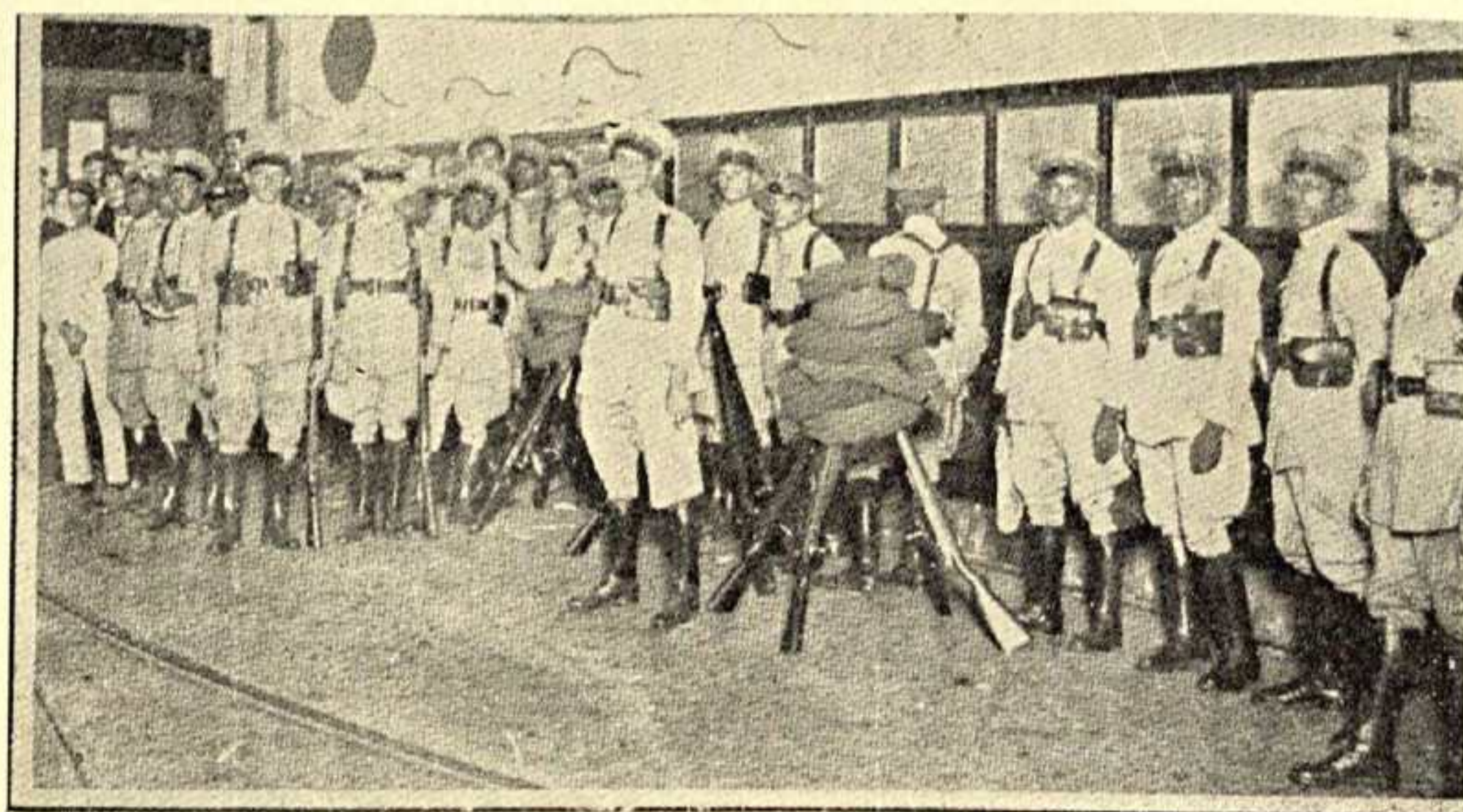
“Forças de cavallaria guardando o escriptorio da Cia. Jardim Botânico”.

(A Noite Ilustrada de 11-5)

“Um destacamento policial de prevenção contra possíveis attentados á propriedade”.

(Revista da Semana de 30-4)

TENTATIVA DE
GREVE
na Light



“A autoridade intima um grevista a colocar a taboleta do destino do carro”.

(A Careta de 14-5)

As revistas ilustradas também se ocuparam com as tentativas de interrupção dos serviços da Light, registrando diversos aspectos das ocorrências e especialmente as providências da polícia para assegurar a ordem e a liberdade de trabalho.



“Um vonde da Light nu dia da grêbe dos maturnairos”.

(A Manhã de 30-4)



Mr. O. A. Schmitt, *Chefe Geral das garages.*

A Viação Excelsior fez annos a 9 do corrente. Nascendo sob as aclamações do povo que desde o primeiro dia disputou logar nos novos e confortaveis omnibus, a Excelsior cresceu vertiginosamente, comprovando o lemma com que lançou os seus carros:

“usados por preferencia não, por necessidade”.

Commemorámos no anno passado o seu anniversario dando o quadro comparativo do seu crescimento e mostrando a correcção do pessoal do Trafego. Em outro numero, mostrámos a organização do serviço de conservação dos omnibus salientando a sua importancia; hoje apresentamos aos nossos companheiros os traba-

Como se conserva a vida de um omnibus

Uma visita ás Officinas da Garage Maurity

lhos da Officina de Concertos de omnibus amplamente installados na Garage Maurity, na esquina da rua Almirante Maurity com Senador Eusebio.

* * *

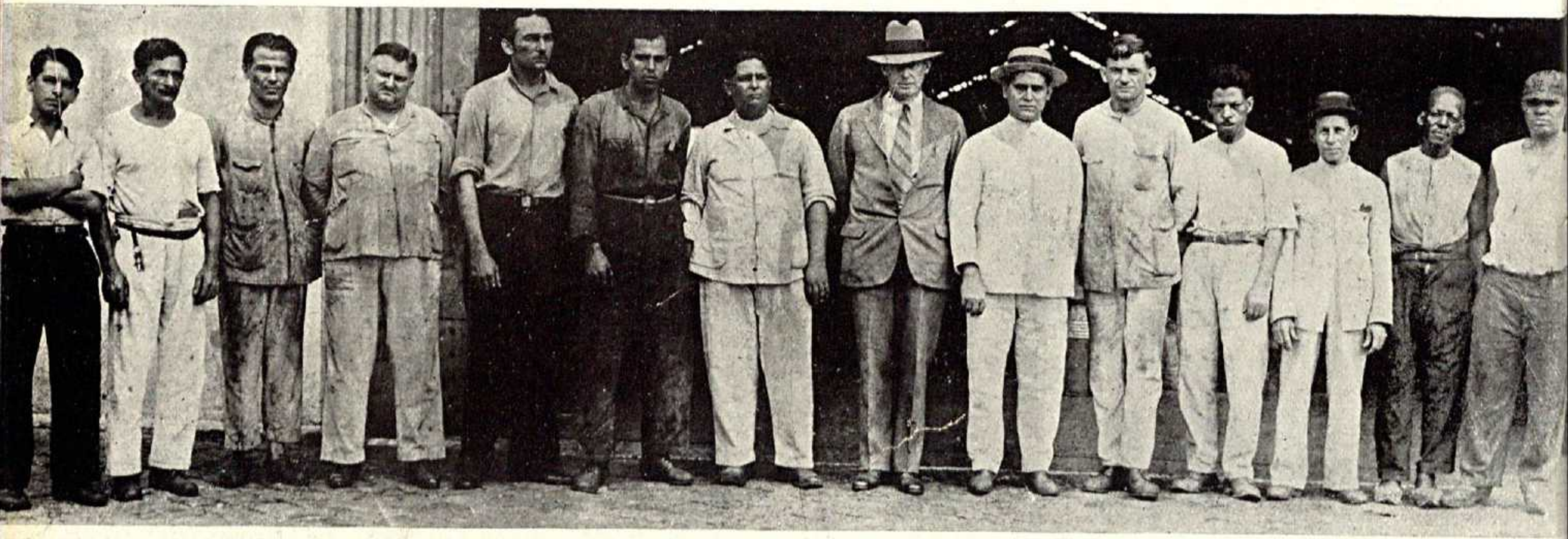
A visita a essas officinas é das mais interessantes e para avaliarmos a importancia de seus serviços basta que se diga que sem ella, seria impossivel á Viação Excelsior oferecer ao publico um serviço perfeito pela segurança, regularidade e conforto.

Com effeito, por maior que fosse a dedicação de seus chefes e auxiliares os seus esforços seriam inuteis se o material não prestasse, se os carros não estivessem perfeitos.

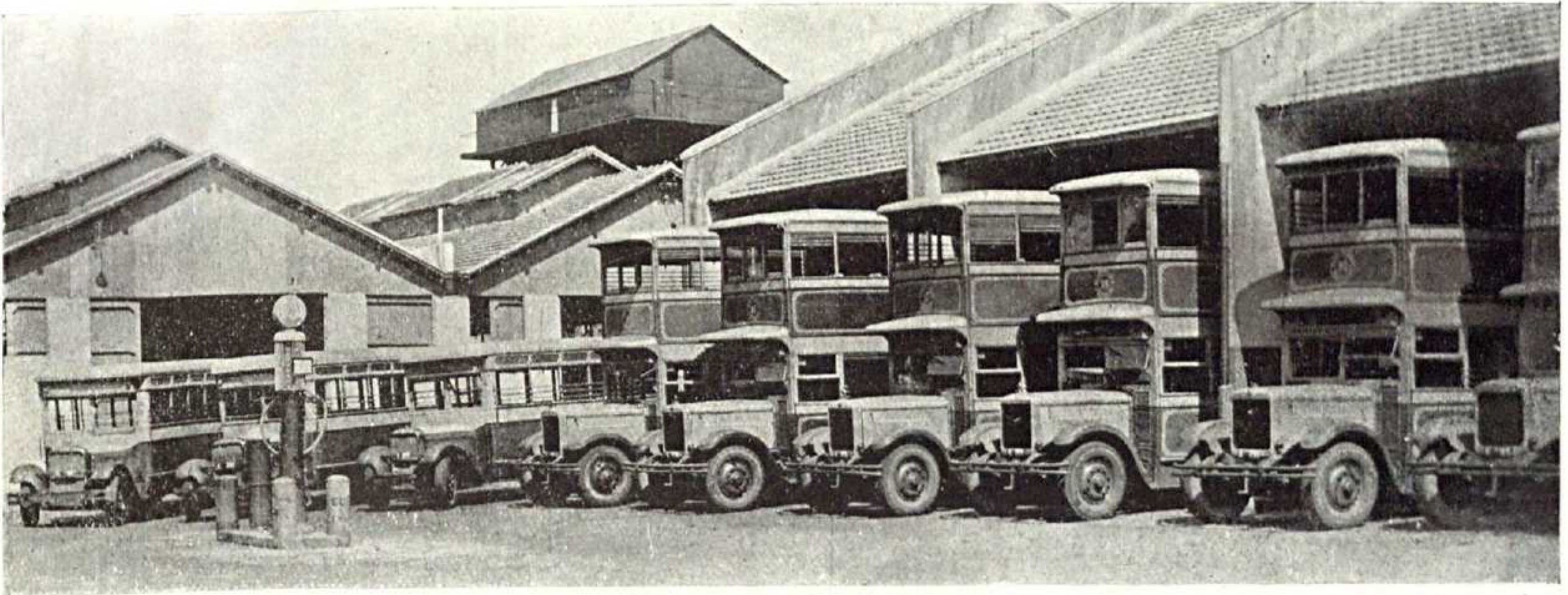
A Secção de Conservação dos Omnibus na Garage de Desembargador Isidro mantem com o maior cuidado a necessaria vigilancia para que não entre em serviço um carro cujo funcionamento não seja perfeito, mas, como todas as machinas um omnibus depois de percorrer determinada kilometragem precisa de reparos e



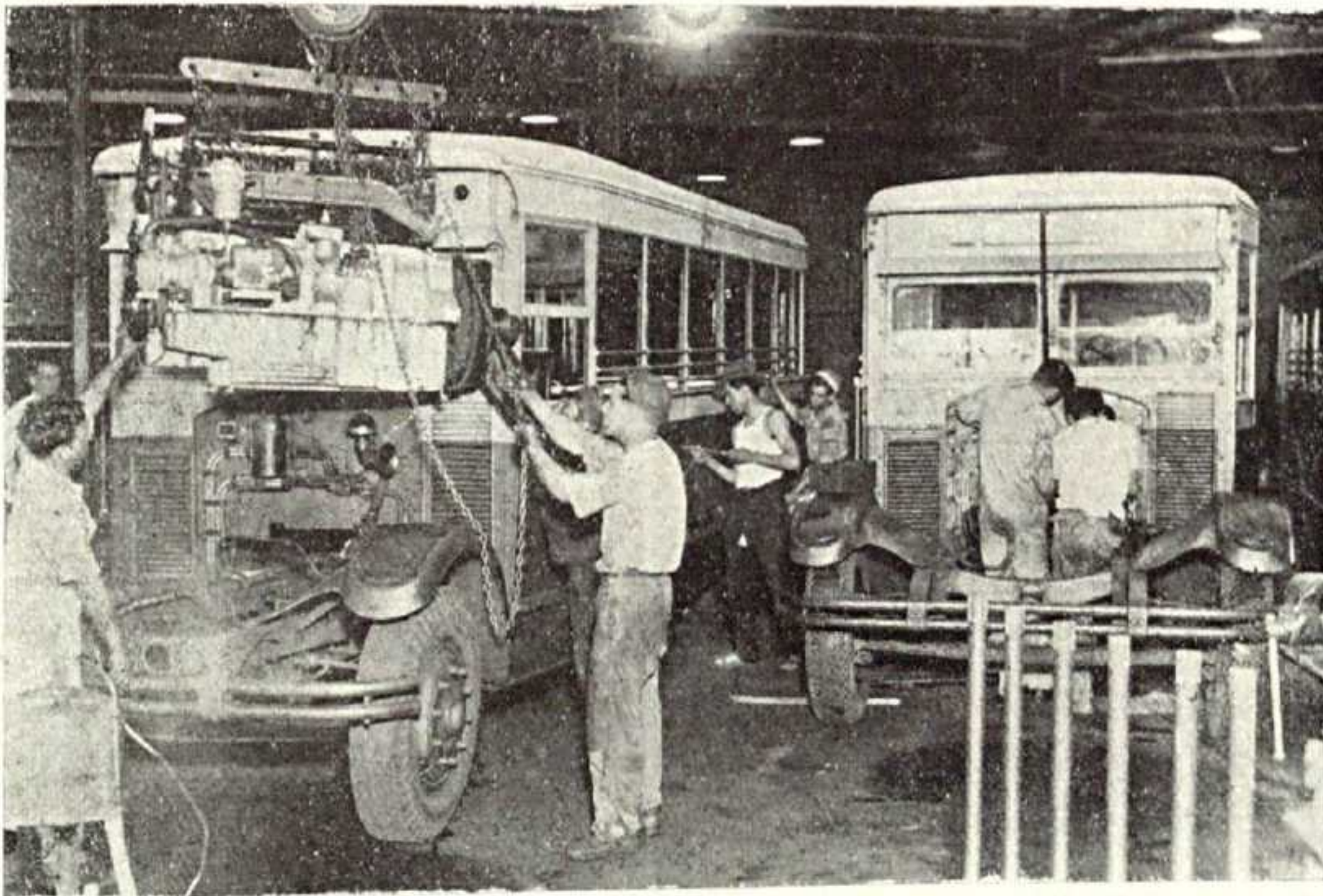
Sentado, João Vianna Dias da Silva, apontador e de pé, José de la Peña, auxiliar do ponto.



O Estado-Maior de Mr. O. A. Schmitt: DA ESQUERDA PARA DIREITA: — José da la Peña, Auxiliar do ponto; Antonio Coelho, Encarregado da montagem; José Atschko, Encarregado da secção electrica; Otto Renger, Encarregado dos Magnetos e Carburadores; Pedro Luz, Encarregado das Caixas de mudanças; Renato Bonturi, Encarregado das Diferencias; Antonio F. Silveira, Encarregado da Vulcanização e Baterias; Mr. L. B. Marshall, CHEFE DAS OFFICINAS; Benjamim José de Andrade, Encarregado Geral; Karl Bickmayer, Encarregado da Ajustagem de machinas; Antonio Rufino Filho, Encarregado de Bancadas e Tornos; Ernesto J. da Silva, Encarregado dos Lanterneiros e Chapas; Guilherme J. Souza, Encarregado da Ferraria; José F. da Silveira, Ajud. Encarregado da Vulcanização.



Parte do pátio da Garage Maurity, vendo-se a garage dos omnibus de dois andares



Collocando um motor novo

de uma revisão total. Entra então nas oficinas da Garage Maurity e quando sahe, sahe novo.

* * *

E' Mr. O. A. Schmitt, Chefe Geral das Garages quem superintende todo o serviço auxiliado por um estado maior escolhido.

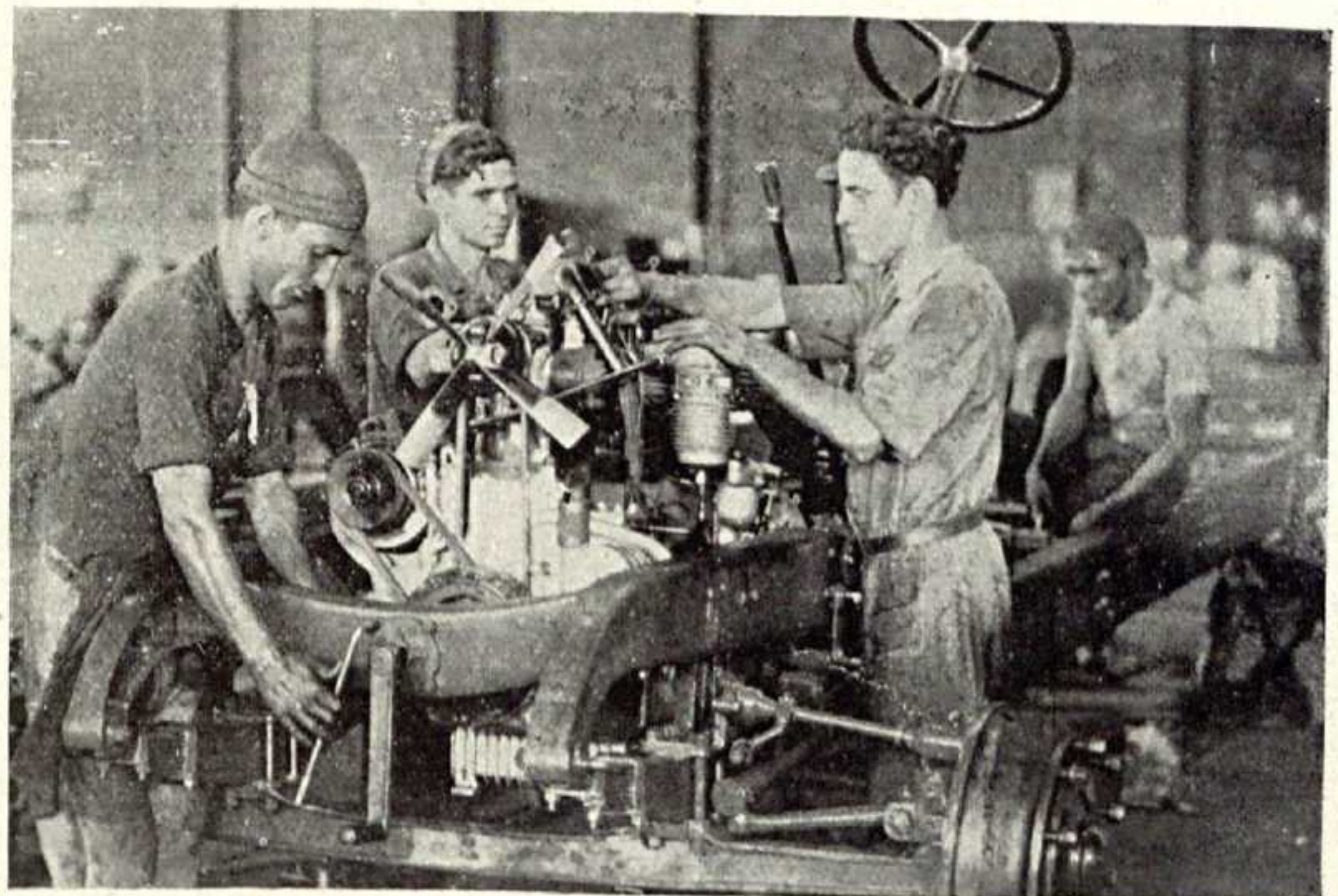
Trabalha sob as suas ordens 169 operarios especializados nas diversas funções e dirigidos por 7 encarregados; no escriptorio encontram-se sete auxiliares activos e competentes e assim o serviço corre normalmente.

Quando um omnibus percorreu ... 50.000 milhas é recolhido á garage e desmontado, todas as suas peças são revistas e reformadas ou substituidas. Acontece, ás vezes, que um carro da Excelsior ou da Auto-Omnibus S. A. sofre um accidente na rua, logo o serviço de Socorro entra em

acção e rapidamente o carro damnificado é recolhido á garage, sahindo do deposito de sobressalentes a peça necessaria.

Justamente com Mr. O. A. Schmitt, o Chefe Geral das Oficinas, Mr. L. B. Marshall está attento para que o serviço seja executado rapidamente e de maneira perfeita.

E' preciso não esquecer tambem que nessas oficinas não se faz apenas o concerto dos omnibus, mas o de todos os carros da Companhia. Passando os olhos por estas paginas, julgue o leitor da importancia dos trabalhos dessas oficinas. E' na simples reportagem photographica, de interesse para todos, pois não iriamos mostrar tecnicamente como se refaz um omnibus, o que interessaria a poucos. Em outra oportunidade, mostraremos novos aspectos desse serviço.



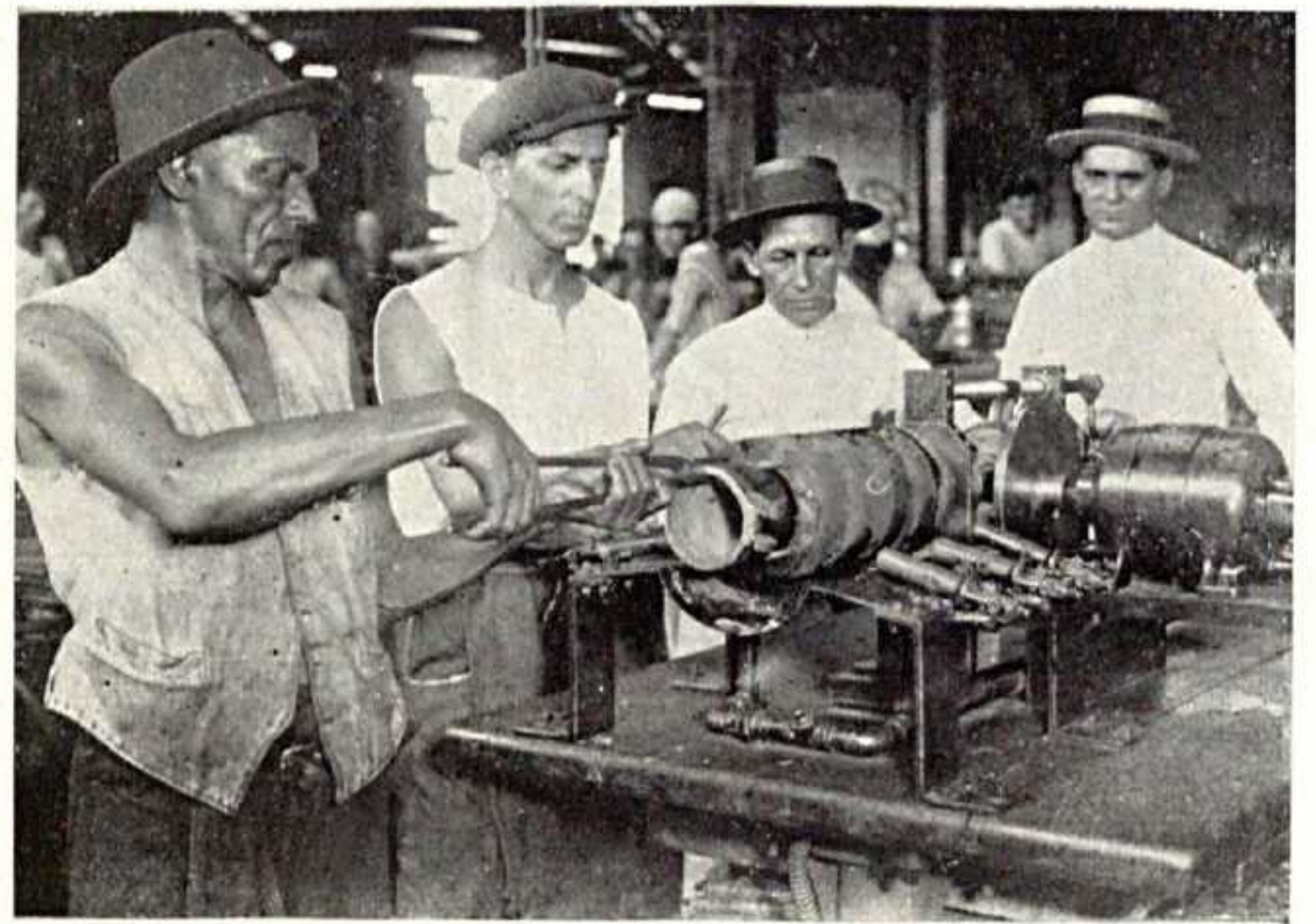
Reforma geral de um "chassis". Montando um motor...



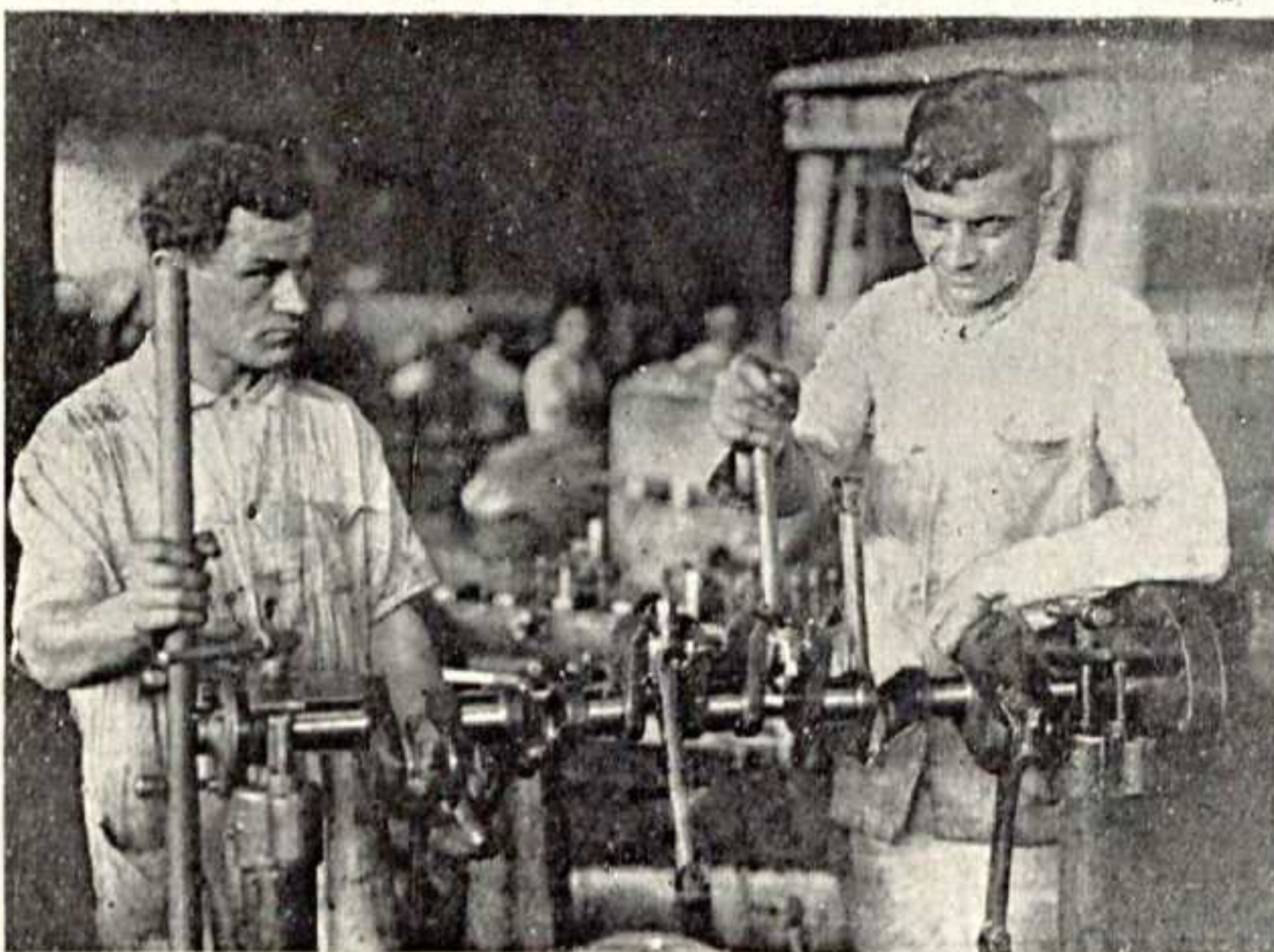
Outra phase da montagem de um motor.

ESTA machina, fabricada nas officinas da Garage Maurity é a unica, no genero, existente no mundo inteiro.

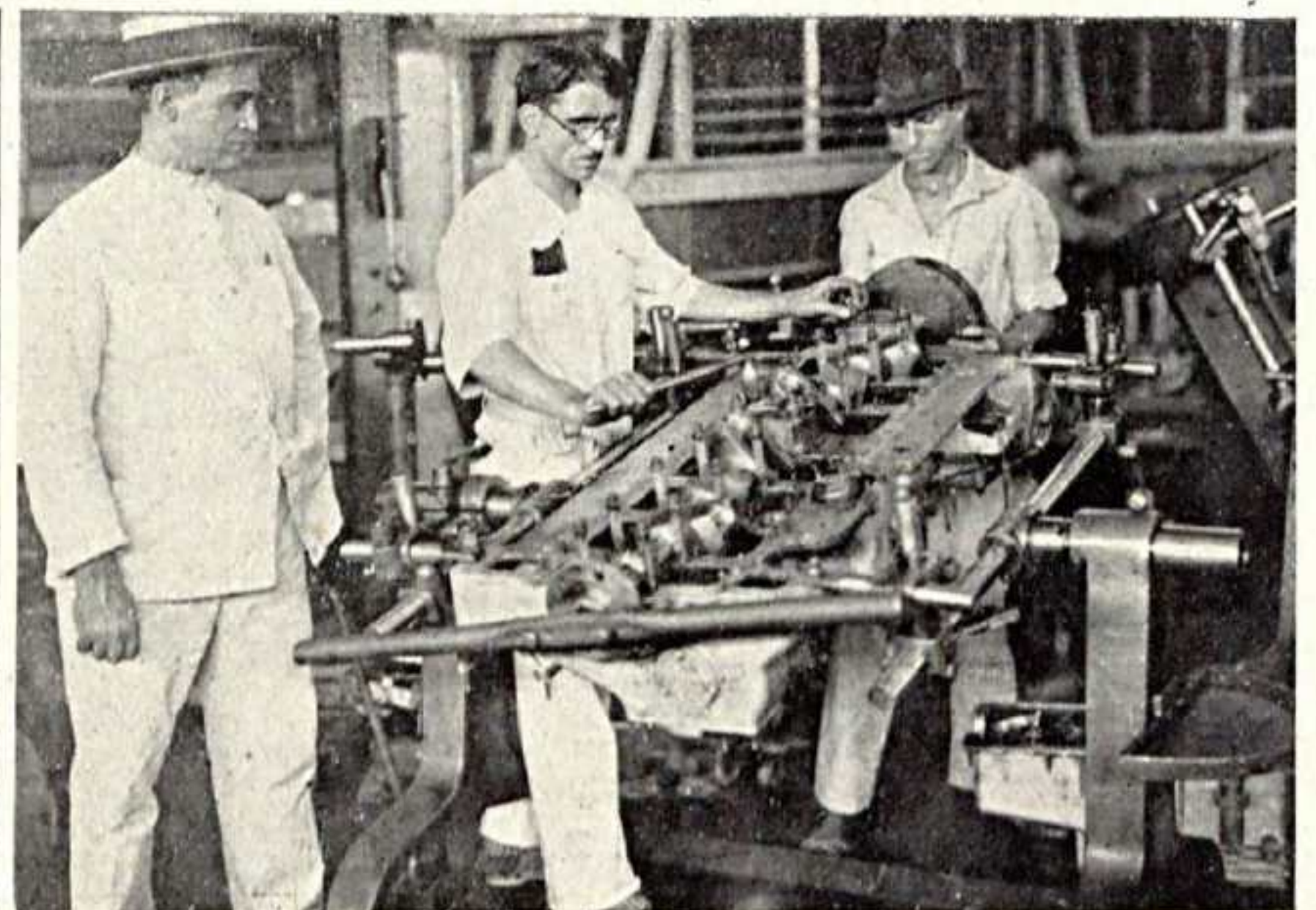
Foi um segredo de fabricaçãõ que os nossos companheiros desvendaram e que lhes permittiu construir a machina em questãõ. O simples registro d'este facto é o maior elogio á habilidade dos technicos do nosso serviço de concertos de omnibus.



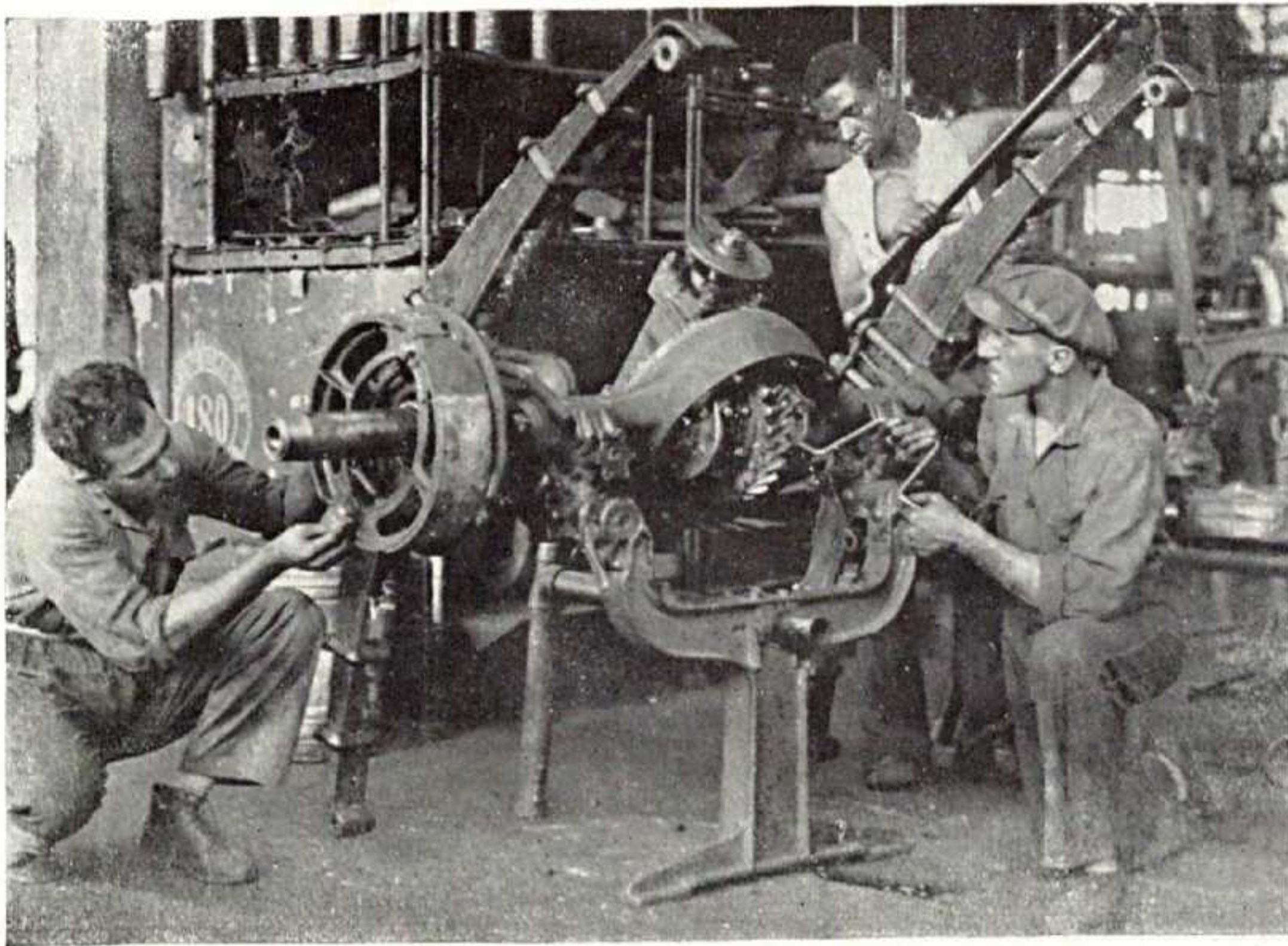
Collocando metal-patente nas camisas...



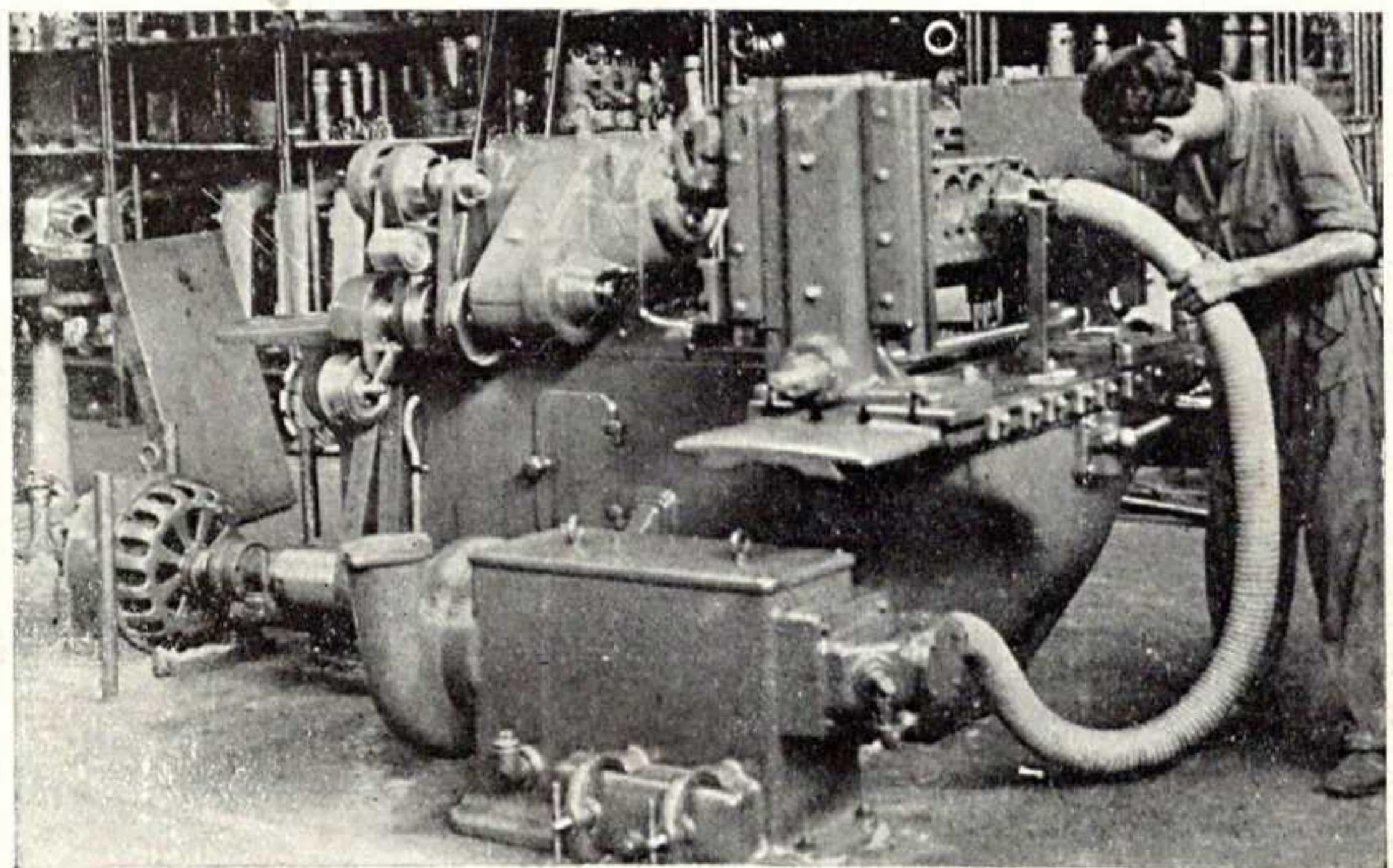
Reforma de um motor: collocando as bilhas



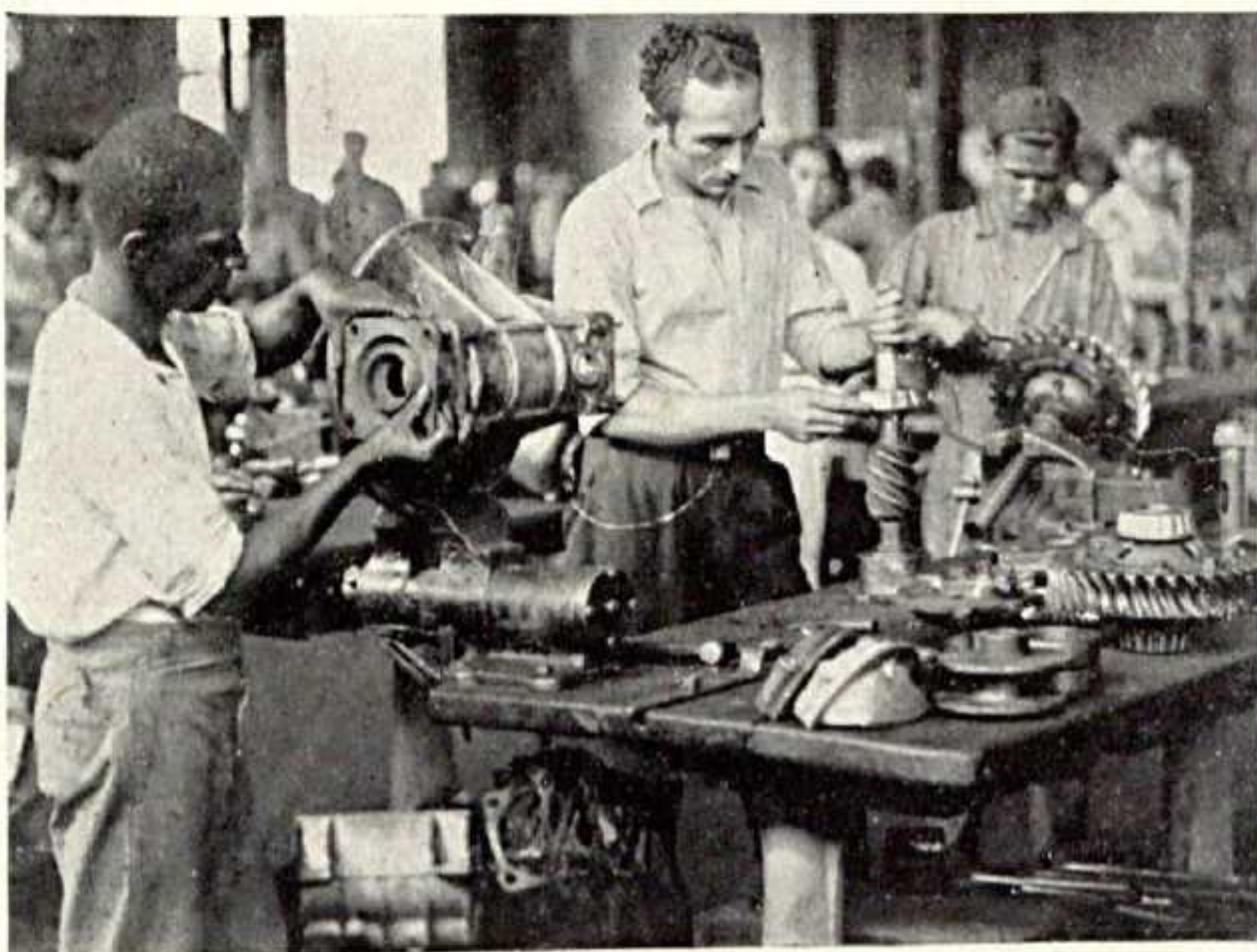
Collocando os bronzes



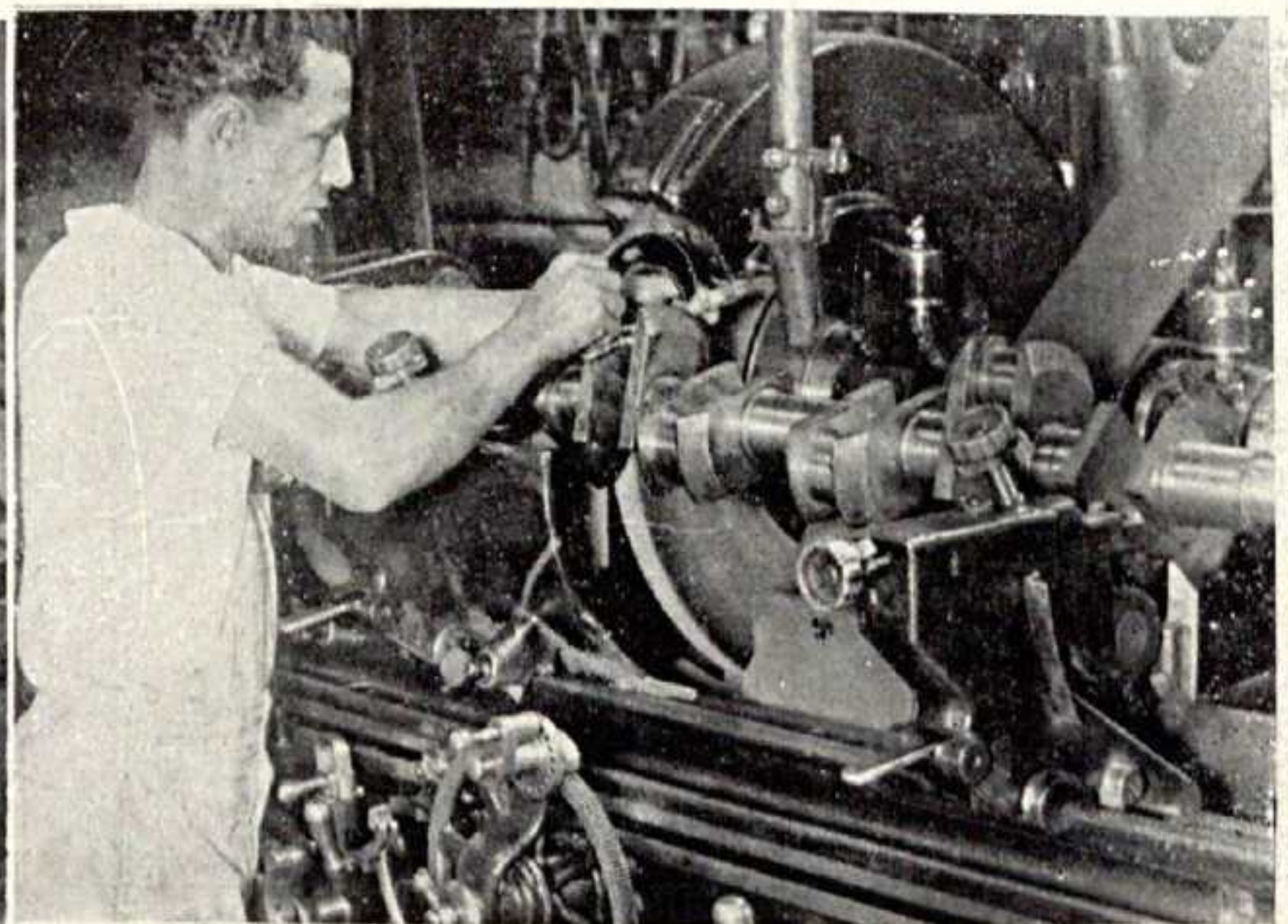
Reforma do eixo trazeiro de
uma "chassis"



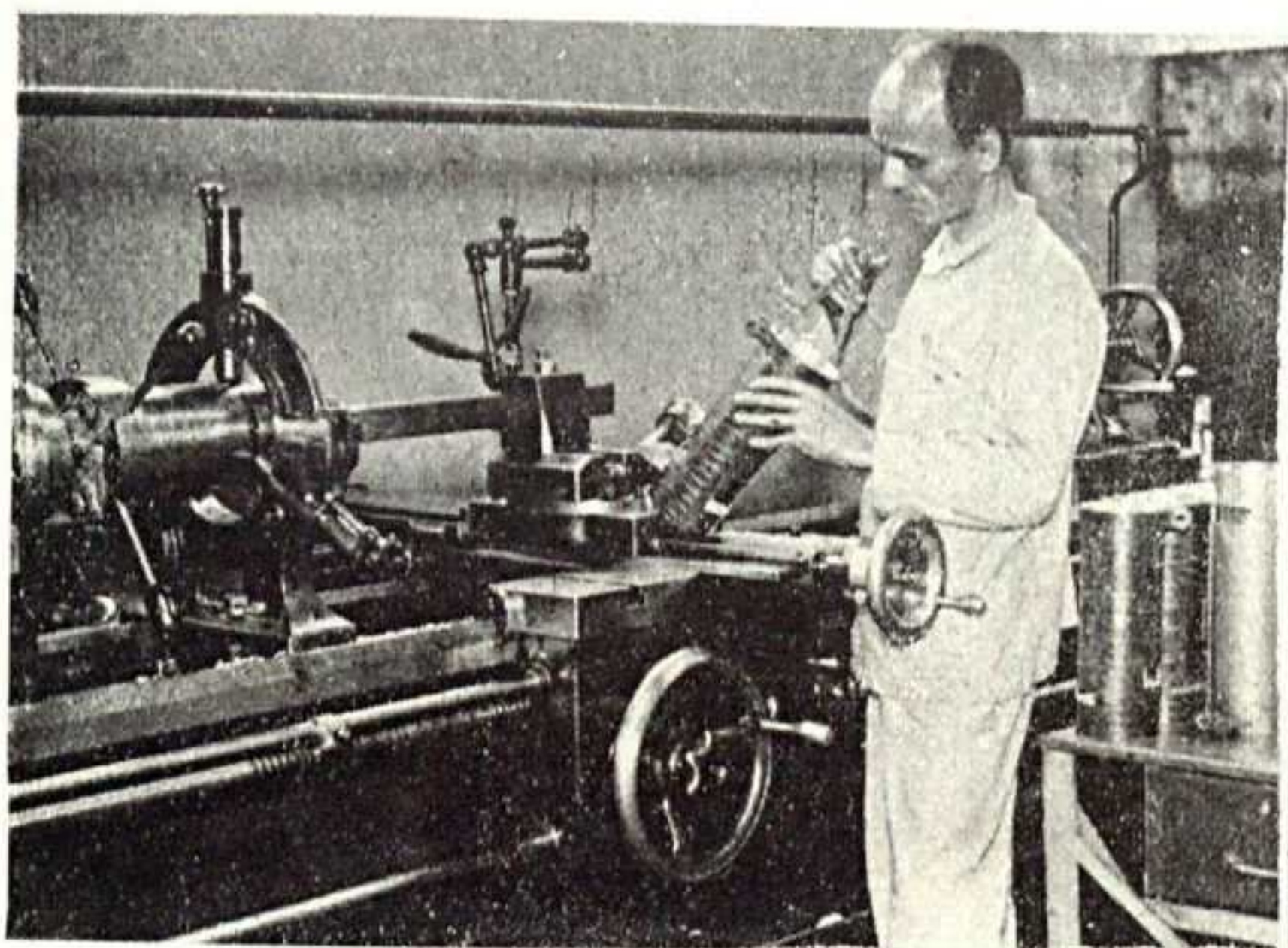
Torneando um bloco de
cylindro.



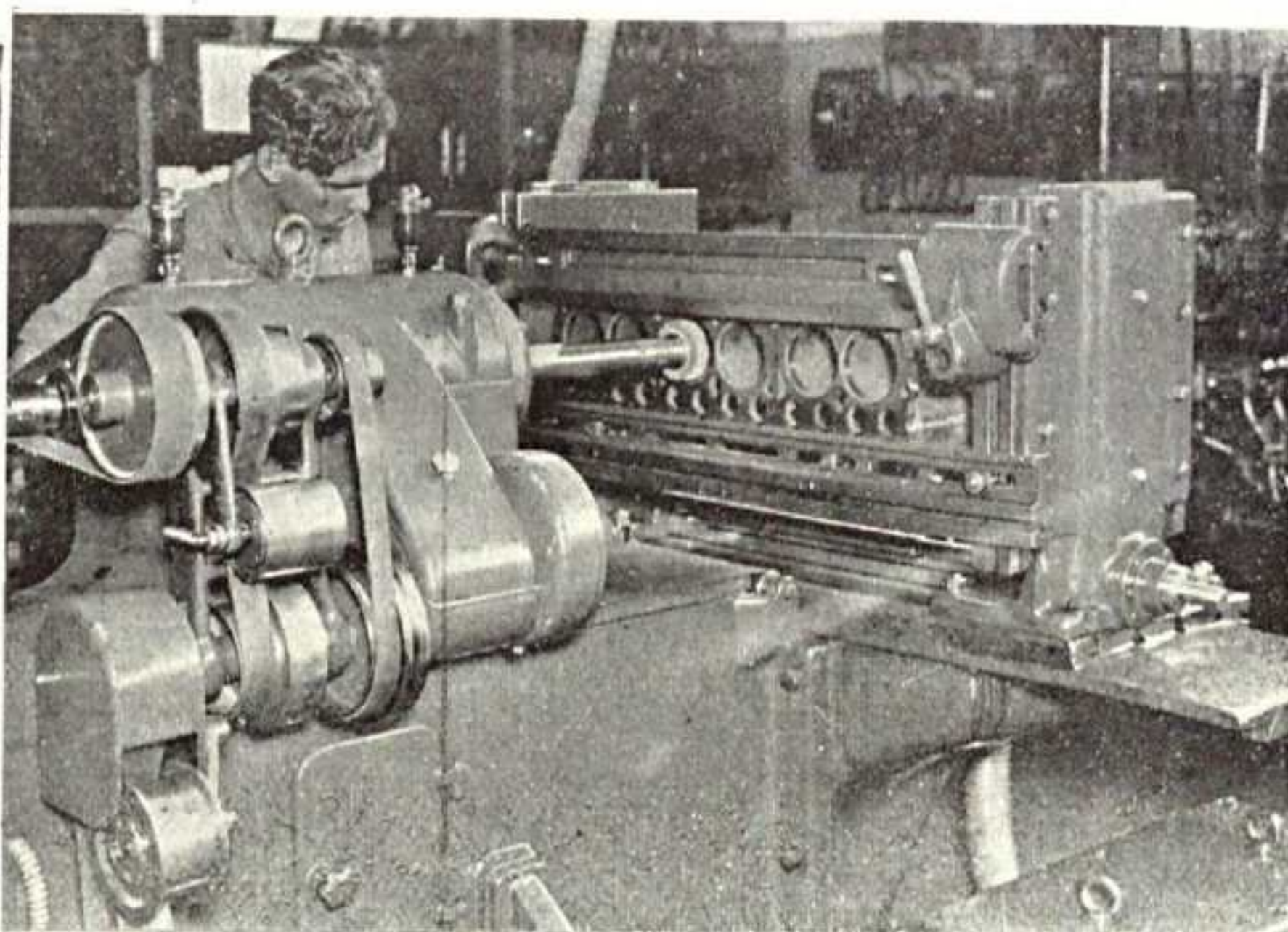
Rectificando um eixo de manivella



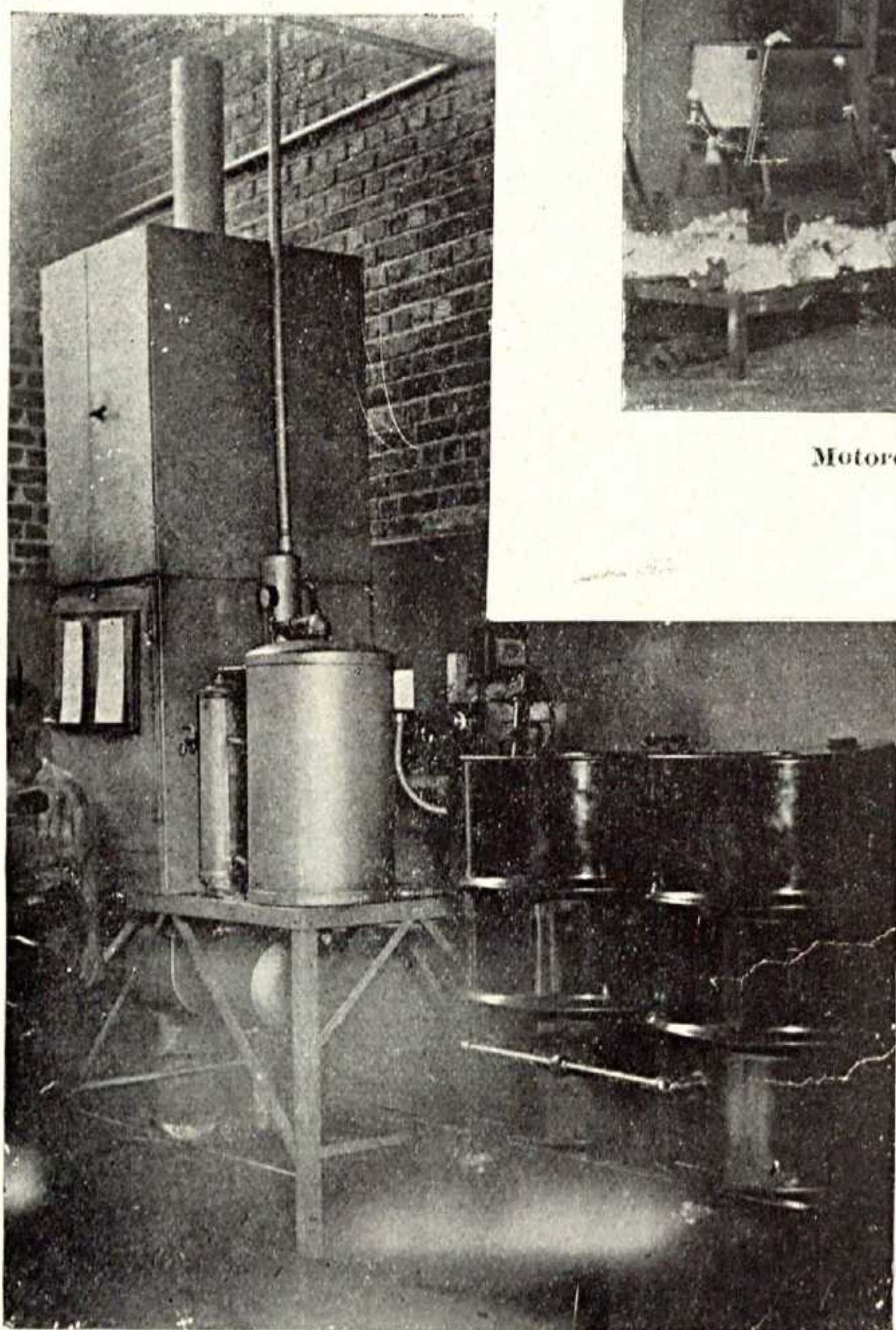
Reforma de um diferencial



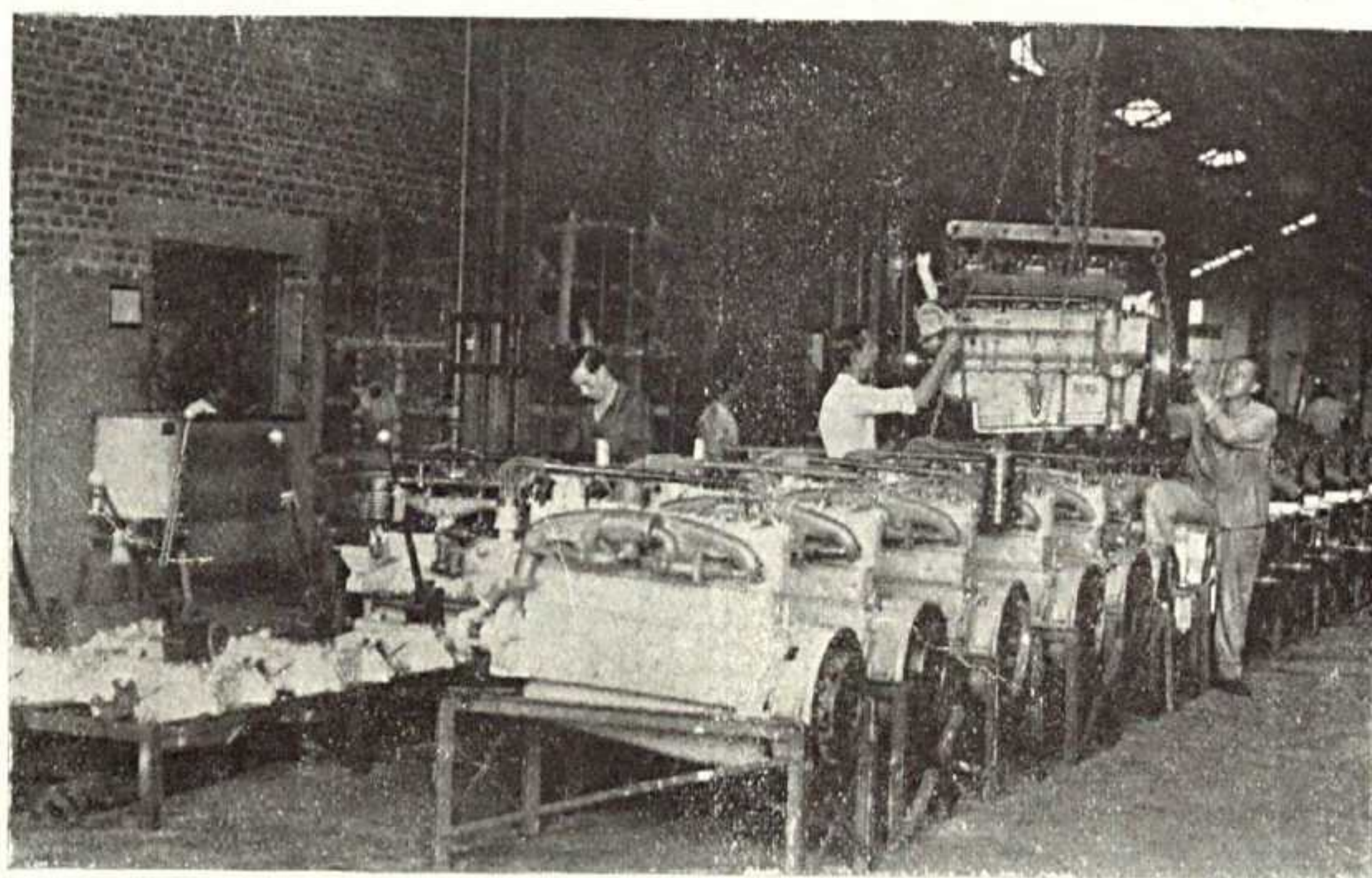
Torneando as "camisas"



Rectificação de um bloco de cylindros



Apparelho de rectificação de oleos



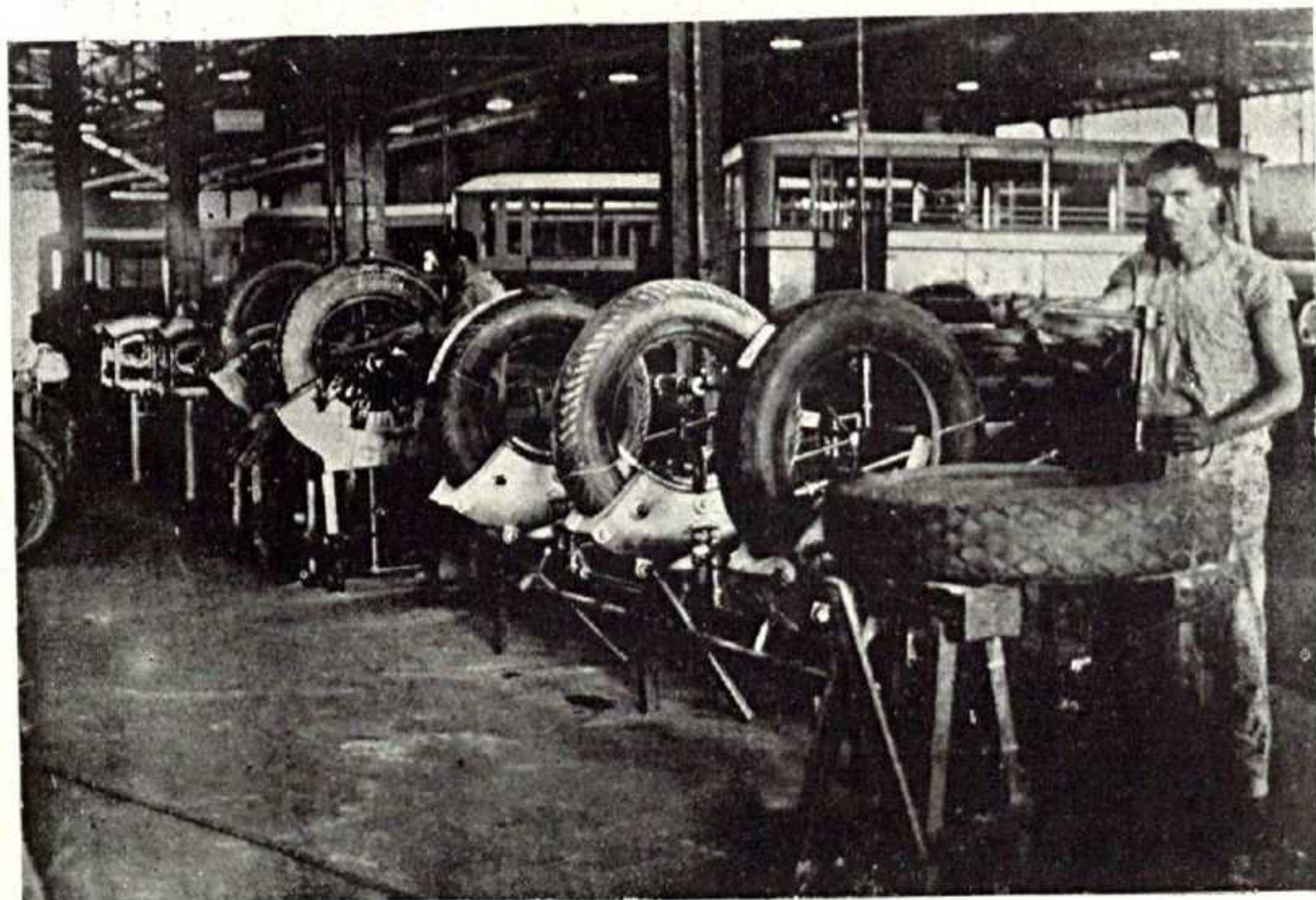
Motores reformados, prontos a entrar em serviço

NÃO são apenas essas máquinas as que formam a Secção Mecânica das officinas.

Aqui registamos alguns serviços menos conhecidos da maioria dos leitores, deixando de lado, entre outras, a grande secção de tornos.

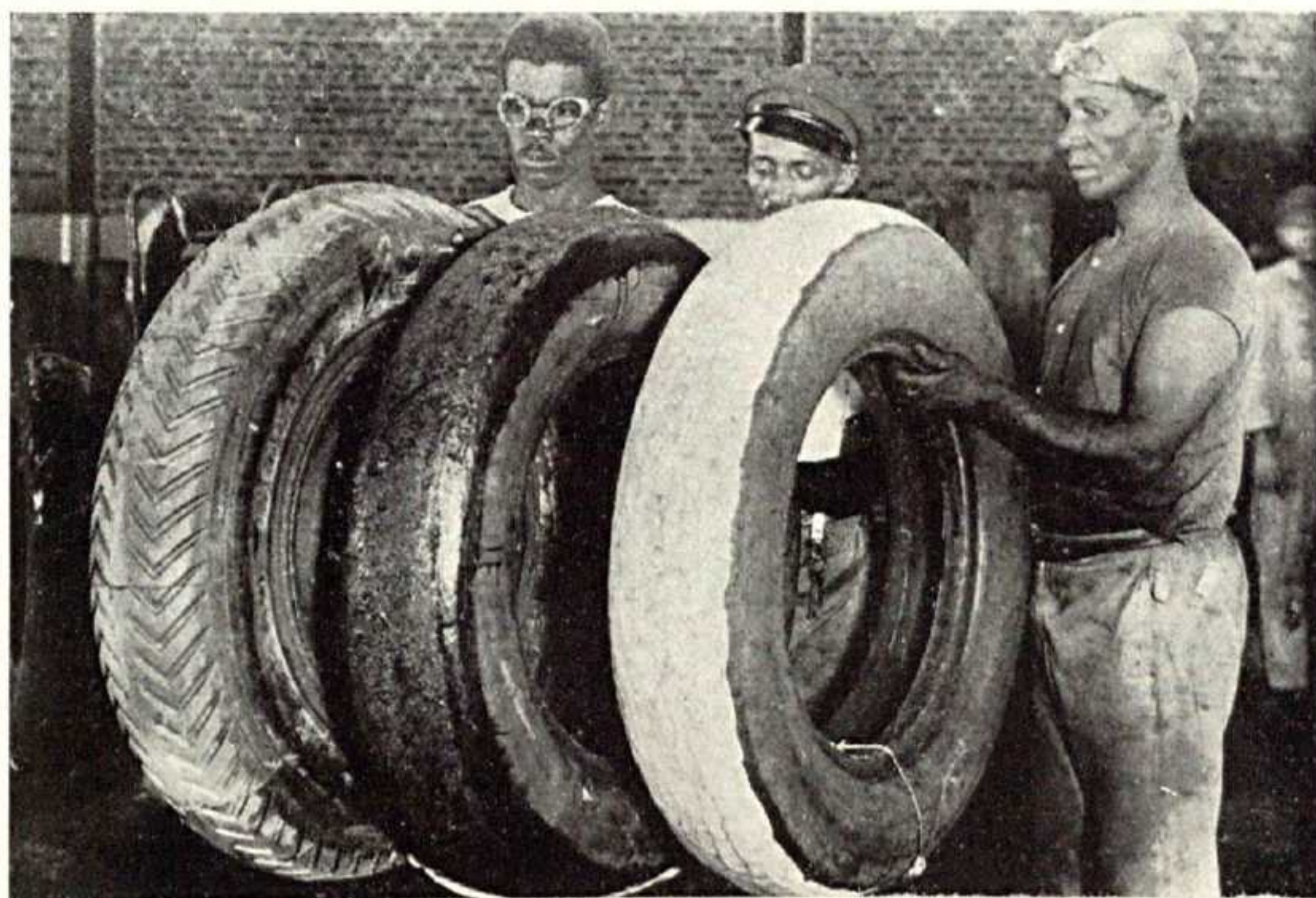
A Officina de Borracheiro

Moldes para a vulcanização
dos pneus.

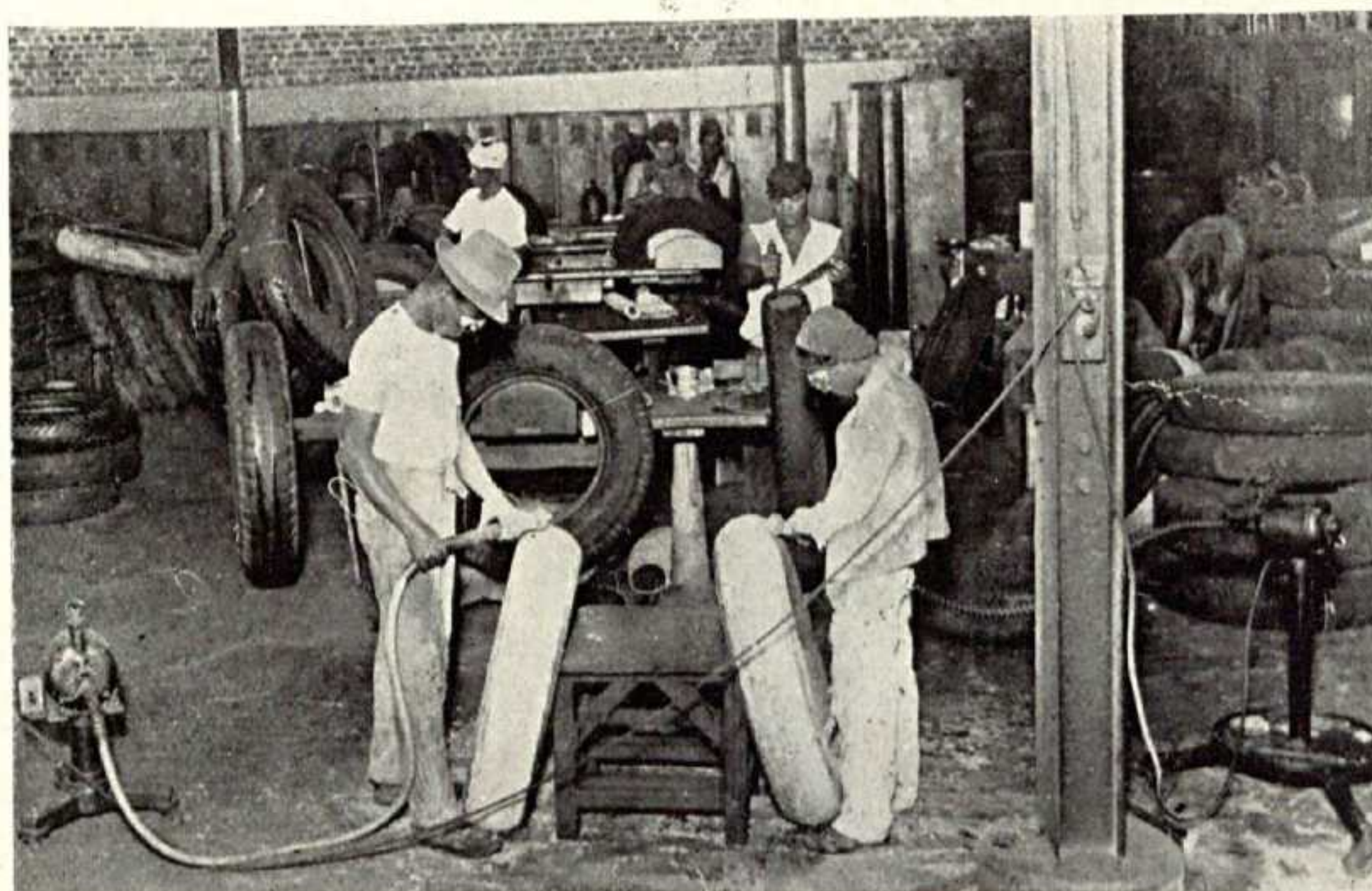


E, UMA das secções que mais interessam o visitante que não é um entendido em mecânica.

E não é para menos quando se recebe, á entrada, a informação de que um pneu reformado nas nossas officinas dura mais tempo do que antes de ser reformado...



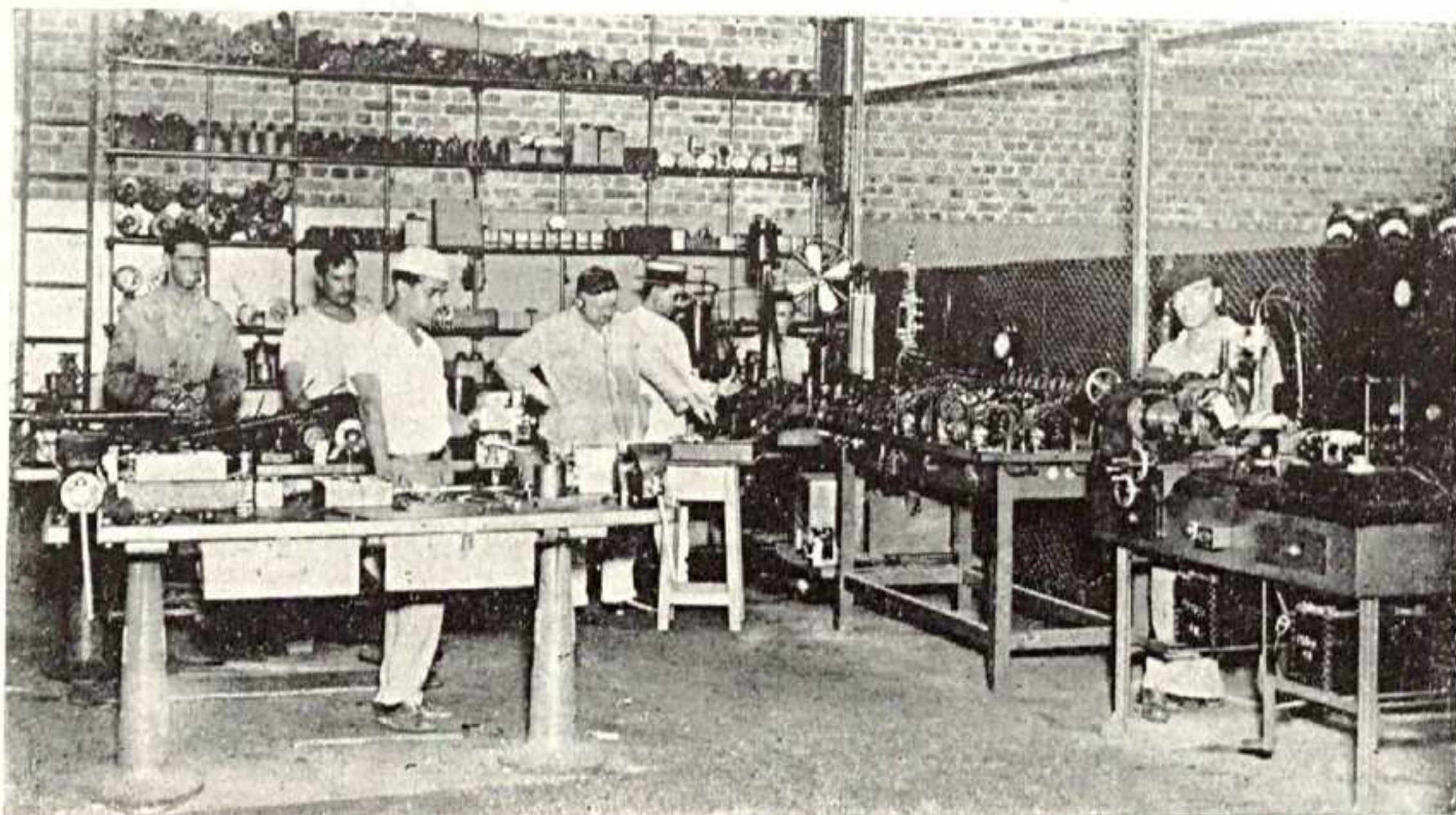
As tres phases do trabalho: o pneu descascado, recauchutado e com a nova capa.



Não é uma informação no ar. As estatísticas ahí estão approvadas, demonstrando a eficiencia do serviço das nossas Officinas.

Pena é que não se possa fazer a mesma cousa com os nossos sapatos.

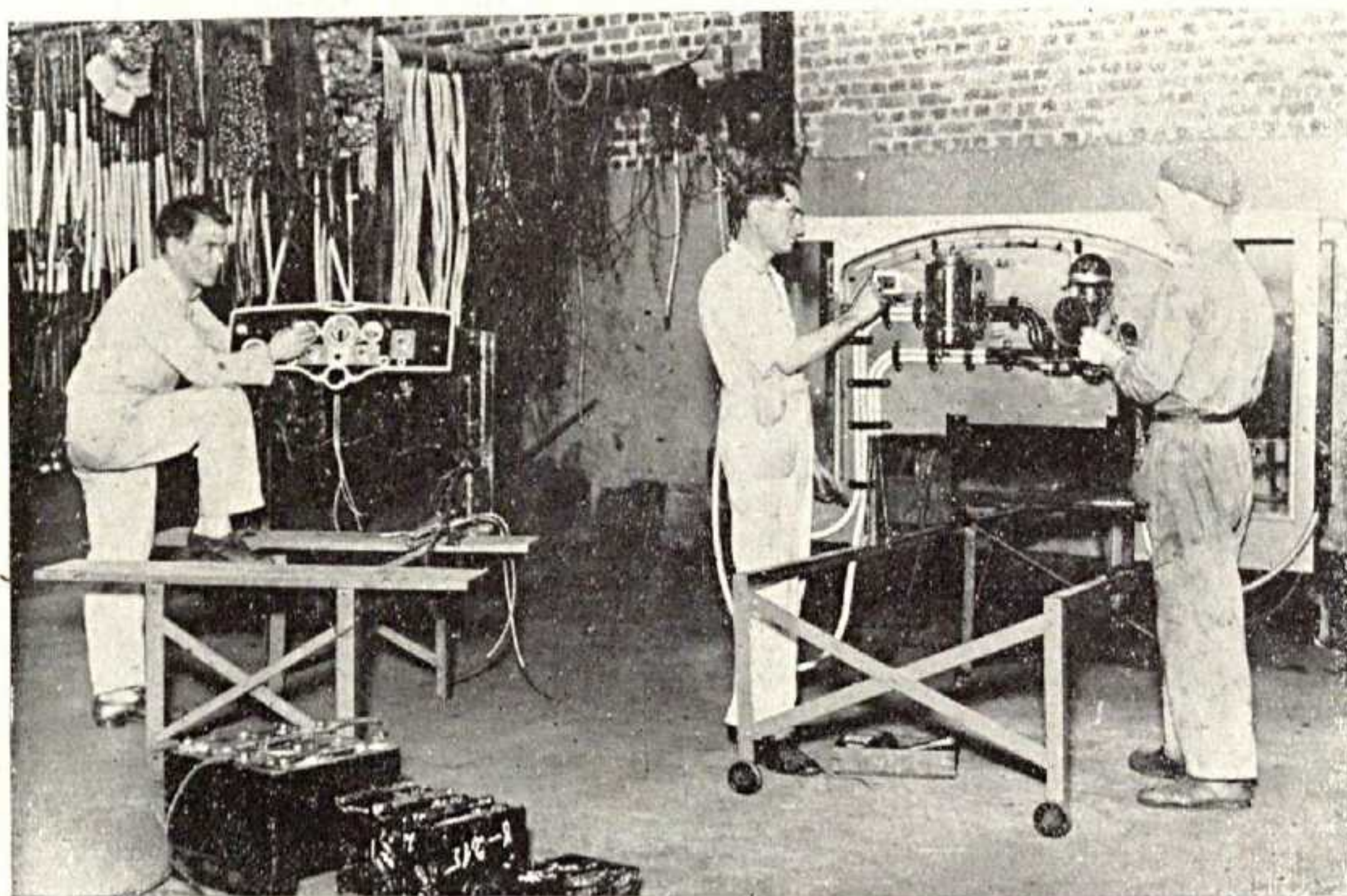
Descascando os pneus...



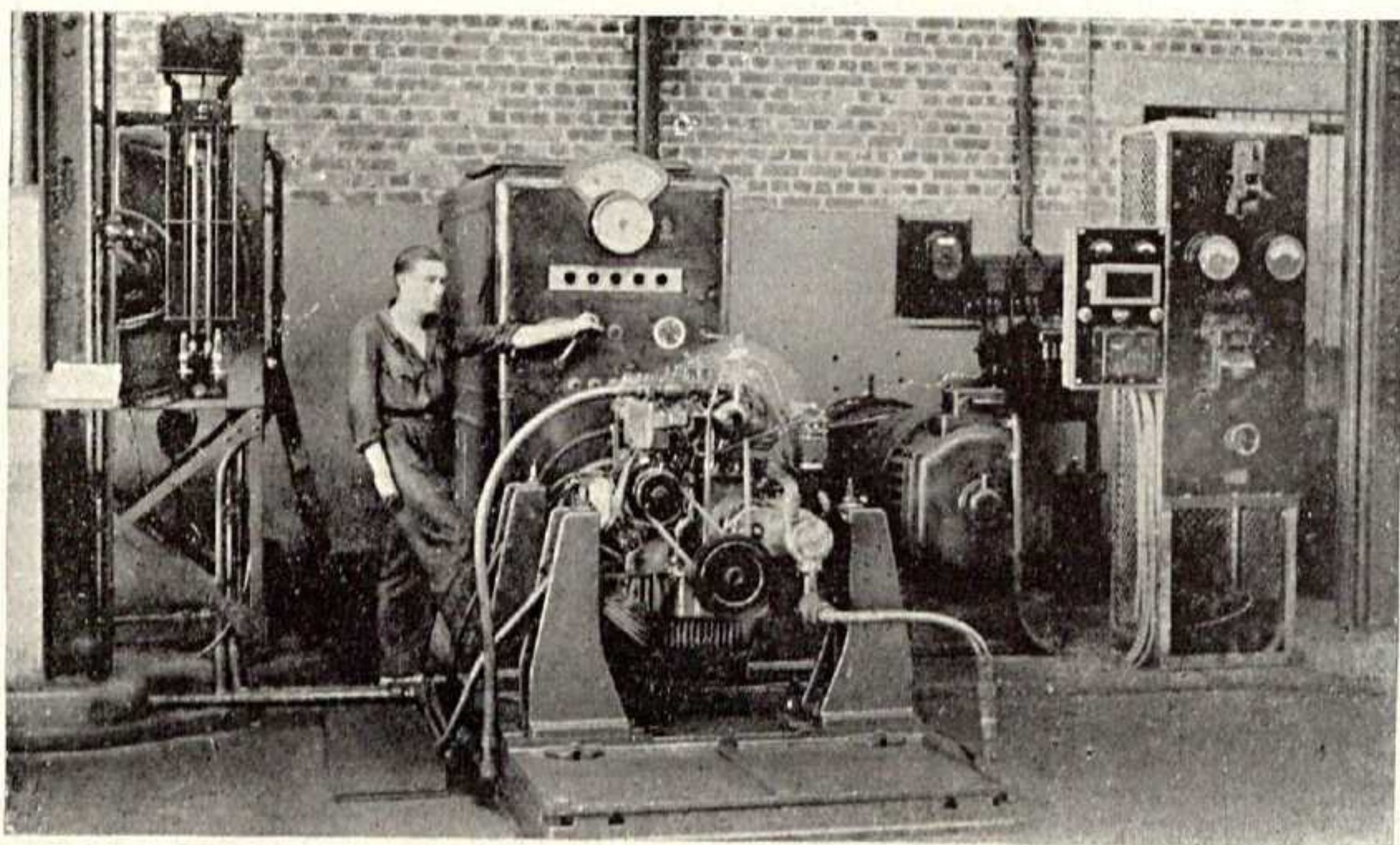
A SECÇÃO onde se experimentam os magnetos, os vacuos e as bombas de gazolina, as bobinas e os distribuidores.

Já não ha mais nada a fazer, todas as peças de carro estão reparadas e o omnibus está como novo.

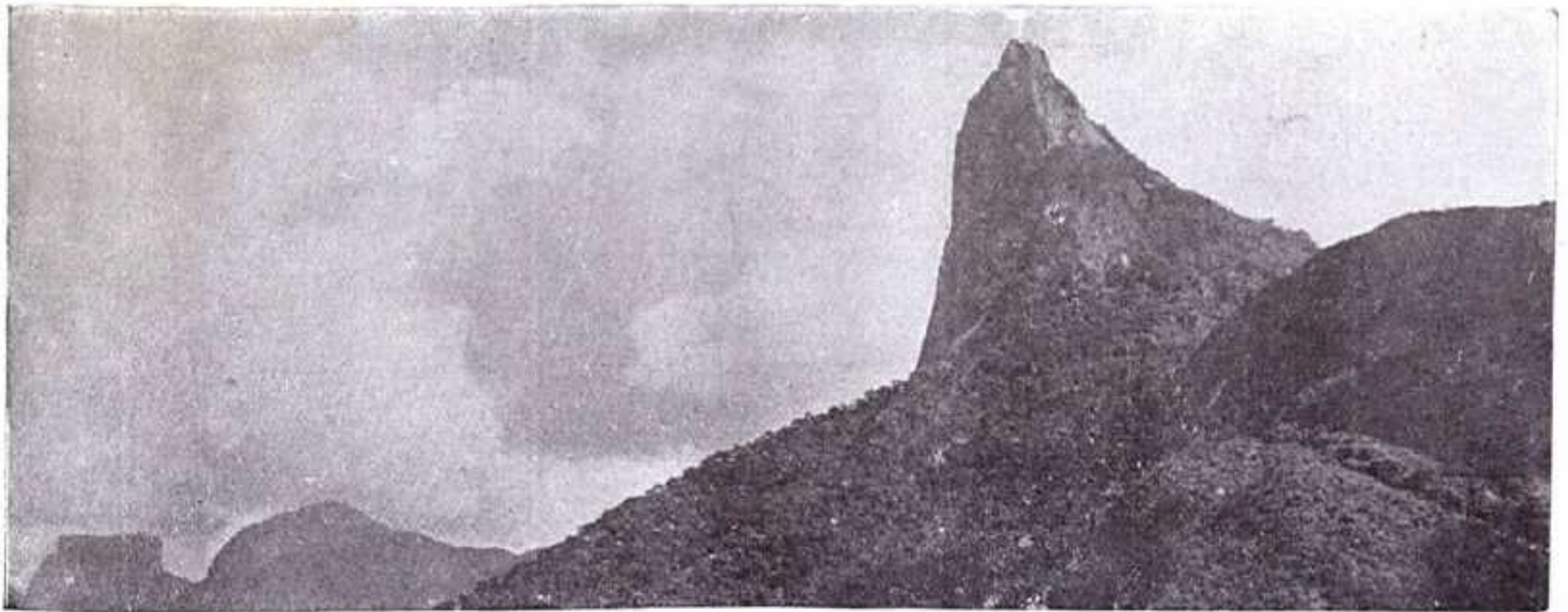
O motor trabalha na perfeição, os freios estão seguros, a direcção está firme e os pneumaticos já levaram meia sola. Mas o carro ainda não sahe. Vae ser submettido ao ultimo exame.



A Secção de installação electrica nos carros



A PROVA final. Este aparelho é uma especie de "prova dos nove" de todos os trabalhos feitos. Com elle se verificam o funcionamento do motor, o consumo de oleo, o aquecimento, os pneumaticos, etc. Depois de passar por elle, o omnibus está prompto para entrar em serviço.



CORCOVADO MARAVILHOSA VISTA DO RIO E DA ESTATUA DE CHRISTO REDEMPTOR

(710 metros acima do nivel do mar)

VEJA
O RIO MARAVILHOSO
NA
SUA MOLDURA SEM IGUAL
E
O GRANDE
MONUMENTO AO CHRISTO
REDEMPTOR

Tome um bonde de Aguas Férreas na Galeria Cruzeiro ou um omnibus da linha Estrada de Ferro-Corcovado, da Viação Excelsior, no Club Naval, para conduzi-lo até a estação inicial da Estrada de Ferro Corcovado á rua Cosme Velho, 151 (Laranjeiras), de onde, por uma Estrada de Ferro electrica com cremalheira, chegará a Paineiras e ao Pico, de accordo com o seguinte horario:

Horario dos trens

DIAS UTEIS
Abril a Dezembro

COSME VELHO	PAINEIRAS
6.30	7.30
8.00	8.30
XX 9.00 *	10.30 *
X 11.00	12.30
13.00 *	13.30 *
XX 14.00	16.00
15.30 *	17.00 *
17.30	18.00 *
18.30	19.00
20.00	20.30

DOMINGOS E FERIADOS

COSME VELHO	PAINEIRAS
8.00	8.30
XX 9.00	9.30
XX 10.00	10.30
XX 11.00	11.30
XX 12.00	12.30
XX 13.00	13.30
XX 14.00	14.30
XX 15.00	15.30
XX 16.00	16.30
XX 17.00	17.30
18.00	18.30
19.00	19.30
20.00	20.30
21.00 *	21.30 *
22.00 *	22.30 *

TRENS ESPECIAES
A QUALQUER HORA

PARA
INFORMAÇÕES
TELEPHONE

5 - 0016 ou 4 - 0237

OBSERVAÇÕES:

X — Indica que esse trem vai ao alto, caso tenha 10 passageiros. — XX — Indica que esses trens vão ao alto, caso não chova. — Todos os demais trens vão somente até Paineiras — * — Indica trens-extraordinarios, cujas viagens são facultativas.

UM PASSEIO IDEAL

Depois do almoço ou do chá, leve os seus convidados ás Paineiras, onde encontrarão um ambiente risonante e fresco; ao cair da noite leve-os ao alto do Pico para que vejam a Avenida Beira Mar e todas as ruas da cidade surgir da sombra uma por uma desenhadas por 20.000 lampadas electricas.



JOÃO DO RIO, o chronista sem igual, escreveu a "Alma encantadora das ruas".

Neste livro, todo feito de scintillações, o primoroso escriptor, amante deslumbrado da Cidade Maravilhosa, enamorado incansavel e fiel da nossa "urbs", procura desvendar a sensibilidade, o encanto, a bizzarria, o imprevisito fascinante da vda das praças, dos jardins, das avenidas, de todas as arterias do nosso féerico e incomparavel Rio de Janeiro.

* * *

Ha homens que, pelas funções que exércem, controlam, sem querer, a vida das Cidades. Trechos Inteiros da chronica urbana são construidos através da sua intervenção ou da sua providencia.

* * *

O Inspector do Trafego da Light, por exemplo, sentado na sua ampla mesa de trabalho, dirige, prevê, providencia, recebe, a cada momento, os reflexos da vida intensa da Metropole, através dos comunicados e das informações que lhe chegam no rythmo do movimento das ruas, nos accidentes que se registam, nos inciuentes que occorrem e que marcam o tumultuar de sentimentos e de desejos, de angustias e de ambições de todo um povo...

* * *

Nesta chroniqueta desprerenciosa queremos apenas focalisar um aspecto, talvez o mais pitoresco, da influencia do Inspector do Trafego da Light na historia quotidiana da Cidade.

* * *

Pelo Telephone, o Inspector, recebe, — á medida que vão sendo registados nas varias zonas do Rio de Janeiro servidas pelos bondes e omnibus, — todos os detalhes das occurencias mais diversas; mais extranhas ás vezes, mais tragicas aqui,

Toda a INJECCÃO que seu medico receite V. S. encontrará na

Casa Saldanha

64 — RUA BUENOS AIRES — 66

Antiga casa de artigos para cirurgia, farmacias, laboratorios e hospitaes.



FUNDAS, CINTOS e MEIAS ELASTICAS

Seringas, agulhas e thermometros CUTELARIA — OPTICA

M. Ventura & Cia.

Teleph. 3-5408 — C. Postal 965

A ALMA PITORESCA DAS RUAS

PAULO de MAGALHÃES



mais revoltantes ali, mais curiosas acolá, profundamente dolorosas num caso, ridiculamente comicas e disparatadas em muitos casos...

* * *

Lendo o registo diario dessas occurencias, a gente pode organizar um verdadeiro "Tratado de Psychologia Urbana" e conhecer, espelhada nas suas paginas, "a alma pitoresca das ruas".

Apanhemos, ao acaso, alguns titulos das occurencias diarias que o telephone do Inspector do Trafego transmite, minutos após a sua verificação.

Na synthese do seu formalismo, quasi burocratico, palpita a propria Metropole gigante, em fragmentos eloquentes.

* * *

Aqui, é, talvez, um drama de miseria e de fome, que a pagina insensivel do Registo põe em relevo: — "Passageiro, pobremente vestido, desmaiou no bonde n. tal. Foi socorrido pela Assistencia cujo medico attestou extrema debilidade e falta de alimentação".

* * *

Agora é a "chantage": — "Um individuo que fingia ataques nos bondes e omnibus para provocar a piedade dos demais passageiros e angariar, immediatamente, recursos monetarios, foi desmascarado pelo Fiscal N. tal e a seguir preso por um Investigador".

Neste caso, o pitoresco da redacção, tradusindo uma vèlha e rancorosa inimidade entre os conductores de vehiculos diferentes: — "Individuo seguia á frente do bonde com um burro preso pelas redeas, o qual recusou dar passagem ao vehiculo e dirigiu palavras obscenas ao motorneiro. O burro ficou levemente machucado porque levou um esbarrão."

* * *

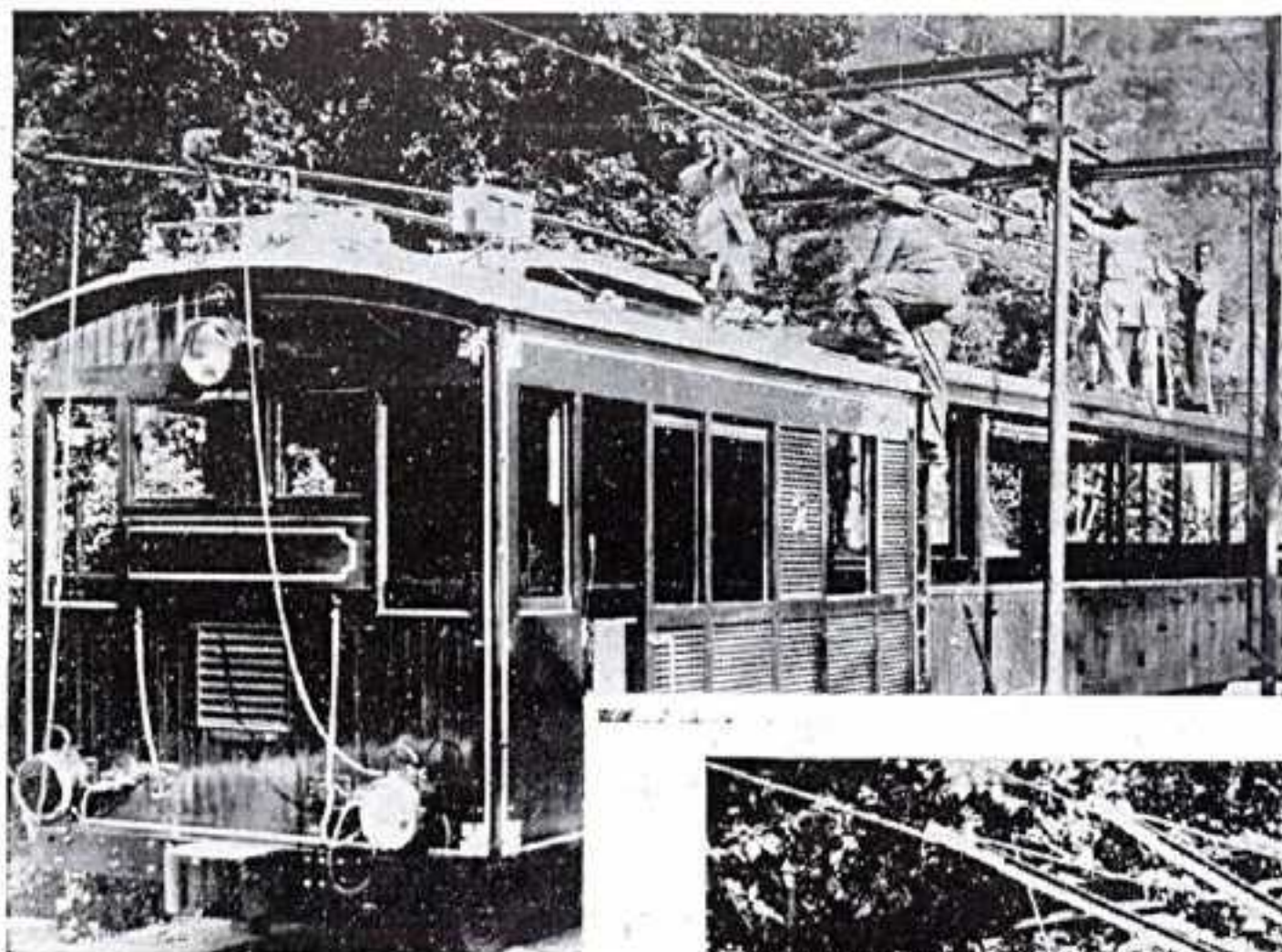
Vejamos agora o fructo da imprudencia incorrigivel dos que andam pelas ruas pensando em coisas transcendentales e desobedecendo a todas as régras do transito urbano: — "Individuo ao atravessar, distrahidamente, a rua pela retaguarda de um automovel que passava, foi colhido pelo bonde e ficou "levemente" ferido graças á pericia do motorneiro".

* * *

Leia-se a eterna "gracinha" dos estudantes, "para se divertirem": — "Numerosos estudantes, obrigaram os passageiros do bonde de "Praia Vermelha" a desembarcar do vehiculo, quebraram vidraças e lampadas, rasgaram as cortinas e vieram até á cidade em enorme algazarra, sem pagar as passagens".

* * *

O bonde de "Praia Vermelha" é, aliás, o "martyr", o "Tiradentes" sui generis dos bondes cariocas. Além das "brincadeiras dos estudantes", elle soffre o martyrio de trafegar com os soldados do Exercito trepa-

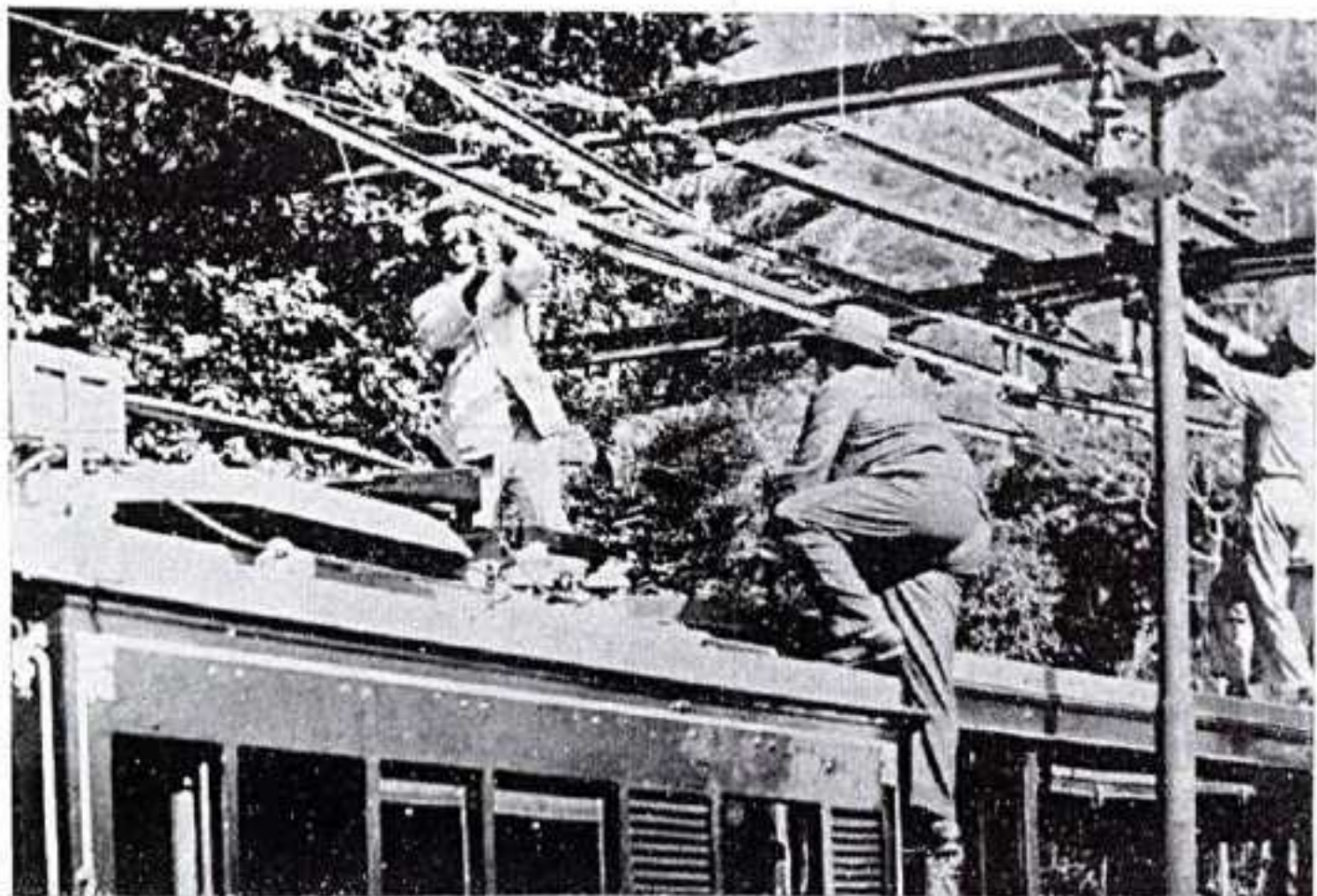


Garantindo os trens para o Corcovado

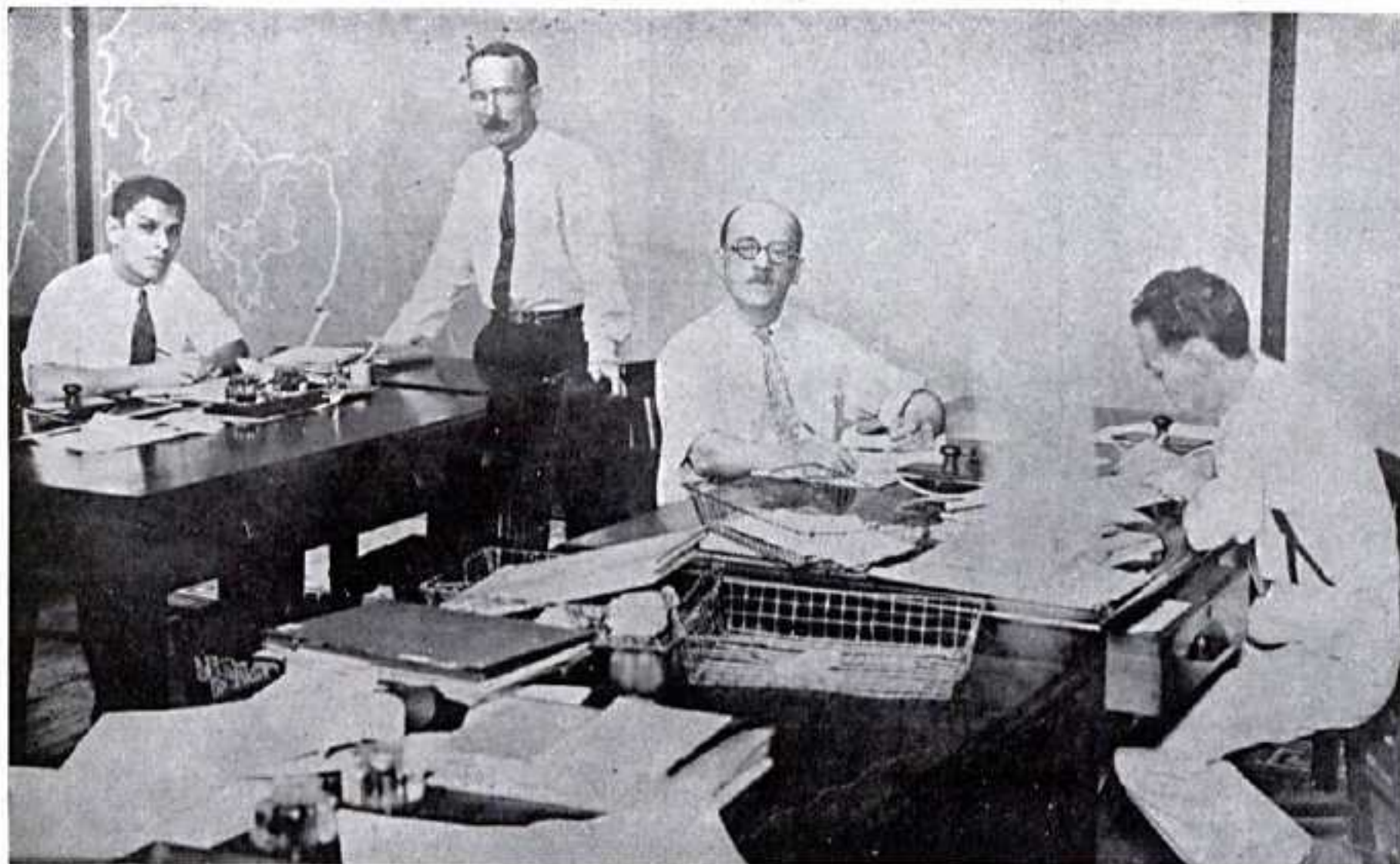
terrestre: é um mecanismo relativamente complicado e pesado; uma estrutura especial supporta todas as partes de um tal desvio, composto de barras de ferro e de cobre, dobradiças, isoladores, fios flexíveis e rígidos, grimpas especiais, etc.

CABE também à Secção Trolley a conservação da linha da E. F. do Corcovado e aqui vemos uma turma em serviço, verificando um desvio.

Um desvio de trolley na E. F. Corcovado é uma reprodução de desvio



O escriptorio da Secção Trolley na Rua Larga



Ao centro, de pé, o Chefe, Sr. Zavitaeff, que tem à sua direita o Sr. Routhenberg Monterio, chefe do escriptorio e à esquerda os escripturarios Srs. Arthur A. Ramos e José A. Martins.

CORCOVADO

MARAVILHOSA VISTA DO RIO E DA
ESTATUA DO CHRISTO REDEMPTOR



erguida a 710 metros acima do nível do
mar e illuminada todas as noites.

DESLUMBRANTE PANORAMA DA

CIDADE PON-
TILHADA POR

20.000
LAMPADAS
ELECTRICAS

Horario dos trens

DIAS UTEIS	
<i>Abril a Dezembro</i>	
COSME VELHO	PAINEIRAS
6.30	7.30
8.00	8.30
XX 9.00 *	10.30 *
X 11.00	12.30
13.00 *	13.30 *
XX 14.00	16.00
15.30 *	17.00 *
17.30	18.00 *
18.30	19.00
20.00	20.30

DOMINGOS E FERIADOS	
COSME VELHO	PAINEIRAS
	8.30
XX 9.00	9.30
XX 10.00	10.30
XX 11.00	11.30
XX 12.00	12.30
XX 13.00	13.30
XX 14.00	14.30
XX 15.00	15.30
XX 16.00	16.30
XX 17.00	17.30
18.00	18.30
19.00	19.30
20.00	20.30
21.00 *	21.30 *
22.00 *	22.30 *

TRENS ESPECIAES
A QUALQUER HORA

PARA
INFORMAÇÕES
TELEPHONE

5 - 0016 ou 4 - 0237

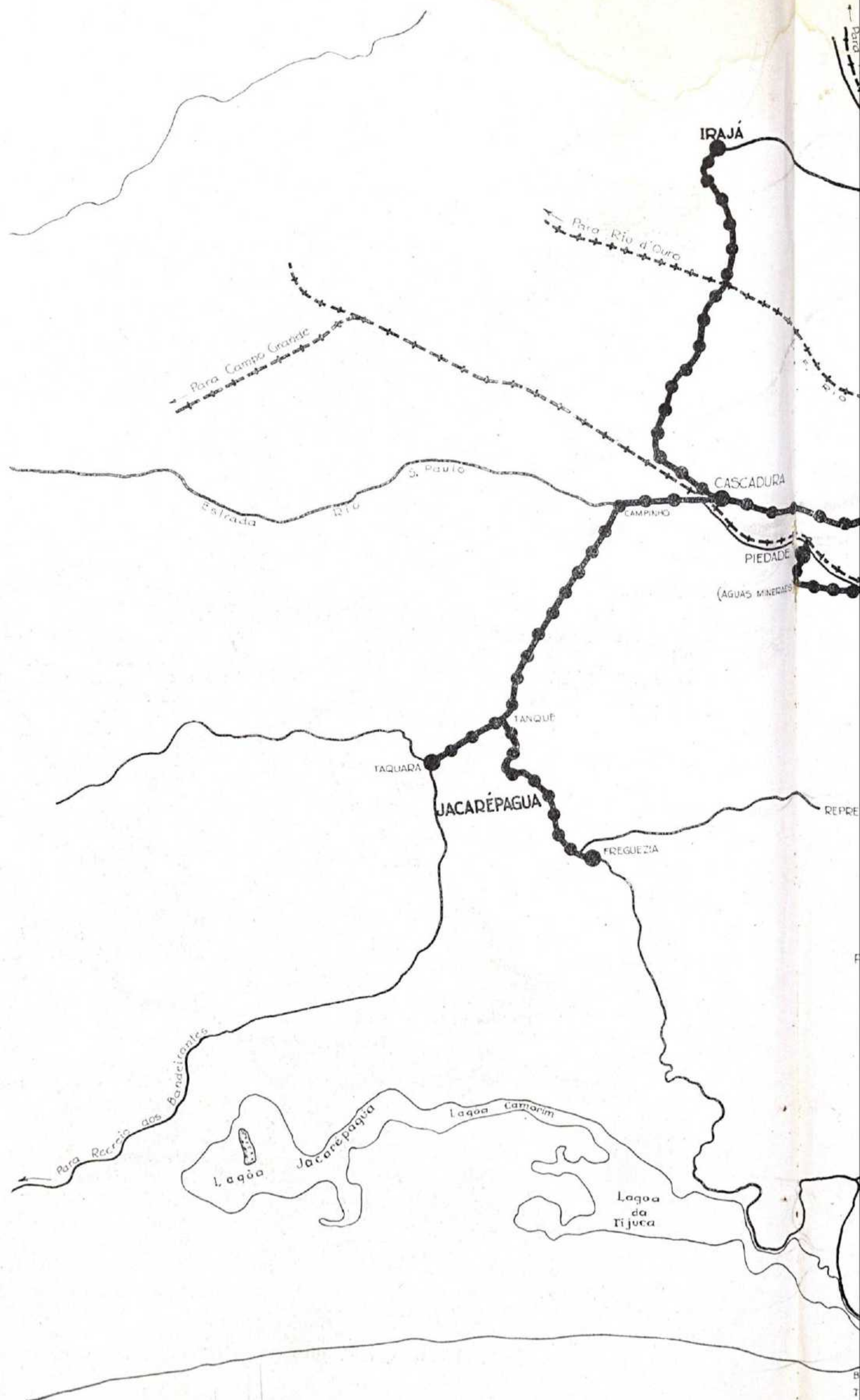
OBSERVAÇÕES:

X — Indica que esse trem vae ao alto, caso tenha 10 passageiros. —
XX — Indica que esses trens vão ao alto, caso não chova. — Todos
os demais trens vão somente até Paineiras — * — Indica trens ex-
traordinarios, cujas viagens são facultativas.



Tome um bonde de Aguas Ferreas na Galeria Cruzeiro ou um
omnibus da linha Estrada de Ferro-Corcovado, da Viação Excel-
sior, no Club Naval, para conduzi-lo até a estação inicial da
Estrada de Ferro Corcovado á rua Cosme Velho, 151 (Laran-
jeiras), de onde, por uma Estrada de Ferro electrica com crema-
lheira, chegará a Paineiras ou ao Pico, de accôrdo com o
horario acima.

Conhece a tua cidade



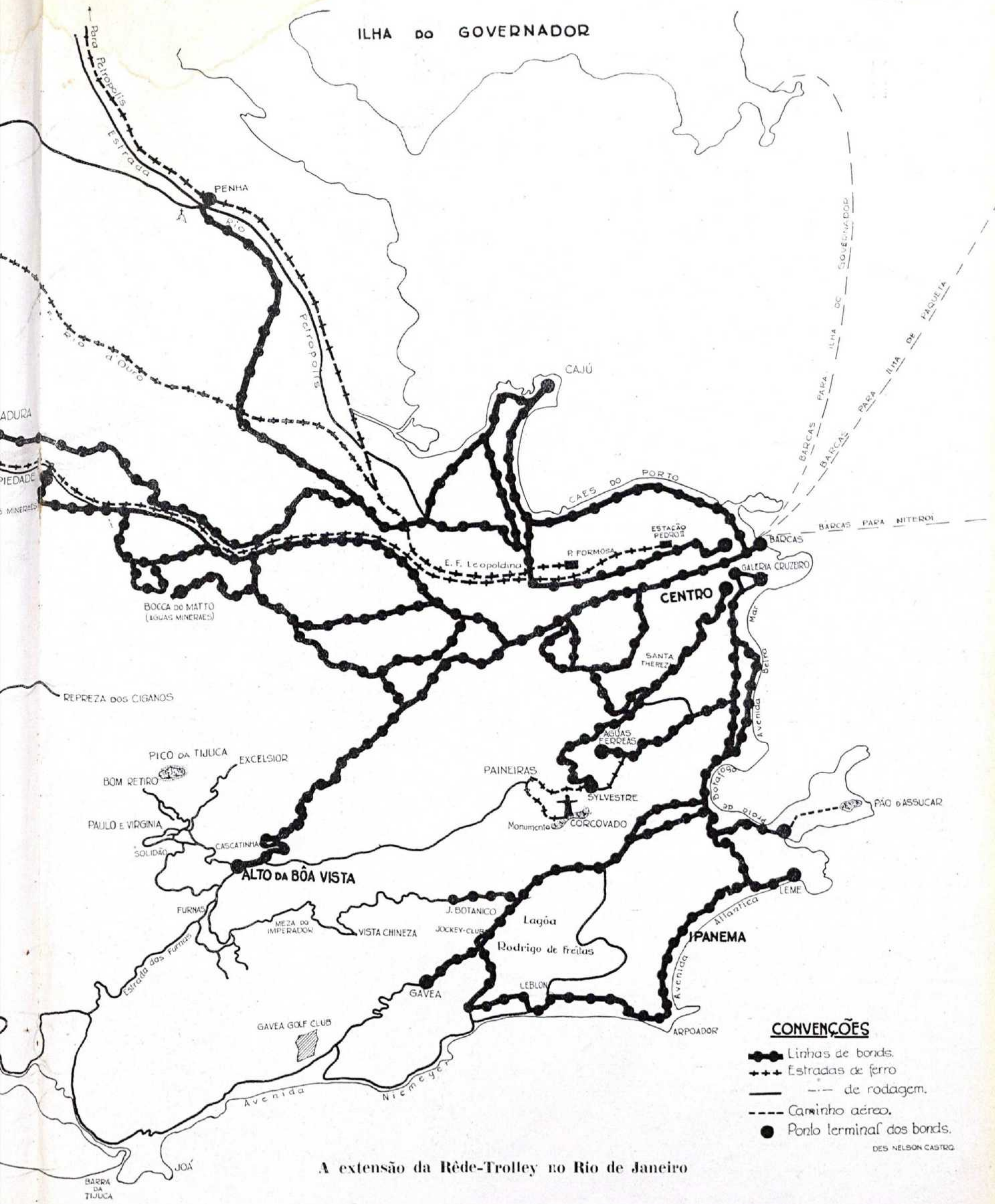
OBERVE o leitor esta planta do Rio de Janeiro que apresenta, assinalada por um traço mais grosso, toda a extensão das linhas que formam a rede-trolley, de uma ponta á outra da cidade.

São 450 kilometros de linhas! Essa indicação em algarismos não basta talvez para muitos; mas, observando esta planta não ha quem não possa formar um juizo exacto sobre o formidavel trabalho que cabe aos nossos companheiros. É a melhor justificativa dos elogios feitos ao pessoal da Secção Trolley que durante o mez de Junho conseguiu manter toda á rede sem um unico defeito!

Mas esta planta, desenhada pelo nosso collega Nelson Castro, do Departamento de Electricidade, presta ainda outro serviço aos leitores de *Light*, fazendo-os melhor conhecer a cidade e seus mais bellos passeios, que se podem alcançar facilmente tomando um bonde ou um omnibus. Para os que possuem automovel oferece esta planta, em traço fino, a indicação das estradas de rodagem, todas de primeira ordem, que alcançam os mais bellos pontos do Rio e nada impede que os outros façam uma combinação e, em grupos, aluguem os carros para o passeio pittoresco e encantador.

O Rio de Janeiro está apenas delineado nesta planta, mas é o bastante para que cada um faça um esforço de memoria e imagine toda a cidade com todas as suas bellezas. O exercicio mental é util e assim melhor se gravará no espirito de cada um a forma e o aspecto do Rio.

Carioca! Conhece a tua cidade!



CONVENÇÕES

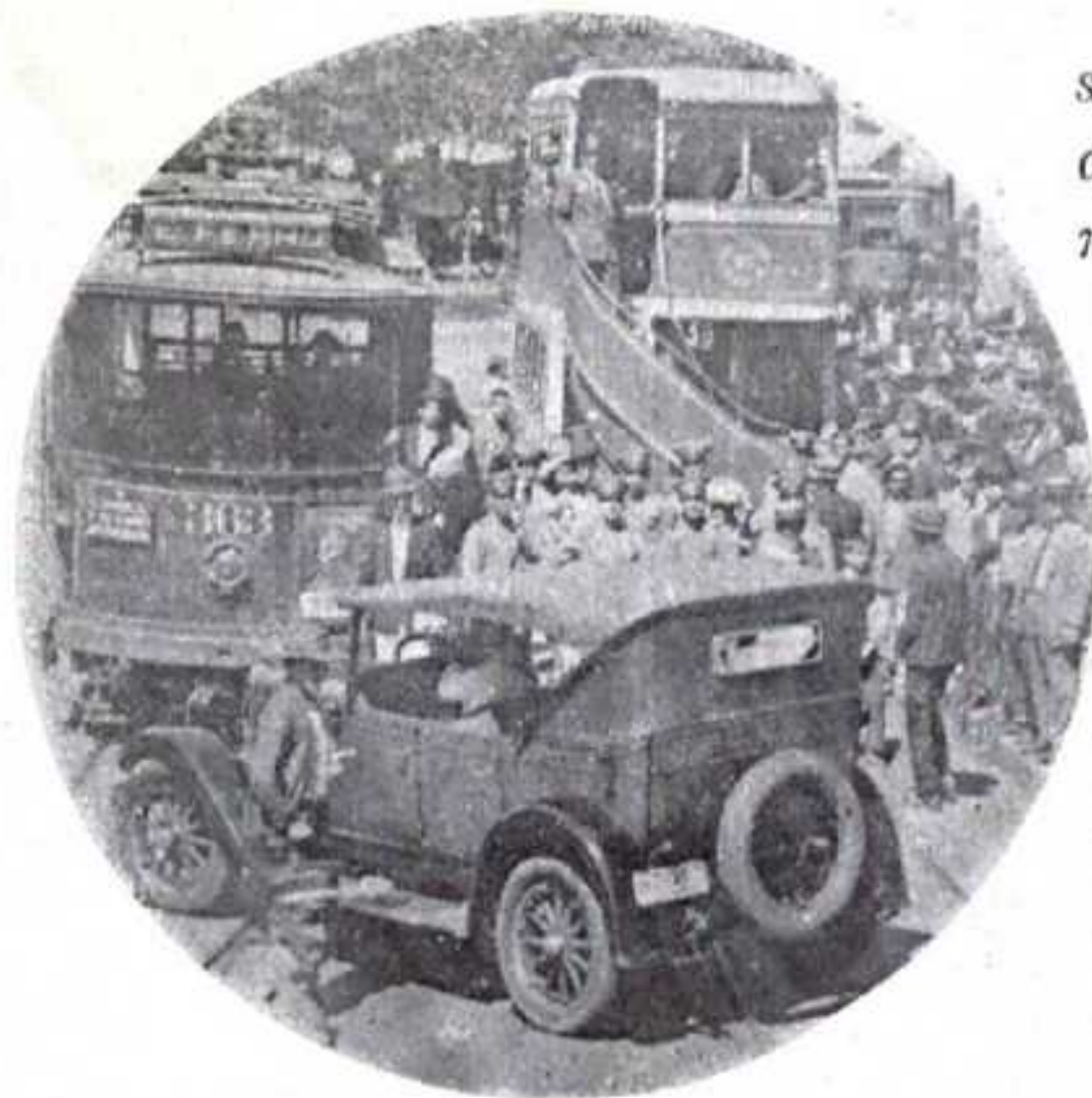
- Linhas de bonds.
- +++ Estradas de ferro
- de rodagem.
- Caminho aéreo.
- Ponto terminal dos bonds.

DES NELSON CASTRO

A extensão da Rêde-Trolley no Rio de Janeiro

Os meios de transporte no Rio de Janeiro

É COM prazer que, data venia, passamos para as nossas columnas, illustrando-o, este interessante artigo sobre os meios de transporte no Rio, publicado, ha pouco, pela "Revista Brasileira de Engenharia". E' um assumpto de interesse para todos nós que trabalhamos em uma grande empresa de transportes e bem devemos conhecer quanto se refira directa ou indirectamente ao nosso serviço.



Os modernos meios de transporte

A recente conferencia do engenheiro Armando Godoy na **Sociedade Brasileira de Engenheiros** e a actividade da Commissão do Trafego, creada pela Prefeitura Municipal para estudo dos problemas que dizem respeito á execucao progressiva do plano da cidade, sob o aspecto dos transportes urbanos, põem, mais uma vez, em foco o systema de transporte na nossa cidade. Não será, por isso, desinteressante revistarmos summariamente os meios de transporte de que dispomos, sua funcção e as medidas de coordenação necessarias a um maximo de eficiencia do conjuncto.

Existem no Rio, para transporte de passageiros, — e só desse aspecto da questão pretendemos tratar, — os seguintes vehiculos:

- 1) 350 bondes motores, de 13 bancos, com capacidade para 65 passageiros;
- 2) 200 bondes motores de bancos, com capacidade para 50 passageiros;
- 3) 430 bondes-reboque, de 10 bancos, com capacidade para 40 passageiros;
- 4) 150 omnibus (no minimo) dos quaes 138 com capacidade para 52 passageiros e 12 para 64 passageiros.

5) 15.000 automoveis cuja capacidade total póde ser avaliada em 45.000 passageiros.

A falta de estatisticas rigorosas obriga-nos á apresentação de alguns calculos estimativos: Os bondes e omnibus transportam diariamente cerca de 1.045.000 passageiros, os automoveis, admitindo que fazem quatro viagens diarias com lotação de 3 pessoas, cerca de 135.000 passageiros. Referindo esses dados a uma população de 1.500.000 de habitantes verificamos que feito um desconto para os feriados, cada habitante do Rio de Janeiro faz, em média, cerca de 240 viagens annuaes no interior de sua cidade.

Não obstante todas as restricções que se podem apresentar contra esse processo de avaliação, julgamos não andar muito longe de verdade, attendendo ás cifras do seguinte quadro que condensa os resultados de estudos do engenheiro Roberto Ridgway, chefe da Commissão do Trafego de Nova York. De accôrdo com esse engenheiro o numero de viagens por anno e por habitante é:

Nova York	437
Londres	286
Glasgow	443
Hamburgo	212
Berlim	385
Paris	385

A cifra por nós indicada collocaria o Rio de Janeiro numa posição intermedia entre Hamburgo e Londres, cidades que apresentam com a nossa a analogia de serem entrepostos commerciaes com funcção collectora e redistribuidora das mercadorias transportadas pelas linhas de navegação de longo curso ou a ellas destinadas. Acresce que a área de Londres (1.787 km.²) e a de Hamburgo (132 km.²), representaveis por circulos

de diametro de 48 km. e 13 km., respectivamente, collocam o Rio Janeiro (considerada a área do Districto Federal, sem descontos), mais proximo de Londres do que de Hamburgo, approximando-se a nossa cidade, quanto á população, mais desta do que daquella.

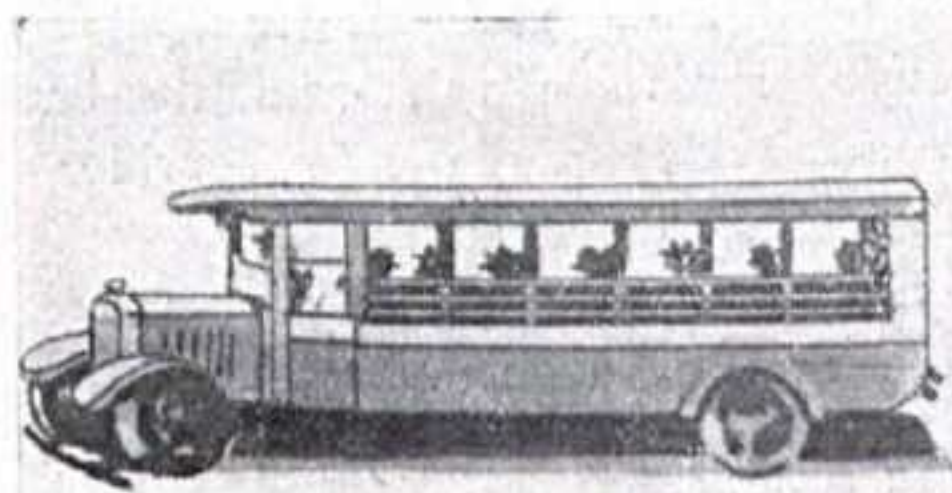
Para effectuar as viagens annuaes necessarias dispõe o habitante do Rio de Janeiro dos vehiculos já mencionados. Distingamos viagens de trabalho e viagens de recreio ou luxo: nas primeiras a questão de velocidade de transporte e de pontualidade dos horarios é primordial.

Ha trinta ou quarenta annos, quando a cidade não havia tomado o desenvolvimento, actual, uma velocidade de 8 a 8 km.|h. era reputada mais do que sufficiente; os bondes elevaram essa cifra a 11 ou 12 km.|h.; os omnibus alteraram-na para cerca de 16 km.|h.; os automoveis, podem desenvolver velocidades commerciaes de 35 a 40 km.|h. Se nos limitarmos a considerar a velocidade commercial dos bondes fóra do centro urbano mostra o exemplo de Berlim que é possível eleva-la a cerca de 14 ou 15 km.|h. A retirada dos vehiculos ferroviarios para nivel superior ou inferior ao do leito das ruas permite o ganho de mais 10 km.|h., pois a velocidade commercial dos elevados ou metros é da ordem de 25 km.|h.

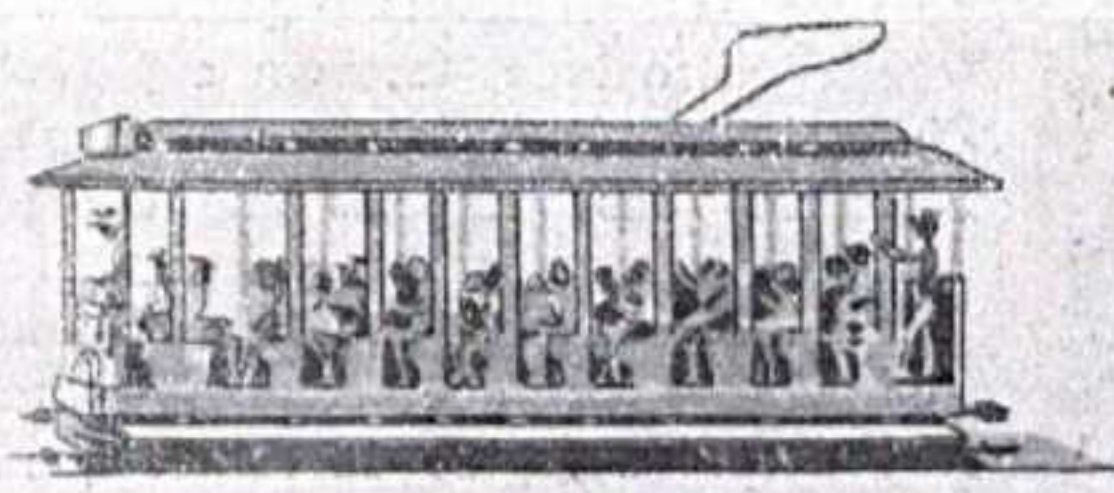
Do ponto de vista da economia individual o valor relativo desses meios de transporte será, portanto, tomando como indice o bonde: Bonde 100; Omnibus 125; Elevado ou Metro 200; Automoveis 300. Isso na supposição de que o transporte individual entre os pontos extremos do percurso envolve igual perda de tempo com esperas e é igualmente possível por qualquer desses meios de transporte. Ora isso não occur-

Os modernos meios de transporte augmentaram o dia util do carioca

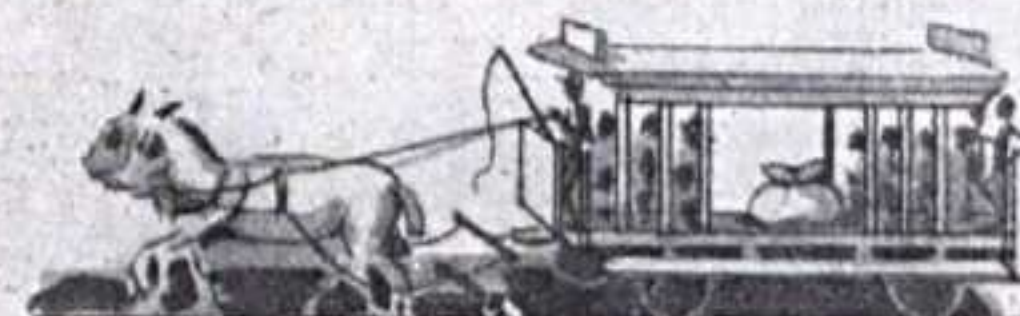
Um exemplo: Da Muda da Tijuca á Avenida Rio Branco, Distancia — 8 klm. 278



29 MNUTOS



40 MINUTOS



55 MINUTOS

Essa comparação mostra claramente o tempo economisado pelos moradores da Tijuca graças aos transportes modernos e esse tempo ganhó em todas as linhas modificou sensivelmente o rythmo da vida da cidade.



15.000 Autos

re: sabidamente os omnibus e automoveis têm maior liberdade na selecção de itinerarios para contornar as obstrucções ou impedimentos eventuaes do trafego e os ultimos permitem, nesse particular, não só a escolha do itinerario como tambem o transporte directo desde o ponto de embarque ao de destino do passageiro.

Do ponto de vista individual o valor relativo dos meios de transporte será determinado unicamente pelo valor attribuido ao tempo de percurso e á commodidade proporcionada pelo vehiculo conductor.

O ponto de vista colectivo mostra-nos a questão sob um aspecto completamente differente. A organização da vida em uma sociedade urbana implica a coincidência do inicio e do fim da actividade de agrupamentos mais ou menos numerosos e correlatos. Dahi as massas humanas a transportar em determinadas horas, dahi os intervallos de pequena procura dos meios de transporte.

O urbanista, com o zoneamento, procura ordenar no espaço as actividades ou funcções de agrupamentos congeneres e pela localisação dos bairros industriaes, commerciaes, de administração publica etc. definir claramente as requisições collectivas de transporte, reduzindo a um minimo os tempos mortos e os deslocamentos inuteis. Pelo alargamento de ruas, pela selecção de vehiculos, pela condução das correntes de trafego, procura agir sobre a velocidade commercial dos meios de transporte. Mas, em resumo, esta parte de sua intervenção limita-se a medidas preventivas do congestionamento dos vehiculos e das linhas de transporte.

Sua acção não será, porém, completa si não lhe fôr facultado intervir na organização do proprio transporte. Porque o problema do transporte urbano póde ser comparado ao da producção e consumo de energia electrica: os vehiculos,

— com sua capacidade commercial limitada por construcção ou pela natureza da via em que trafegam, — são elementos analogos a motores de uma dada potencia; os passageiros a transportar e as distancias a vencer nesse transporte representam um trabalho a realizar com os motores de que se dispõe.

O problema reduz-se, portanto, á determinação da disposição mais conveniente do regimen de um certo numero de motores, de potencia conhecida, de modo a realizar um trabalho tambem conhecido.

Cumpre, porém, observar que a falta

Os bondes transportam, no Rio, por dia, um milhão de passageiros, enquanto os autos apenas conduzem 45.000 pessoas. Para fazer o serviço hoje prestado pelos bondes e omnibus seriam precisos mais de 350.000 automoveis!



980 Bondes

de homogeneidade dos diversos trabalhos impostos ao conjunto de vehiculos. — já salientámos que o passageiro-kilometro (unidade de trabalho) deve ser realizado em condições diversas de tempo de percurso conforme o valor attribuido ao tempo pelo individuo a transportar, valor que para um mesmo individuo não é constante, — complica em proporções apreciaveis o problema.

Por outro lado, tambem a producção de trabalho (expresso em passageiros-kilometro) dos vehiculos não é proporcional ao tempo, pois a velocidade commercial de cada um varia com o numero de passageiros que conduz (paradas, etc.) e com a região da cidade que elle percorre.

Essa complexidade dos dados não infirma, porém, a analogia apreseatada. O estabelecimento dos diagrammas de trafego, para cada especie de vehiculo,

em pontos diversos da cidade, permitiria analysar a qualidade de trabalho exigida pelos passageiros que por ahi transitam e determinar a especie e o numero de vehiculos que, em cada hora do dia ou da noite por ahi deveriam passar.

Pretendemos desenvolver essa idéa, opportunamente, nas paginas desta Revista, e si insistimos sobre a analogia é porque julgamos-a conveniente para mostrar que o problema do transporte de passageiros é susceptivel de uma solução racional.

Na realidade estamos longe desse ideal. Muito nos separa ainda da nitida comprehensão das palavras de **Ridgway** (Local Transit Conditions in London, Glasgow, Hamburg, Berlin, Paris and New York. A Report to the Transit Commission, 1922): "Deve salientar-se que todos os meios de transporte, taxis, omnibus, metros e bondes, têm, cada um, seu fim especial, e que cada um deveria imitar-se á sua zona, resultado esta do estudo cuidadoso do conjunto das necessidades de transporte de uma comunidade".

Continuamos a considerar cada meio de transporte como uma entidade independente. Removemos, em grande parte, os bondes do centro da cidade e com isso aceleramos o trafego dos vehiculos cujo transito ahi é permittido mas consentimos no trafego dos omnibus por algumas ruas desse mesmo centro e criamos assim novos obstaculos ao escoamento rapido das massas humanas que ahi se agglomeram durante grande numero de horas. Ao mesmo tempo permittimos, em vias que comportam poucas faixas de circulação, o estacionamento de automoveis particulares, diminuindo a secção de vação do trafego.

Acceitamos as propostas de novas linhas de omnibus sem analysar si as mesmas correspondem a uma necessidade real das zonas servidas. Estabelecemos assim a concurrencia entre omnibus e bondes, entre concessionarios diversos dos transportes por omnibus, sem termos previamente organizado o plano dos transportes por meio desses vehiculos e sem attendermos ao congestionamento das ruas do trafego dessas linhas que só differem na nomenclatura dos pontos extremos. Não procuramos coordenar as concessões de modo a fazer beneficiar desse meio de transporte colectivo, rapido e relativamente barato, os arrabaldes ainda não servidos, por outro serviço congenero.

E', talvez, a illusão de uma necessidade real de transporte que dita essa politica das concessões: mas Nova York com suas 487 viagens annuaes por habitante e com sua topographia que estabelece para as linhas de transporte pontos de passagem obrigada (como no Rio de Janeiro, embora por motivos di-

versos) consegue, não obstante o dinamismo do americano, reduzir a função do omnibus á de transportar 6 % dos passageiros do conjunto dos vehiculos. Em Paris (385 viagens-anno) 15 % dos passageiros procuram os omnibus e em Londres 31 %; cumpre, porém, não esquecer que nessas cidades os omnibus estão no exercicio de sua verdadeira função de meios de transporte rapido de arrabaldes e de collectores de transporte para os metros.

Não nos parece que seja esse o caminho a seguir para resolvermos o problema da circulação dos passageiros na cidade do Rio de Janeiro. E estamos quasi certos de que bastaria a imposição, nas concessões de omnibus, de condições que lhes emprestassem o caracter de serviço público, — idoneidade financeira para a manutenção de um serviço permanente, — para vermos desaparecer grande numero de pretendentes que visam sómente os lucros immediatos da phase inicial de exploração e, — entrados na phrase de conservação e, em geral do custeio elevado, — abandonam a concessão. Basta examinar, mesmo de relance, a progressão das verbas de custeio de uma linha de omnibus para verificar que, num paiz em que o material rodante, o combustível, os sobressalentes e accessorios são importados, são accrescidos, em seu custo, pelo valor dos direitos aduaneiros e em que o nivel médio dos salarios é cerca de um terço a um meio do vigente nos paizes que nos servem de modelo, — em pouco tempo se attinge o limite além do qual o preço das passagens não compensa o custo do transporte de um passageiro.

Mas como isto é uma questão de economia privada das empresas conces-

sionarias, embora o publico seja tambem affectado, passemos a examinar si esse regimen é racional e nos conduz a uma solução, embora de emergencia, do problema do transporte de passageiros. Parece-nos que devemos responder pela negativa.

A falta de coordenação, dos diferentes meios de transporte existentes póde crear, para alguns grupos de habitantes, situações privilegiadas; para o conjunto, para a collectividade essa falta de coordenação representa um retrocesso na solução do problema.

Sómente pela conjugação de todos os meios de transporte disponiveis será possivel obter o maximo de commodidade e economia para o publico. A livre competição entre os diversos concessionarios é nociva tanto a elles proprios como á cidade: a cada vehiculo deve caber um serviço de accôrdo com sua função. Assim compete aos omnibus a função de collectores de passageiros para outros meios de transporte, e tambem a de estabelecer connexão entre linhas ao longo de percursos que exigem um serviço que não compensa o estabelecimento de um leito especial, com trilhos.

O transporte colectivo deve ficar, em todas as ruas em que seja possivel o desenvolvimento de velocidades razoaveis a cargo dos bondes, removidos das ruas em que sua velocidade, pelas condições geraes do trafego, baixasse aquém de um dado valor determinado pelo custo médio do tempo dos habitantes da cidade. A função collectora dos bondes seria assim exercida em relação ao meio de transporte de eficiencia maxima de que dispõe a technica moderna: o elevado ou o subterraneo.

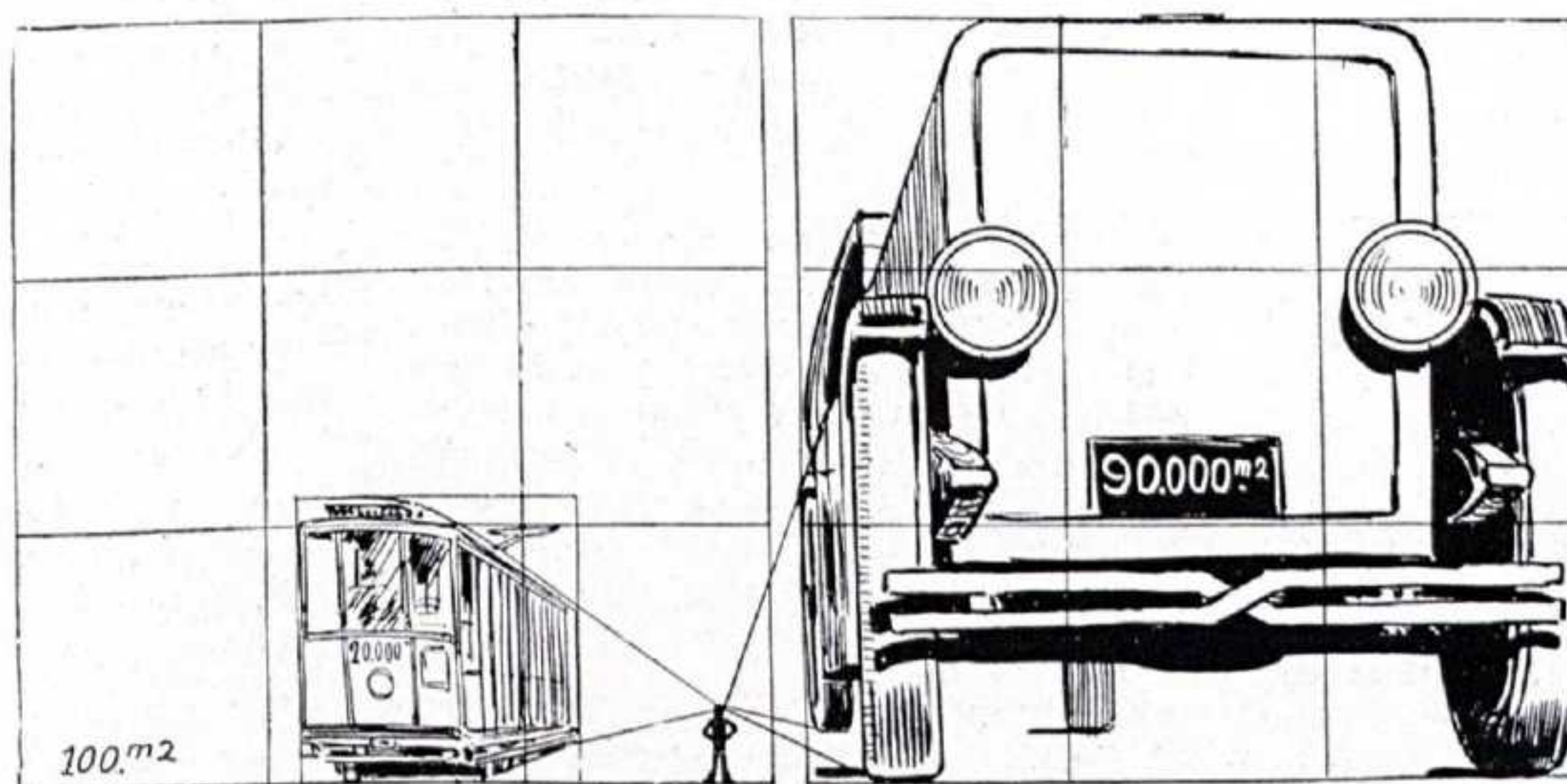
Eliminada a concorrência e estabelecido um regimen de coordenação e cooperação seria possivel o serviço em trafego mutuo entre as diversas empresas, com grande vantagem e commodidade para o publico; seria admissivel a unificação dos preços das passagens com direito a mudança de vehiculo em qualquer ponto do trajecto, etc.

Não é novidade o que suggerimos. Até 1920 os transportes, em Berlim, eram effectuados por empresas particulares em franca concorrência; nesse anno a administração municipal encampou os serviços de bondes e tres annos mais tarde incorporava uma empresa particular para exploração deste serviço. Em 1926 os caminhos de ferro aéreos e subterraneos e os omnibus passavam a ser administrados por essa mesma empresa.

Dessa medida da administração municipal resultou a coordenação de todos os serviços de transportes de passageiros, existentes em Berlim. Como consequencia foram unificados os preços das passagens. Foi proporcionado a qualquer passageiro o direito de mudar de vehiculo uma vez no decurso da viagem, podendo passar indifferentemente do bonde para o metro, o elevado ou o omnibus: 46 % dos passageiros berlinenses usam deste direito com grande redução no custo e na duração de suas viagens.

Emquanto não encararmos o nosso problema sob esse aspecto de racionalização technica e economica não sahirmos das medidas contradictorias e complicadoras do trafego.

F. K.

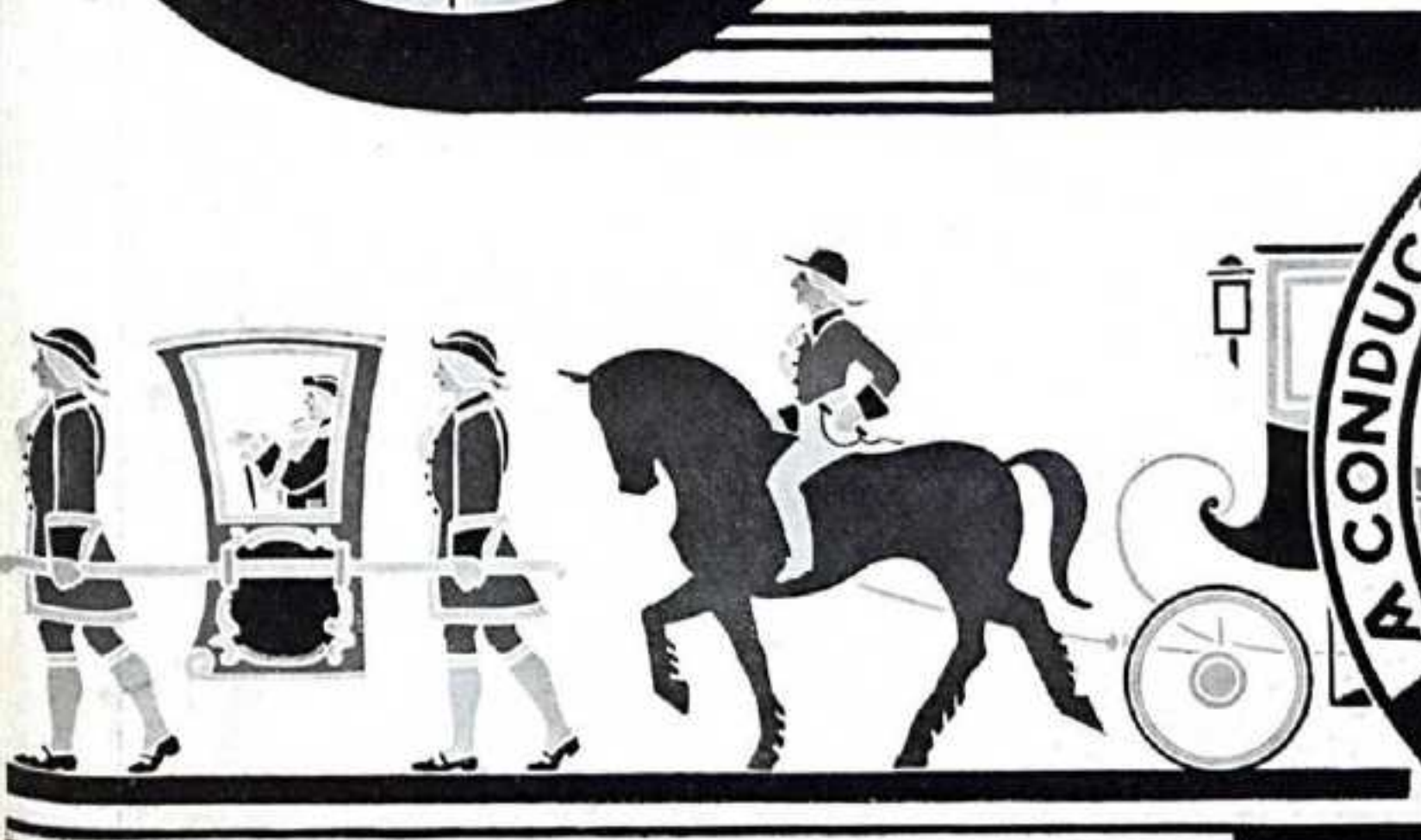


O bonde transporta por dia um milhão de passageiros e quasi não occupa espaço, comparado com os autos, que apenas conduzem 45.000 pessoas.

Os 980 bondes da Light occupam uma area de 20.000 m² enquanto os autos cobrem uma superficie de 90.000 m².

Os nossos 150 omnibus occupam uma area apenas de 2.000 m² e transportam por dia 80.000 passageiros!

DO TEMPO ANTIGO



AO TEMPO MODERNO

ARTE STUDIO

Light

SETEMBRO 1932
NUMERO 56
ANNO 5. VOL.5
RIO

sol mais forte todos debandam, uns para ás suas casas da redondeza, e outros para os pic-nics. O funcionario regressa á Penha. Na relva estende-se uma toalha, e todos se entregam com appetite ao almoço: dois frangos assados, carne e pão, doces. E o dia



A Praia de Nossa Senhora da Penha, antiga Praia das Morenas

va passando assim.

— Faltam apenas rapazes e uma victrola diz a menina mais velha.

— Para outra vez convidaremos as primas e a festa será melhor, diz a outra.

As quatro horas é o regresso. E a familia do burocrata teve um domingo cheio.

(D'A Patria, de 14 de Agosto de 1932)

No numero de "Light" de Agosto ultimo, transcrevendo uma chronica publicada pela "A Patria" — "Um passeio ás Aguas Ferreas", chamámos a attenção dos leitores para esses interessantes trabalhos mostrando a todos os cariocas o que muitos delles desconhecem.

"A Patria" vem proseguindo na publicação dessas chronicas tão uteis, cuja leitura é aconselhavel a todos e recommendando-as aqui transcrevemos mais uma dellas, bem interessante e informativa.

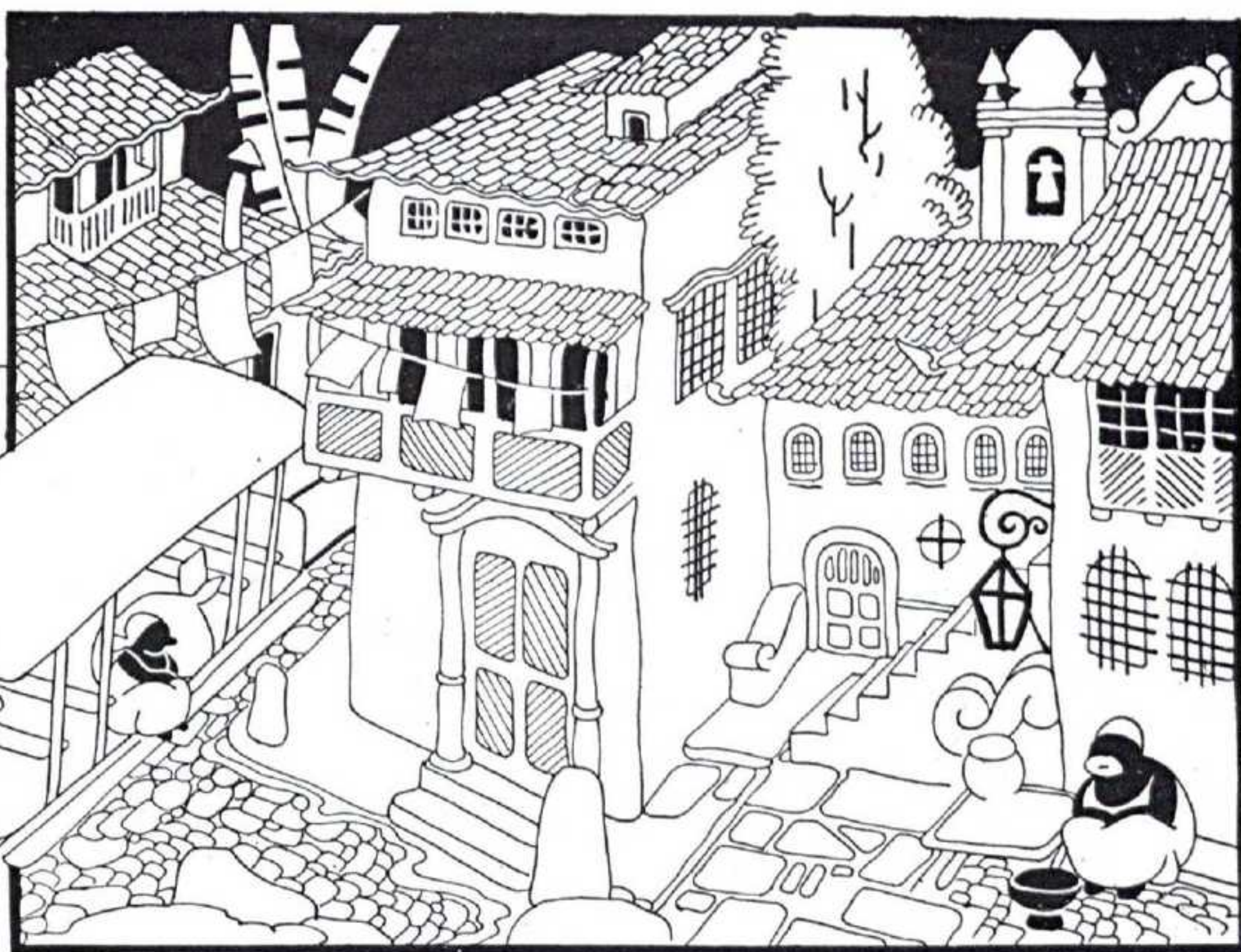
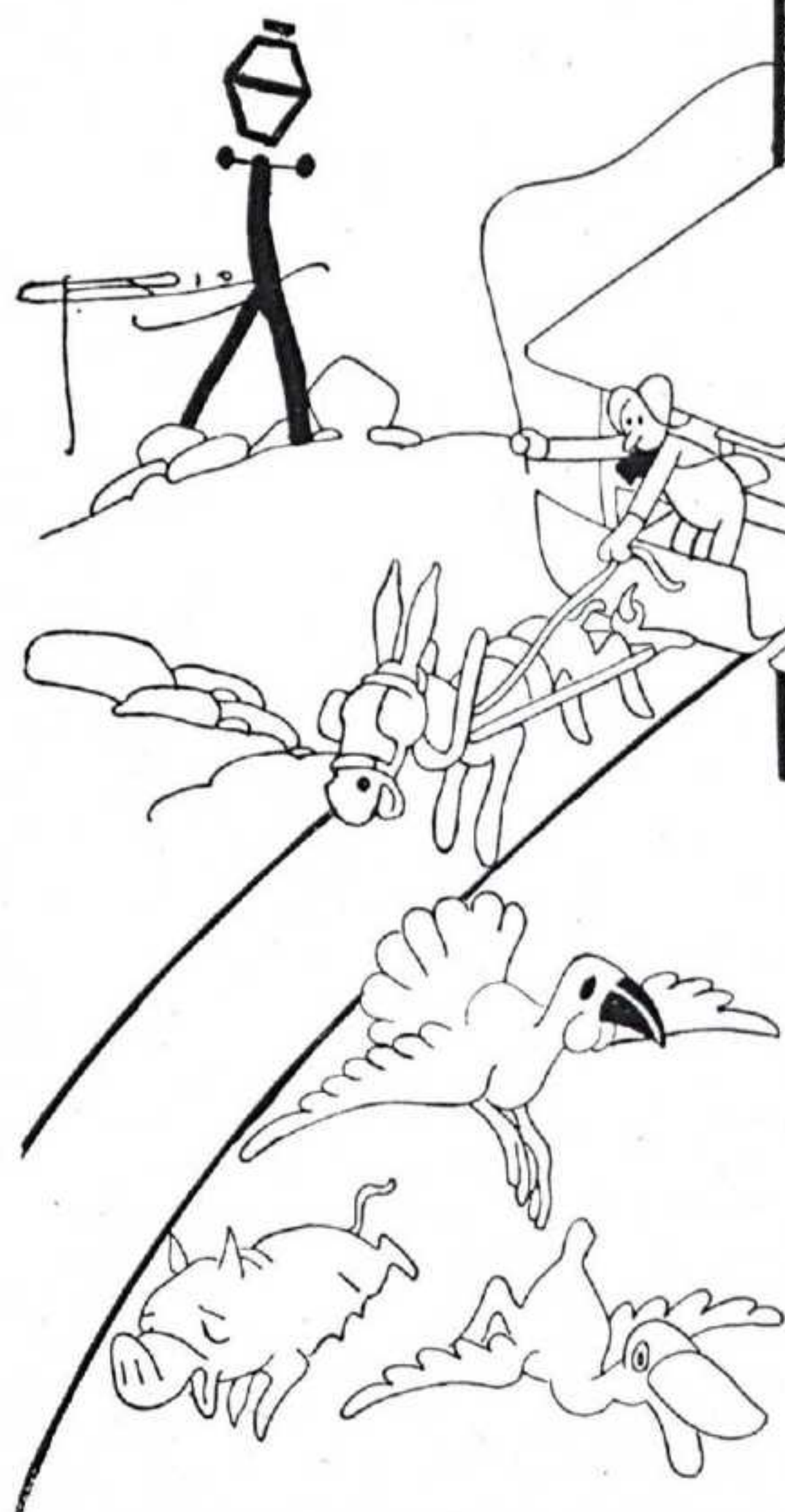
Os novos omnibus

da Viação Excelsior



O omnibus n. 218, depois de reformado. E assim será feito com os outros carros, de modo a tornal-os ainda mais confortaveis.

No 64º aniversário
do bonde



J. Carlos, n'este desenho tão interessante evoca um aspecto do Rio antigo, do Rio dos primeiros bondes...

UM POUCO DO PASSADO DO BONDE NO RIO

AS SURPRESAS E IMPRUDENCIAS DO PUBLICO

AS "CHARGES" DOS JORNAES — A TRADIÇÃO DE "BEM SERVIR"

PARA os historiadores da vida do Rio de Janeiro, o mez de Outubro é um dos mais interessantes e de maior significação, pois, por uma coincidência curiosa, n'elle se registraram dois factos de importancia essencial para o desenvolvimento da cidade: a 9 de Outubro de 1868 foi inaugurada no Rio a primeira linha de bondes de tracção animal, e a 8 de Outubro de 1892, isto é, 24 annos depois correu na cidade o primeiro bonde electrico.

"Light" já fixou em suas paginas os primeiros e mais interessantes episodios do começo da historia do bonde no Brasil, que, convem notar, foi depois da America do Norte, o primeiro paiz do mundo a adoptar a tracção electrica.

Não vamos aqui repetir essa historia já publicada, mas não é demais recordar como os cariocas receberam a novidade.

Houve surpresas, desconfianças e mesmo temor de uma parte da população habituada ás gondolas, ás diligencias e ás "maxambombas", e os caricaturistas da época não deixaram passar as oportunidades para excellentes "charges" offerecidas pelos primeiros tempos de adapta-

ção dos cariocas aos novos vehiculos. Mas não foram só as revistas illustradas que mostraram as suas reservas e desconfianças quanto aos bondes; até o *Jornal do Commercio* ao registrar a cerimonia inaugural depois de descrever o novo vehiculo, dizia: "cumpre deixar que a experiencia fale por si..."

O bonde, é claro, venceu e impoz-se como indispensavel, mas o publico, apesar de não mais poder passar sem elle, custou ao que parece, a habituar-se ao novo meio de transporte.

* * *

Inaugurada a tracção electrica, foi peor ainda. O povo é por natureza imprudente e descuidado, e d'isso ainda temos a prova todos os dias. Passando subitamente de bonde de burros para o bonde electrico, levou bastante tempo a aprender a servir-se d'elle.

Observe o leitor este pittoresco desenho de Julião Machado, publicado pela *Noticia Illustrada* em 1895, tres annos depois de inaugurada a tracção electrica e verá que o publico ainda o considerava o bonde electrico como um transporte perigoso!

Quando a Light electricou as suas linhas e introduziu os grandes carros, logo o publico os baptizou de "perigo amarello", o que bem mostra como os considerava.

Estavamos já em 1907, quinze annos depois de inaugurada a tracção electrica! Pois veja o leitor a pagina de *Fon-Fon* que reproduzimos; é bem caracteristica do estado de espirito da época.

* * *

Não admira que assim tenha acontecido, pois é forçosamente demorado o trabalho de adaptação de um povo a um serviço novo e nada se fez para ensinar e educar o publico a andar nas ruas e usar os novos meios de transportes.

Hoje, o bonde electrico é um triumphador. Todos o reconhecem um grande servidor do publico e da cidade, que foi em grande parte desenvolvida, graças exclusivamente ao desenvolvimento das linhas de bondes, mas essa victoria é indiscutivelmente dos nossos companheiros do Dep. do Trafego.

Elles souberam conquistar o publico e, graças a sua pericia é que os desastres foram diminuindo e o povo se familiari-

sando com o novo meio de condução. Recordar a história do bonde no Rio é assim prestar homenagem á dedicação d'esses companheiros.

* * *

O outro factor que contribuiu decisivamente para essa victoria, foi a publicidade educativa feita nos ultimos annos, alcançando-se a cooperação de todos os jornaes e da policia para a obra de educação do publico. Os bondes transportam hoje, por mez, quasi 40 milhões de passageiros.

Mais de um milhão de passageiros por dia! E o publico é, em regra geral, amigo dos conductores e motorneiros, sendo frequentes as manifestações de estima e carinho a muitos dos nossos veteranos.

A imprensa, porque bem conhece as condições do serviço e a dedicação de todos nós pelo publico, em vez de nos atacar, como antigamente, e o opera comnosco, ensinando á população que sem o seu auxilio, será impossivel servir-a de maneira perfeita, e por isso, o podermos comemorar o anniversario do bonde com satisfação, sem restricções.

Grande servidor da cidade, o bonde presta aos cariocas beneficios inestimaveis, e não nos devemos esquecer de que os nossos bondes são os mais baratos de todo o mundo.

Todos os que conhecem outras grandes cidades,

reconhecem que o nosso serviço é optimo, o que vale pelo melhor elogio aos companheiros do Dep. do Trafego.

* * *

Temos um optimo serviço, e d'elle nos orgulhamos com razão. Pois, apesar das "charges" dos jornaes de antigamente, os primeiros bondes do Rio tambem eram apresentados como um modelo.

Este annuncio que transcrevemos do "No-

vo Mundo", edição de 1878, é d'isso a prova indlscutivel.

Se os bondes que circulavam no Rio de Janeiro, não fossem dos melhores que então se fabricavam, por certo que os seus constructores, firma norte-americana, provavelmente constructora de carros para outras empresas dos Estados Unidos, não os apresentariam como exemplo de seu trabalho para angariar novas encomendas. Essa recordação do passado tem assim um interesse especial, e prova que a tradição do serviço de bonde, no Rio de Janeiro foi sempre de offerecer ao publico o maior conforto, de accordo com a época. Essa tra-

tante e a capacidade realizadora para vencer todos os obstaculos. Vale a pena recordar como elle o fez.

Foi em 1861 ou 1862. C. B. Greenough entrando em divergencia com outros directores da Bleker Street Horse Car Co., em Nova York, companhia de que era gerente, logo cuidou em montar empresa semelhante, na mesma cidade. Falhou, porém, a tentativa, e o "yankee" emprehendedor, pensou em ir tentar fortuna em outras terras. Tomou informações sobre a America do Sul. Mostraram-lhe mappas do Brasil e especialmente do Rio de Janeiro. Escreveu para cá pedindo informes e, tro-

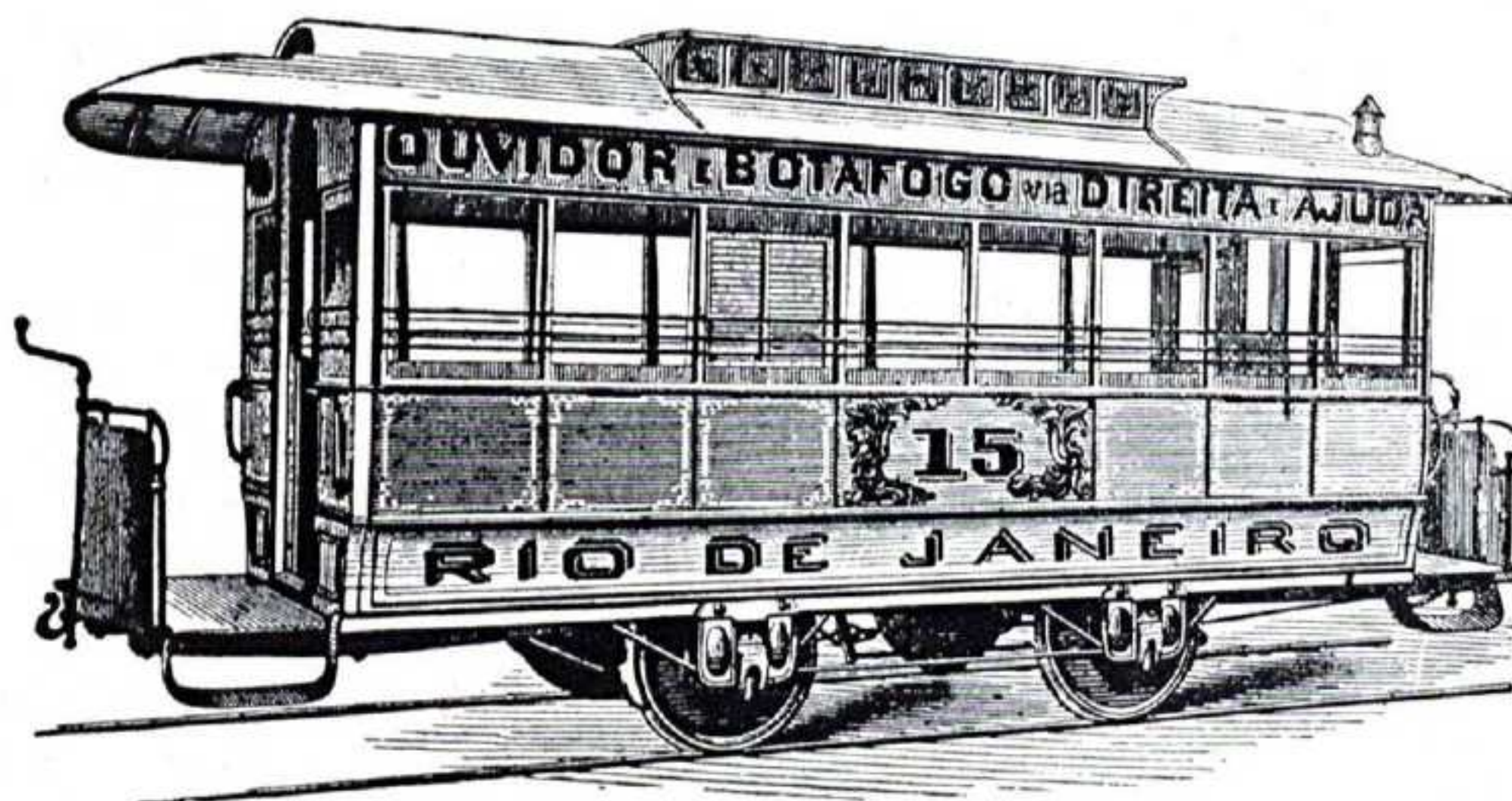
cada alguma correspondencia, decidiu-se a formar uma companhia de bondes para o Rio. Falava-lhe até o dinheiro para a viagem ao nosso paiz mas não desanimou. Recorreu a amigos, veiu ao Rio e voltou a Nova York, onde iniciou a organização da Botanical Garden Rail Road Company. Em 1864 Greenough compra ao cubano, Aurelio Araujo, a velha concessão que este adquirira, feita pelo barão de Mauá, "de uma linha de carros sobre trilhos, de tracção animal, desde o centro da cidade até Botafogo" e a Botanical Garden foi organizada com o capital de um milhão de dollars, dos quaes se realizaram 250.000.

Em 1866, Greenough volta ao Brasil e luta ainda durante dois annos

até alcançar a victoria. As horas livres de que dispunha, passava-as ás portas do Passeio Publico tomando nota do numero de pessoas que de gondola, de tilburys e a pé se dirigiam para os lados de Botafogo, e assim fazia as primeiras estatisticas de que precisava para calcular o futuro movimento de sua empresa.

Chegou afinal o dia 9 de Outubro de 1868, e correu no Rio o primeiro bonde.

JOHN STEPHENSON & CO.



47, EAST, 26TH STREET, NEW YORK

Este estabelecimento com uma longa experiencia de quarenta annos, e um commercio extenso, dispõe de todos os meios para construir STREET-CARS, ou carros para carris de ferro, e omnibus ou diligencias, combinando elegancia com durabilidade. Todas as ordens serão despachadas com promptidão.

Annuncio publicado no "Novo Mundo", á pag. 128, da edição de 23 de Abril de 1872

dição que se ia perdendo, a Light retomou, a e sabe-a manter.

* * *

Mantendo essa tradição, honramos devidamente a memoria de C. B. Greenough, o homem de acção que realizou a tarefa de dar ao Rio de Janeiro a sua primeira linha de bondes. Outros haviam pensado nisso e mesmo obtido a indispensavel concessão do governo da cidade, mas foi C. B. Greenough quem teve a energia bas-

Passageiros de Bonds

Uma pagina de Fon-Fon, em Julho de 1907



O freguez da Jardim Botânico...

BEM se podia adoptar para aphorismo da sabedoria popular a expressão exacta de que — pelo embrulho se conhece o passageiro.

E é. Empós o labor cançativo do ganhão diário, ha toda uma população ordeira e trabalhadora que, do centro da cidade, se bifureca para as diversas estações de bond em busca do vehiculo barato e comodo que a leve á paz desejada do lar no socego calmo dos arrabaldes longinquos.

Sujeito adamado, com ares de capitalista, feições de boa vida, aspecto calmo, trazendo á mão apenas a elegancia de uma valise e um jornal da tarde, para as distracções da viagem, podem affirmar, sem medo de erro ou contestação, mora em Botafogo, é freguez dos bonds da "Jardim Botânico", tem residencia nas ruas calmas do bairro fidalgo. Se não é addido de legação é empregado de corretor ou de qualquer William Broad & C. Ltd.

E fiquem sabendo que elle olha com um certo ar de desprezo e de superioridade para o pobre diabo que reside em outros bairros, principalmente Tijuca e Rio Comprido.

Agera, quando vocês virem um cidadão afobado, com o chapéo enterrado até as orelhas, guarda-chuva muito apertado debaixo de um dos braços e debaixo do



O que viaja no Praia Formosa...

outro um grande embrulho de papel de jornal; ares assustadiços, como quem vae sempre com medo de que lhe aconteça algum desastre, jurem, podem jurar que é morador de Villa Isabel, freguez obrigado do perigo amarello. Apesar do seu aspecto de assustado, é, sem duvida, o passageiro mais valente e mais... resignado. O Destino condemnou-o a viajar nos bonds da Light e muitas vezes o pobre diabo ainda não tem seguro de vida, nem fez testamento.

Um typo singular é o do passageiro dos bonds da "S. Christovam". E' calmo, anda de vagar e tem sempre a expressão de quem não tem pressa; é a força do habito; acestumou-se á "rapidez" dos seus bonds e empresta á vida esta excelsa qualidade. Sabe de cór o horario dos bonds e... resigna-se, e um dia ha de chegar ao seu destino. Leva quasi sempre dois embrulhinhos pequenos, pendurados no dedo mínimo das mãos e... todos os jornaes da tarde. Sim, que é preciso fazer alguma cousa durante essa viagem interminavel.



O passageiro dos bonds de São Christovam...

Sabe de cór o nome de todos os companheiros de viagem e conhece todas as pessoas do seu bairro. Tem tempo de sobra para decorar tudo isto. Terminada a leitura de todos os jornaes, ainda lhe sobra largo tempo para uma boa palestra. Por isso nos bonds da "S. Christovam" todos se conhecem... todos se estimam.

"Carris Urbanos". E' da gente modesta, do trabalho pesado e esfalfante. Espera o bondinho de tostão para a Praia Formosa ou para S. Diogo com uma paciencia de fazer inveja ao proprio Job De duas em duas horas passa um bond... cheio, e elle não se incommoda; fica esperando, até que chegue a sua vez. Transporta consigo ou o cesto do ganho ou o ultimo carroto, que deve entregar na manhã seguinte. Discute com o conductor o preço da "bagagem", puxa a fumaça do cachimbo ou do "quebra-queixo" e lá vae. Tambem um dia ha de chegar ao seu destino.



O morador em Villa Isabel...

O mais apressado de todos é o morador dos suburbios, freguez assiduo dos trens da Central. Tem um ideal na vida... tomar o "expresso", não perder o "expresso", conhecer o horario do "expresso". Anda sempre correndo; sae correndo do escriptorio ou da Alfandega, da Caixa de Amortisação ou da Prefeitura.

Salta dos bonds correndo... vae apanhar o "expresso" que o leva ao suburbio em 10 minutos. Não é um homem, é a propria velocidade, mas não esquece, isto nunca, o embrulho, o classico, o regimental embrulho de... pão. Ah! este homerico embrulho de pão é o denunciador eterno do habitante dos suburbios. Pode perder o "ponto", pode perder o "expresso", pode esquecer as horas, mas o que elle não esquece nunca, nunca, nem nos dias de revolução ou de cataclysmo é... o embrulho de pão. Sem embrulho de pão não se mora decentemente nos suburbios.

Cemo typo exotico de passageiro, como phenomeno sobrenatural de transeunte, temos ainda o morador de Santa Thereza, frequentador dos bonds electricos da "Carioca". E' quasi sempre estrangeiro e inglez quasi sempre. Não usa "embrulho", mas traz uma valise amarella, um numero illustrado do Graphic, tres magazines e uma pequena taboa para jogo de xadrez, quando sobe; quando desce traz tudo isto e mais um galho de arvore ou um ramo de folha sylvestre.

E' um passageiro adventicio que aqui viaja assim e que sahindo daqui, vae viajar do mesmo modo em qualquer parte do mundo, no Transvaal ou na Australia.



O morador em Santa Theresa...

Quarenta Anos de serviço !

(No natalicio do Bond Electrico)

por RUBEN GILL

E LLE acaba de completar quarenta annos. E, apesar de haver vivido periodos agitadissimos na sua primeira mocidade — soffrendo physica e moralmente muita aggressão, violencias de rua, alicantinas na imprensa, — nunca se mostrou tão lepido e garboso como chegando agora a uma idade que nos paizes do nosso clima marca os primeiros passos para o declinio da vitalidade. Entra nessa quadra da vida com uma agilidade, uma energia e um prestigio invejaveis, compensador dos seus esforços despendidos e vicissitudes vencidas galhardamente.

Foi muito combatido pelos jornaes quando iniciou a sua carreira e quando fazia ponto á esquina das ruas do Ouvidor e Gonçalves Dias. Então, os periodicos illustrados seus contemporaneos que procuravam tambem abrir caminho e ganhar terreno no campo das competições progressistas, satyrisavam-no impiedosamente... Assim, quando elle era ainda muito novo, num domingo, (24 de Fevereiro de 1895) "A Noticia Illustrada" investiu contra elle, pintando-o como um desastrado, inconsequente e sinistro... Julião Machado, o mestre ironista do desenho foi o autor da "charge" maldosa. Durante algum tempo as perfidias dos humoristas do lapis perseguiram-no desapidadamente.

Naquella época em que vivia ainda "Dom Quixote" e appareceram "A Noticia Illustrada", que se propunha a ser uma edição hebdomodaria do tradicional diario vespertino, á maneira do supplemento que até hoje publica o "Figaro" de Paris, "A Cigarra", de propriedade de Manoel Ribeiro, illustrada por Julião Machado e redigida por Olavo Bilac, e "A Bruxa" pertencente a João de Souza Lage, dirigida tambem pelos mesmos notavel caricaturista e grande poeta, elle foi alvo de criticas desalmadas e commentarios derrotistas. Durante largos annos sempre assim.

"O Mercurio" que surgiu já em 1898, — como "publicação diaria do magazine "Mercurio", — todos os precursores dos actuaes semanarios illustrados iniciando no jornalismo carioca a evolução operada das folhas lithographadas a preto de Boddallo Pinheiro e Agostini para a impressão a côres, não o pouparam.

O povo, até certo ponto influenciado pelo espirito zombeteiro do jornalismo do tempo, em havendo motins na cidade, hostilizava-o logo.

Elle foi o lampeão, — o indefeso lampeão soldado aos pequenos postes de rua ou suspenso ás esquinas, — quem recebeu, de recochete, as explosões das contrariedades publicas pelas medidas officiaes, quem mais soffreu com os "desabafos" populares e "queimações" do populacho...

Ninguem como elle soffreu injusticias e accusações de toda a ordem. Não se acreditava nelle, nem naquillo que se relacionava com a sua vida. Dizia-se, por exemplo, que elle era um arrivista, que viera do estrangeiro onde fracassara, e entretanto, a verdade é que elle é brasileiro, e que foi introduzido na vida carioca quando só nos Estados Unidos se conheciam confrades seus. Está bem vivo, louvado Deus, quem o apresentou e lançou na sua carreira victoriosa hoje, o Dr. José Cupertino Coelho Cintra, esse admiravel varão que ultrapassou já os 88 annos e se conserva com uma agilidade de espirito e uma nitidez de memoria que a nossa geração invejará.

Além do Dr Cupertino Coelho Cintra que o introduziu entre nós, elle pôde apresentar outras testemunhas de sua genese, pessoas que abonam a sua conducta, os seus principios de vida, arduos, laboriosos e que hoje contemplam o esplendor do seu triumpho bem conquistado.

Entre aquelles que o viram nascer e o acompanharam desde os primeiros passos, está o Sr. Arthur de Souza Lima, tambem brasileiro, nascido a 8 de Junho de 1872 e que era um rapaz de 20 annos, quando elle nasceu.

O Sr. Arthur de Souza Lima exercia nessa occasião a sua actividade no serviço de manobra, passou em seguida a trabalhar como cocheiro, e desde 1900 occupa o cargo de despachante na estação do Largo do Machado.

E' a este homem franco, acolhedor, communicativo, que se pôde perguntar, tambem, procurando-o das 18 horas de um dia ás 6 de outro no seu posto de trabalho, pelos antecedentes do anniversariante de 8 de Outubro.

O Sr. Arthur reconstituirá de memoria, fielmente, os quarenta annos que já viveu aquelle, cujo natalicio se verificou em 1892.



Sr. Arthur de Souza Lima, o veterano Despachante do Largo do Machado, que viu o bonde electrico nascer, crescer e desenvolver-se e, graças á sua larga pratica e memoria extraordinaria, sabe, a qualquer hora do dia ou da noite, o local onde está cada bonde e as tabellas dos que nelles trabalham.

A' rua do Ouvidor, esquina de Gonçalves Dias, onde elle fazia ponto, desfiliavam, obrigatoriamente, todas as elegancias femeninas da época. Os figurinos do tempo, só eram consagrados, depois de exhibidos ali, e naquelle ponto é que os desenhadores da imprensa iam buscar os modelos para as produções, que, reproduzidas ainda hoje, tanto interessam.

Elle, nos seus primeiros tempos não percorria a cidade em todos os seus recantos, não ia pelos bairros todos, como hoje.

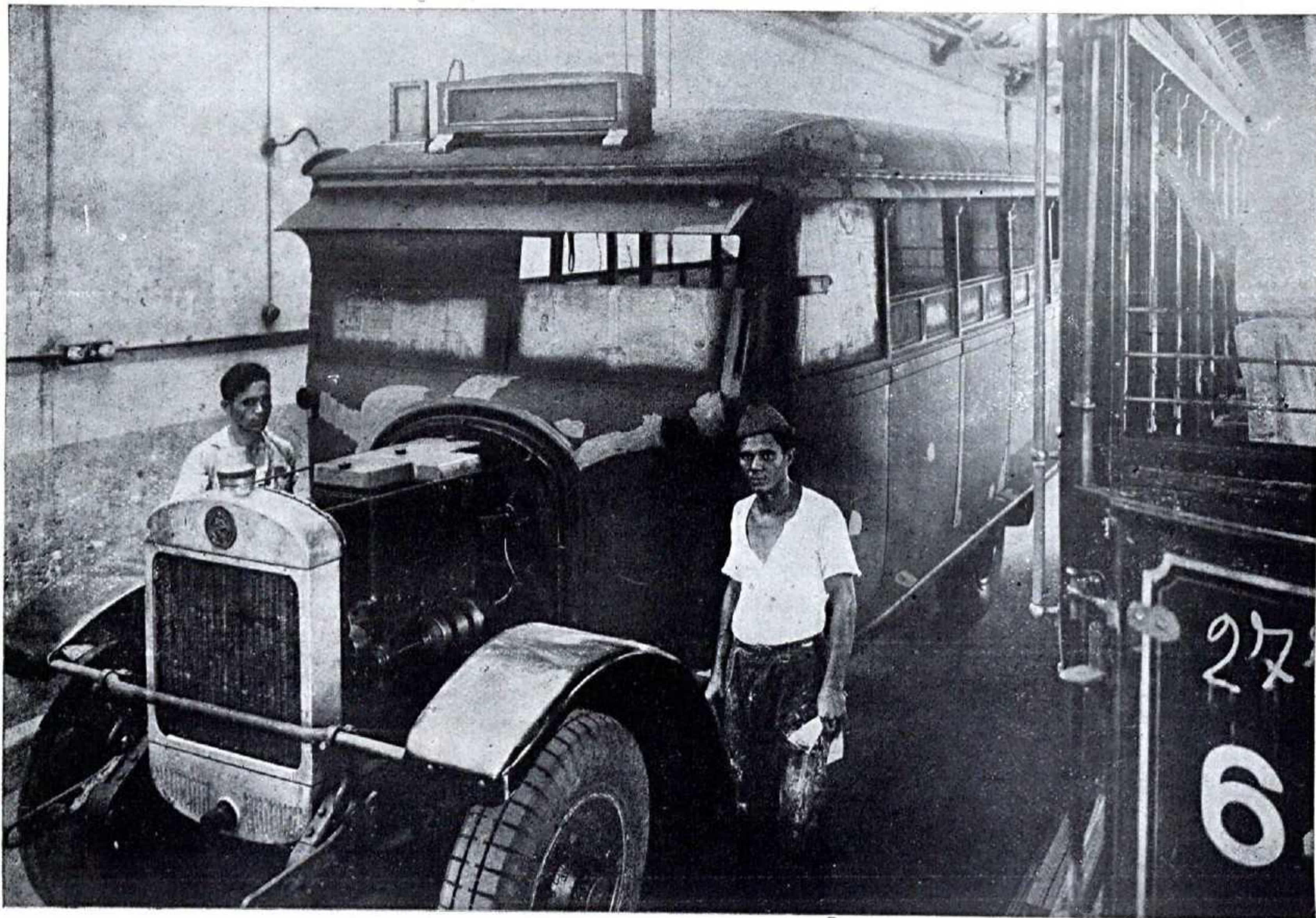
Quando começou a se fazer conhecido, limitava-se a viajar da rua do Ouvidor e do Largo da Carioca até o Cattete, e até a esquina da rua 2 de Dezembro. Depois, estendeu primeiro as suas excursões até as Laranjeiras, e foi a seguir viajando até Botafogo, até a praia de Botafogo em primeiro logar e logo se adeantando até Copacabana... Depois... Depois veio a ser como é hoje, quando chegado aos 40 annos, se encontra de posse das faculdades soberbas que desfruta.

Quarenta annos bem vividos e que resultaram na posse triumphal das energias mais equilibradas, das possibilidades inexcediveis, conhecido e estimado em todos os limites da cidade que o viu nascer a 8 de Outubro de 1892.

Quarenta annos, e parece que está realmente mais novo cada dia, e está mais ligeiro, mais senhor de sua formidavel capacidade de trabalho!

Hoje, que elle recebe as homenagens da imprensa e do publico, não poderiamos homenageal-o melhor do que recordando a sua carreira, e aquelles que o acompanham desde quando elle fazia ponto á rua do Ouvidor de onde partiu para o seu destino triumphal.





NAS OFFICINAS DA CIA. CITY — A construção de um omnibus.

EM SANTOS

NA C^{IA}. CITY TAMBEM SE FABRICAM BONDES E OMNIBUS

A ADMIRAVEL EFFICIENCIA DAS OFFICINAS DE VILLA MATHIAS

COMO nós, no Rio, nos orgulhamos da efficiencia das nossas grandes officinas da "Cidade-Light", tambem os santistas apresentam com satisfacção dos mais legitimos a efficiencia de suas officinas localisadas em Villa Mathias.

"Light" teve já a opportunidade de mostrar aos seus leitores do Rio e de São Paulo os mais diversos aspectos d'esse importantissimo centro de trabalho. Para os nossos collegas de Santos, talvez fosse isso uma novidade; mas é bem certo que se elles, em geral, conhecem Villa Mathias, desconhecem por certo numerosos detalhes da grande obra que lá se realiza. E por isso, interessa a todos quanto digo respeito a esse grande Departamento da Cia. City.

Mostrámos em diversas reportagens, que os nossos companheiros da City possuem grandes facilidades para o seu trabalho, havendo forte empenho de tornar cada vez mais suave o esforço do homem e, com as outras vantagens e regalias concedidas pelo Dr. Bernard Brown, os nossos companheiros de Santos trabalham com satisfacção e produzem bem.

Nestas duas paginas estão apresentados dois exemplos bem expressivos da efficiencia das officinas da City, sendo necessario notar que lá tambem se fabricam os "trucks" para os bondes.

Os omnibus são de typo differente dos adoptados pela Viação Excelsior, mas são egualmente seguros e confortaveis, prestando aos santistas os melhores serviços.

Os motores são optimos e seguros e a carrosserie fabricada pela City não pôde ser mais confortavel.

Apparelhadas para produzir o material necessario á perfeita execução dos serviços publicos entregues á Cia. City, as Officinas de Villa Mathias podem fabricar os artigos mais diversos, pois, os que lá trabalham são operarios experimentados e habilissimos. Ainda não ha muito tempo, "Light" publicou a photographia de uma locomotiva electrica inteiramente construida nas officinas da City.

Dizer, sou da City, trabalho nas officinas de Villa Mathias é, hoje em dia, um indiscutivel attestado de capacidade profissional e com elle se orgulham os nossos companheiros de Santos.

NOVEMBRO 1932
NUMERO : 58
ANNO : 5
VOL : 5
RIO
III

Argul



HAVI
RIO

CORCOVADO

O PASSEIO MAIS PITTORESCO



**PARA VERANEAR :
HOTEL CORCOVADO
EM PAINHEIRAS
SEMPRE FRESCO**



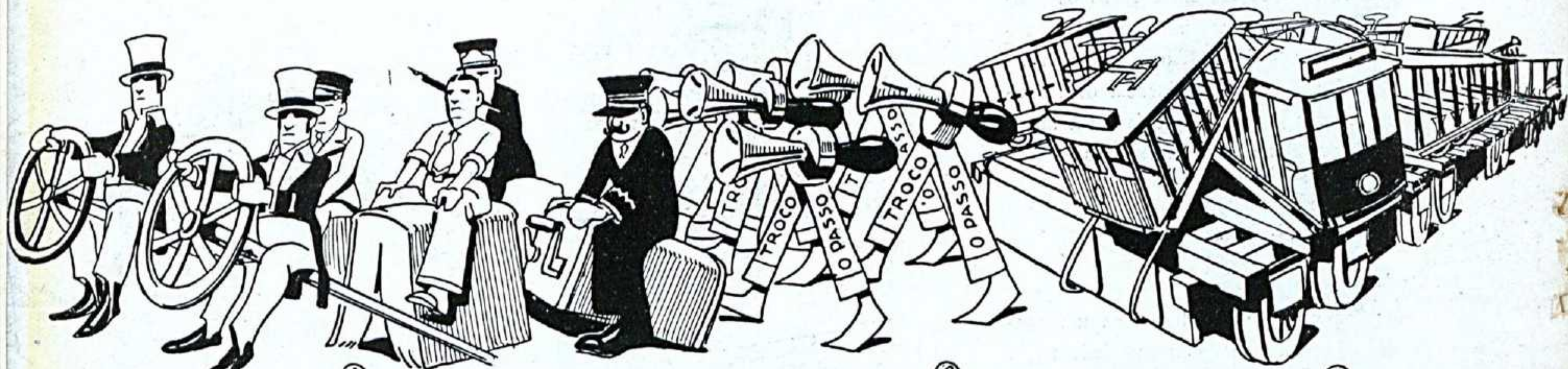
erico

ELECTRIFICAÇÃO DO CARNAVAL

NÃO SE POU
GASTOU-SE ESTE M

GRANDE PRESTITO LIGHTICIANO!

UM MONTE DE CARROS ALLEGORICOS E OUTRO TANTO DE CRITICAS, NÃO CONTANDO COM O
DA' SA



1. — Elegantíssima e bem montada COMISSÃO de frente, composta de dois DIRECTORES a directorio e montada em direcções; dois "funcionarios" do serviço inter-externo fantasiados de trabalho e dois representantes legitimos do VAE CORRER e FASSS... fardados de NOVE PONTOS!

2. — Banda de musica com 254 figuras, tocando o samba de arrelia TROCO-E-PASSE.

3. — Sahe o

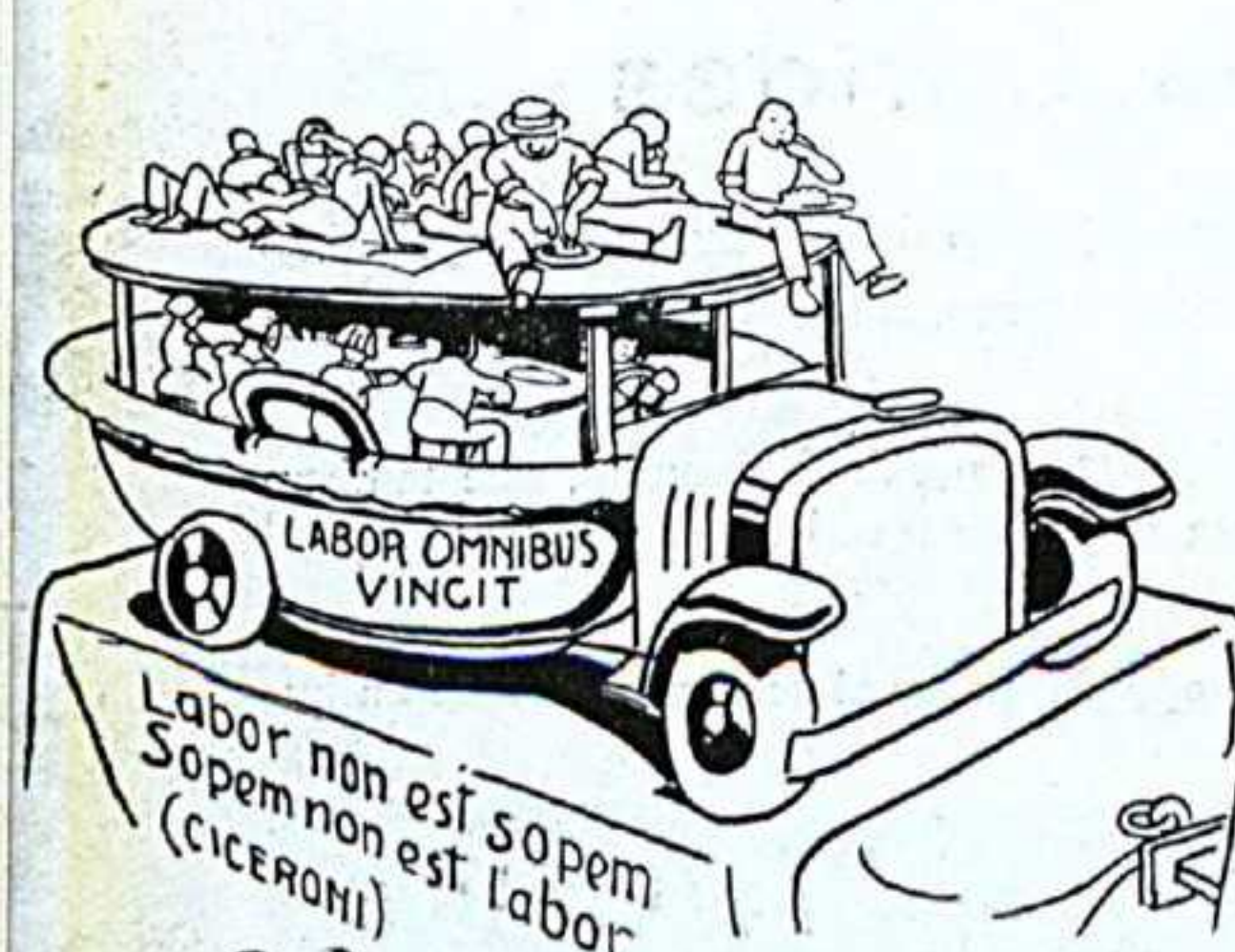
1.º carro allegorico

BONDES EM TODAS AS DIRECÇÕES
Este carro é um colosso de rodas!
Não sei quantos kilometros tem
Só de trilhos! No eterno vae-vem
Elle passa por todas as modas.
E... segue o bonde.

ELECTRA CIDADE

Brilhante obra do Artista!
Entre 600 milhões de lampadas de ida — e wotts, a Rainha da luz sentada sobre um dynamogenol, vestida por um sic (que custou muito arame), tem o Mundo entre os braços, illuminado por dois sóes.
Só pôde dar idéa do que é este phenomeno as quadras do poeta Maulo de Pagalhães:
Good night, naite gude, good night!
Dóminus videt plurimum in rebus súis

4. — CARRO CHEFE (não confundir com o carro do chefe)



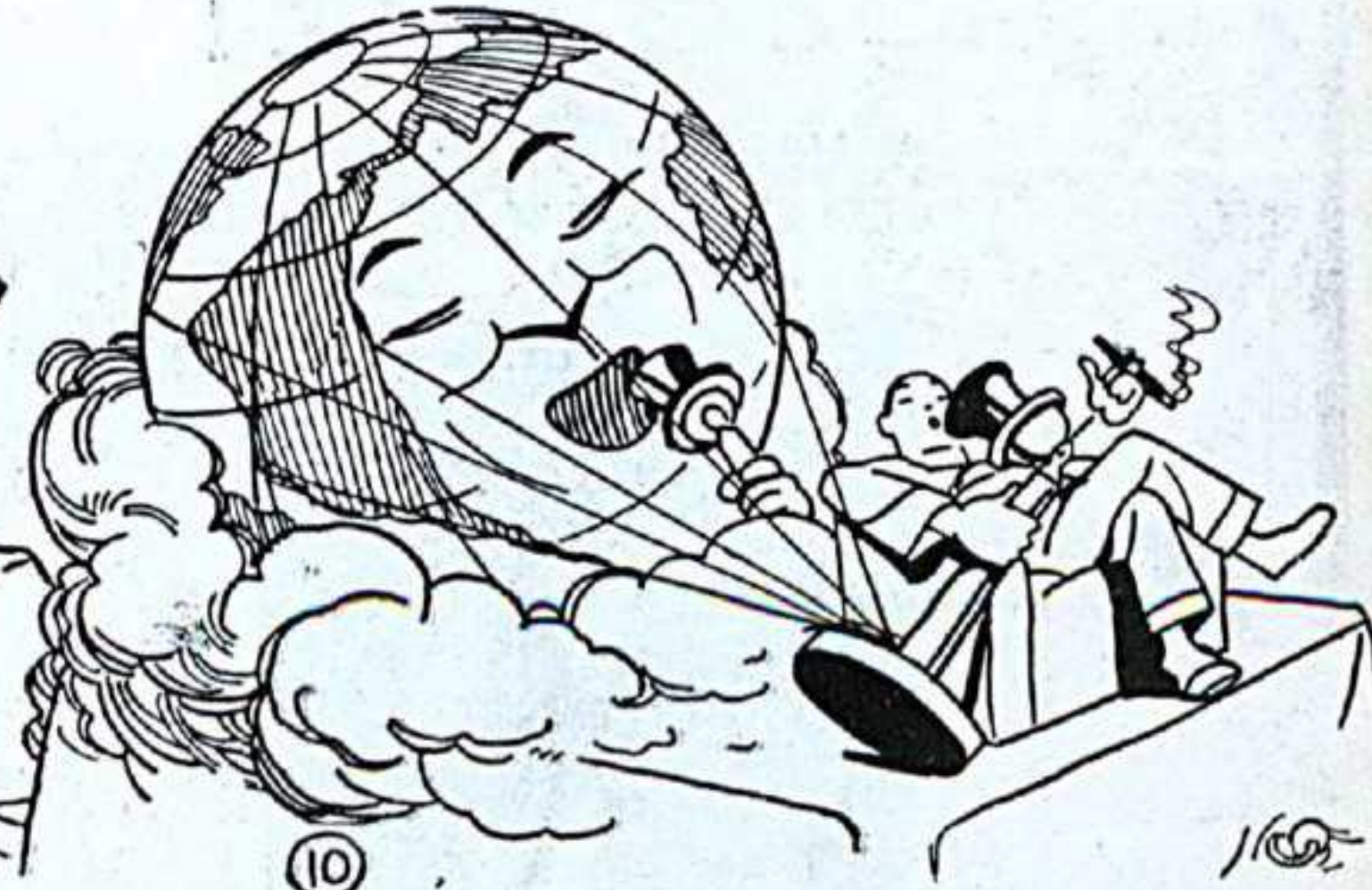
8. — Telephone, Luz e Gaz, Vão direitinho p'ro córte. E não se falla mais nisso....
5.º carro allegorico
TOCA BÓIA

Que coisa maravilhosa é um pic-nic! como come quem come como como!! Só mesmo a grande vontade de alegrar o povo podia permitir ao nosso Artista inventar, com o seu talento prodigioso, um Omnibus feito de uma sopeira!



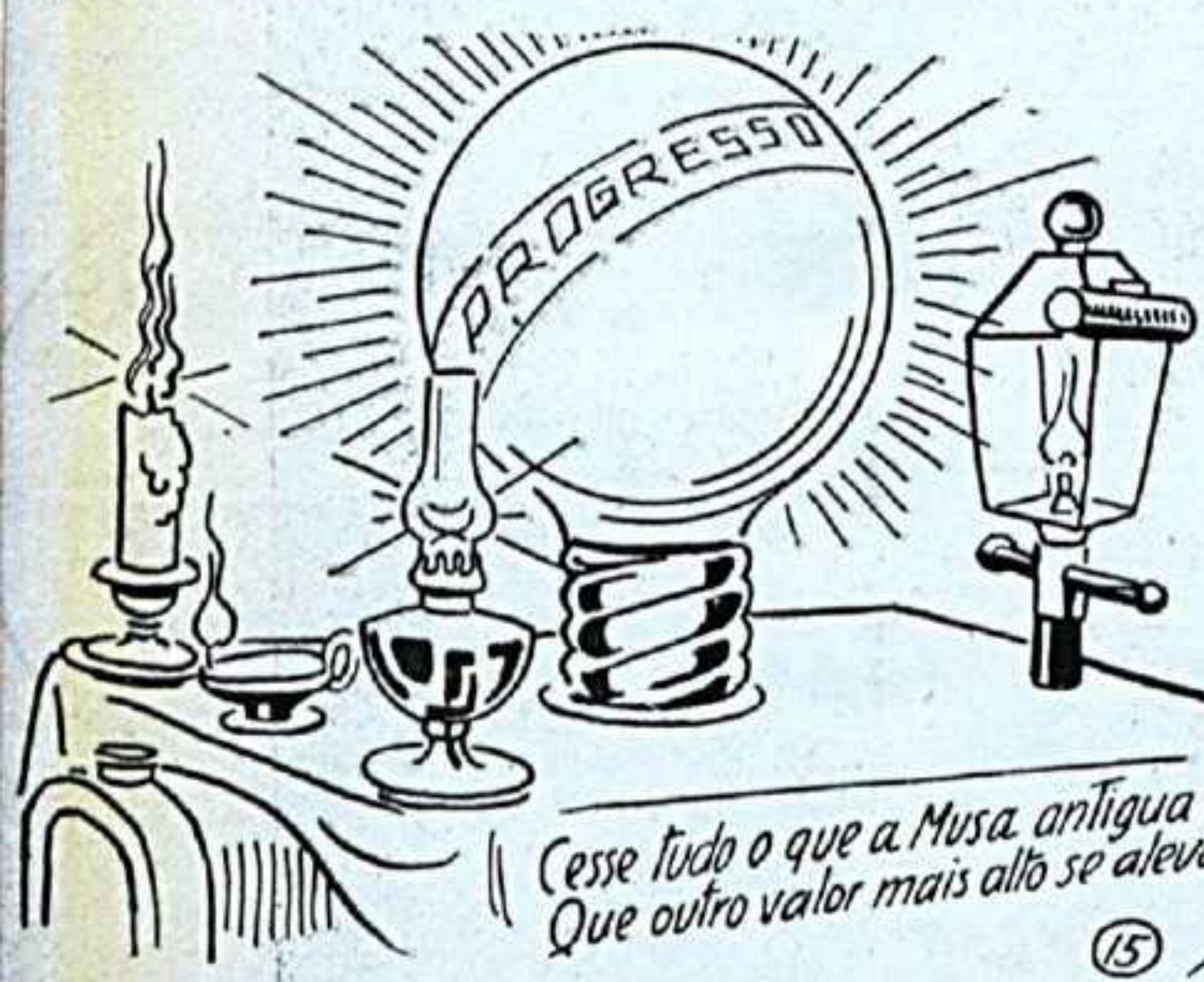
9. — 2.º carro de critica
AGUENTA FIRME SEU JUCA
Seu Juca aqui é o funcionario que se vê numa posição

E... tome mais versos de um poeta Grosso:
Quem canta seu mal espanta,
Quem come a pança apazigua
Ao omnibus a idéa ligo-a
Se um pic-nic me encanta.
Rrrrac-tac Aua! Segue Paineiras via Penha, antes que entorne o caldo.

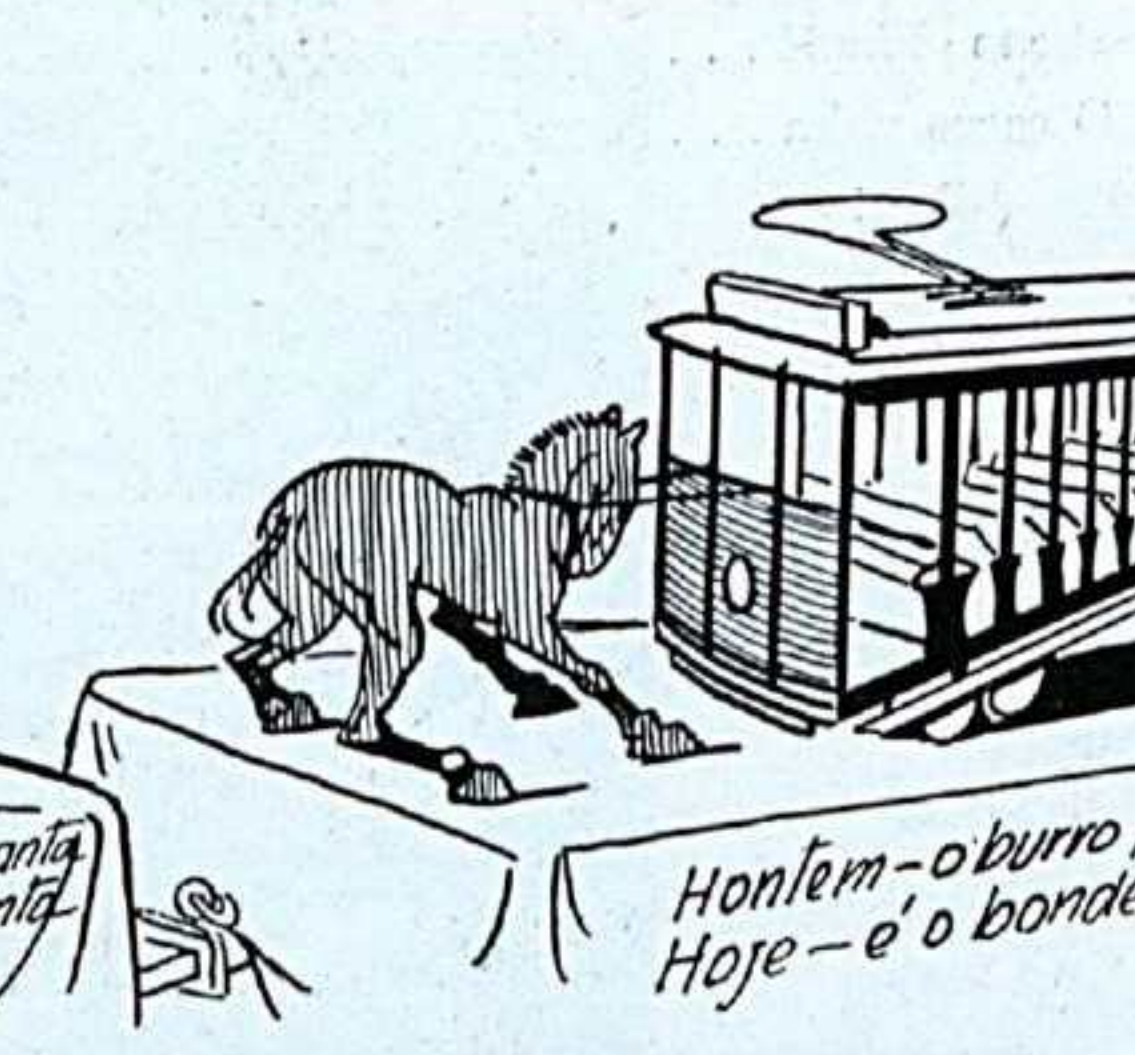


10. — 4.º carro allegorico
URGENTE? IMPORTANTE? TELEPHONE!
Companheiros! Correligionarios! Povo!
Ligae... attenção!
Isto é carro do outro mundo!!
E' impossivel haver melhor idéa!
Um cidadão ou uma "cidadôa", confortavelmente installa-

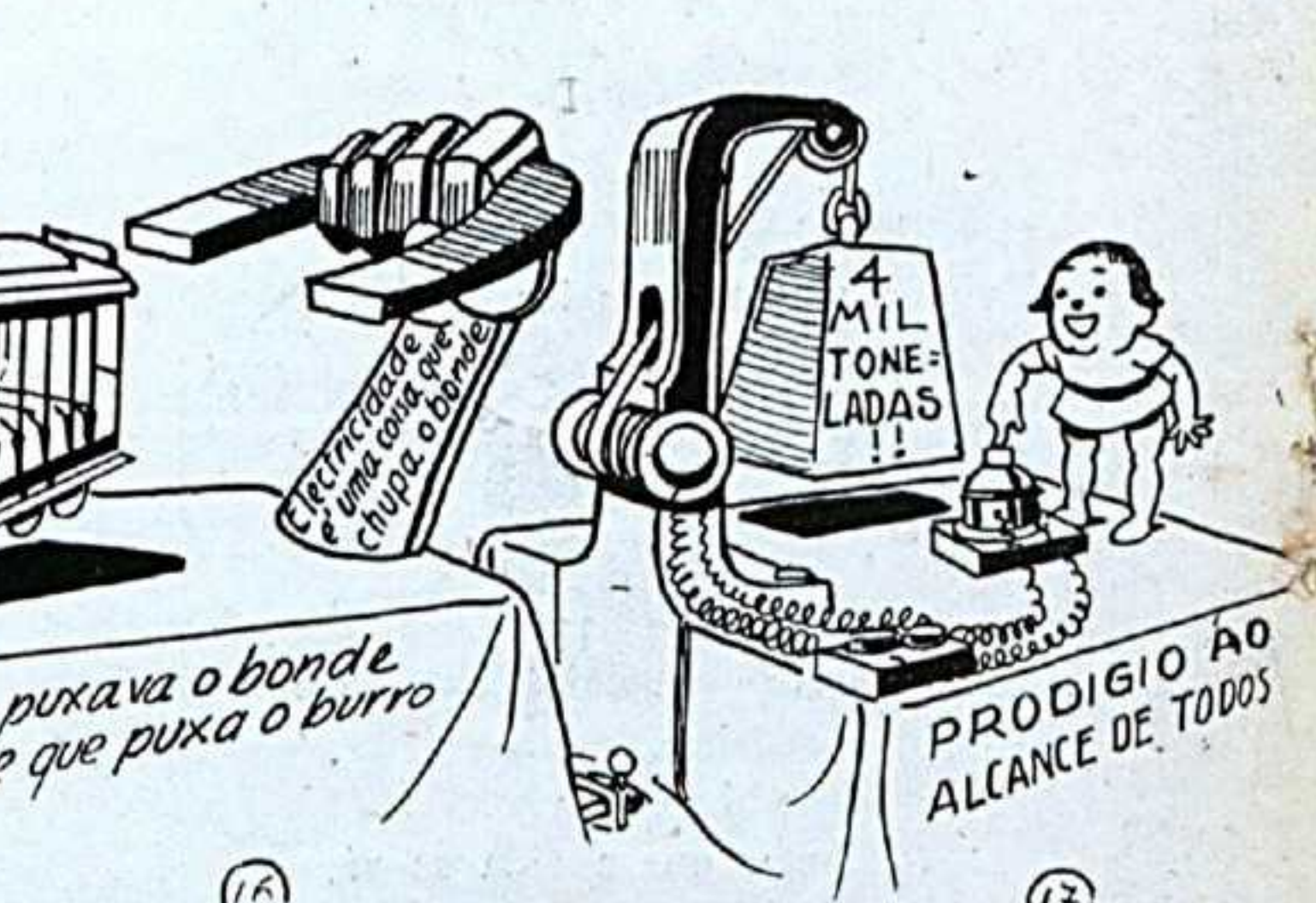
esquerda, mas que anda direito no serviço de concertar o que está torto. O nosso notavel Artista montou este carro sobre para-choques (é pena não se vê).



15. — Cesse tudo o que a Musa antiga canta. Que outro valor mais alto se alevanta!
16. — Terceiro carro de critica
OS EXTREMOS SE TROCAM
Bondosa mas, emburrada idéa do nosso Artista, dando idéa do polo negativo e o positivo. A coisa está tão clara que não são precisas mais explicações sobre o assumpto.



17. — Setimo carro allegorico



18. — Oitavo carro allegorico
SEGURANÇA E CONFORTO
Qual! O Artista é um Artista!

O MAXIMO DE ENERGIA
Já estamos envergonhados de elogiar o Artista, mas é preciso! Que prodígio! Que carro! Que assombro! Que idéa! Que concepção! Que...
Não vale a pena dizer mais nada: qualquer criança, com um só dedo, suspende 4 mil toneladas!

Hontem - o burro puxava o bonde
Hoje - é o bonde que puxa o burro

PRODIGIO AO
ALCANCE DE TODOS

Carta



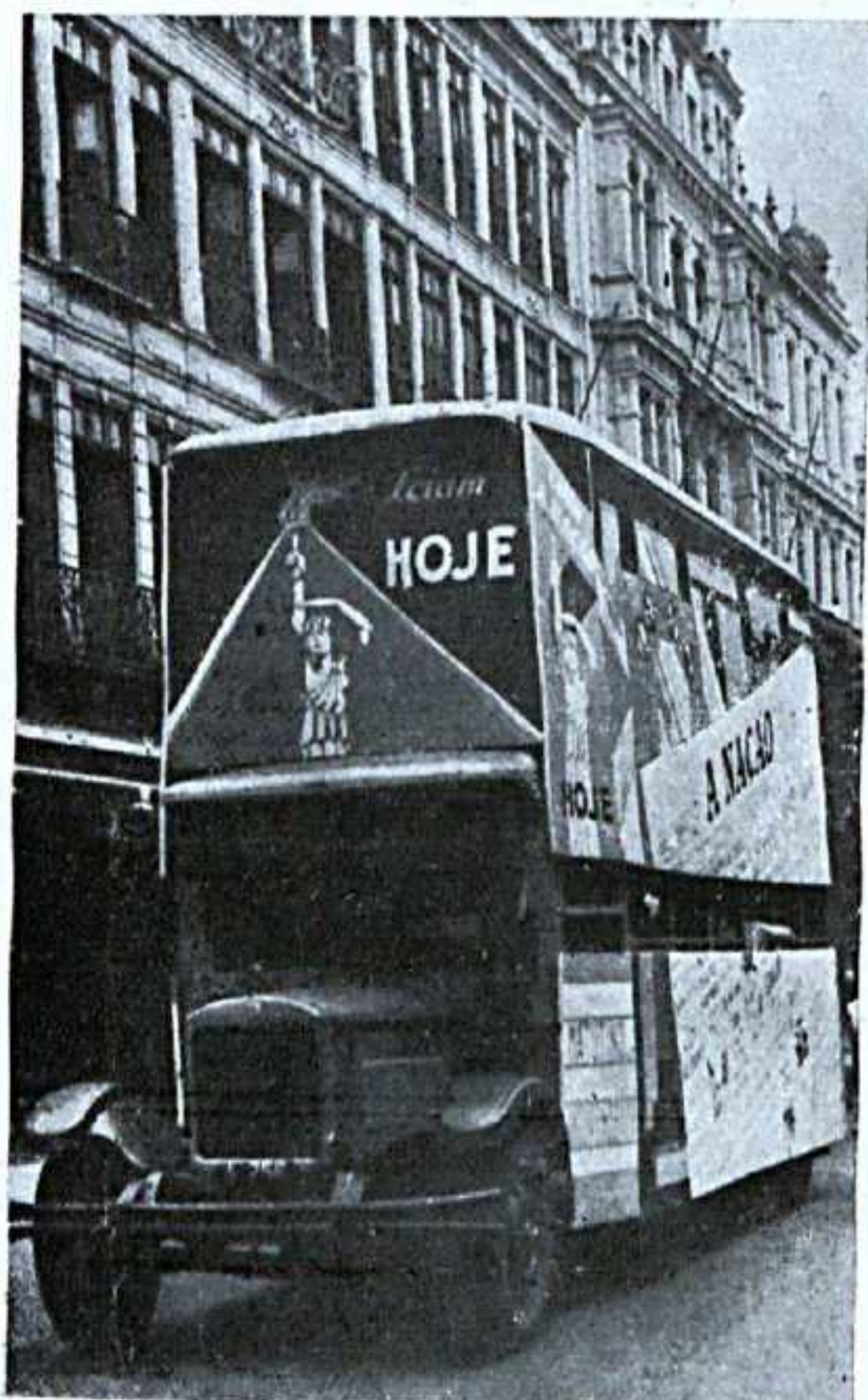
BIBLIOTHECA NACIONAL
DO
RIO DE JANEIRO
CONT. LEGAL
4. ESTOÇÃO



FEBREIRO 1933
NUMERO 61
ANNO VI
VOL. VI - RIO



Uma nova
utilidade
dos
Omnibus



EMPREZA moderna, dirigida por gente moça e inteligente, a "Vox-Publicidade" tendo o encargo de anunciar aos cariocas o aparecimento d' "A NAÇÃO", o grande matutino, que surgiu no mez passado, recorreu aos omnibus da Excelsior, escolhendo um carro de dois andares para espalhar peia cidade a boa nova.

Os omnibus da Excelsior têm a preferencia do publico, e d'essa sympathia se aproveitou a "Vox-Publicidade", attraíndo além d'isso a attenção de todos com uma vibrante banda militar. E "A Nação" foi assim annunciada com alegria e estrondo.

Foi tão feliz a idéa, teve tão grande repercussão que se pôde ter a certeza de estar descoberta uma nova forma de utilidade dos nossos omnibus. Usados por preferencia, não por necessidade, elles serão agora em deante igualmente preferidos para a publicidade. A "Vox" teve uma iniciativa feliz.

ESCOLA THOMAS EDISON
DE
RADIO E ELECTRICIDADE

O Sr. Herbert Spencer, Director Secretario da Escola Thomas Edison, informou-nos, em amavel officio, que já estão reabertas as aulas dos tres Departamentos mantidos por esse estabelecimento especializado no preparo de technicos profissionaes radio-telegraphistas e aparelhadores-electricistas.

A Escola Thomas Edison funciona á rua Oito de Dezembro N.º 38, sobrado, e o numero de seu telephone é 8-1435.

E' uma noticia de interesse para muitos dos nossos compa-
nheiros.

UMA OFFERTA A' "LIGHT"

Do Sr. José de Avellar Fernandes, Director-Thesoureiro da S. A. Productos Brasilia, recebemos o amavel offercimento de um exemplar das almofadas permanentes para uso dos carimbos e a ser utilizada com tinta "Brasilia", novo producto nacional agora apresentado.

Azul e Azul-Preta são essas tintas que resistem ás Eureka e á acção da agua, sendo fabricadas tambem para o uso nas canetas-tinteiro.

A Pyrostampa S.A.
PATENTE MUNDIAL

MARCAÇÃO DE SACOS E CAIXAS

Demonstrações:

RUA D. GERARDO, 80

Fone 3-5280

RIO DE JANEIRO

Registramos com prazer essa offerta e utilizando esse novo producto nacional esperamos constatar a excellencia dos productos "Brasilia".



Exijam os conhecidissimos productos

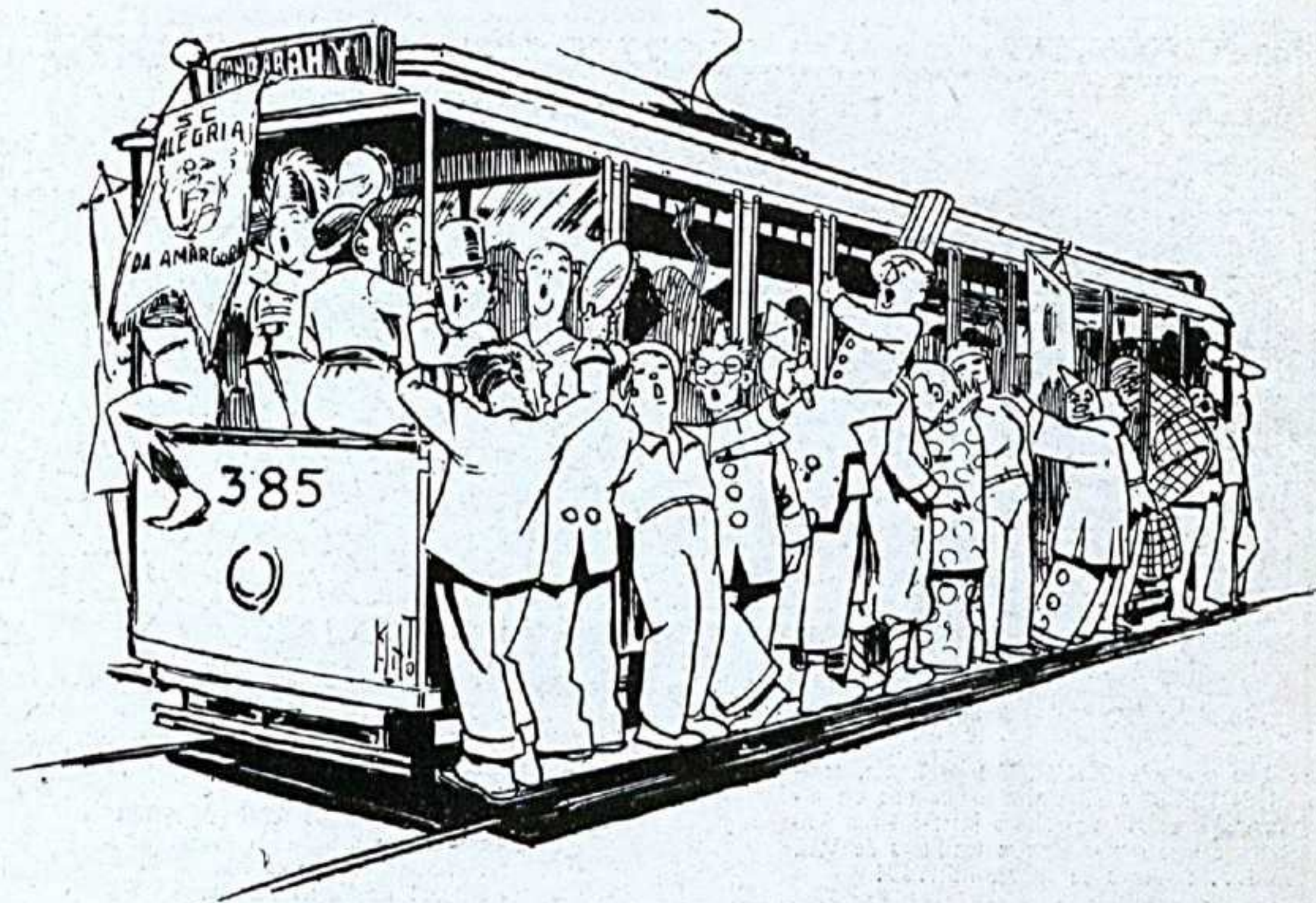
ANTARCTICA

CERVEJAS — GUARANÁS — LICÔRES
Cerveja "TELL'S-BIER" (Fortificante)
Entregas imediatas á DOMICILIO Tel. 2-5181

A beleza das Avenidas e Ruas onde se realizam as festas carnavalescas são cenário propício e incomparável, as facilidades de comunicações entre todos os pontos da Capital, através o serviço irrepreensível de bondes e de omnibus da Light, tudo auxilia, decisivamente, afluência de formidáveis massas populares que fazem a importância impressionante dos folguedos.

* * *

Tem assim o Carnaval carioca um conjunto de regalias e de característicos que o tornam privilegiado e excepcional mas, repetimos — o segredo maior no seu êxito reside no "Habeas-corpus" que elle outorga ao carioca contra o RIDICULO...



GOOD-BYE!

A MARCHA VENCEDORA DO CARNAVAL DE 1933.



ASSIS VALENTE o autor victorioso.

I

Good-Bye,
Good-bye, boy
Deixa a mania do inglez.
E' feio p'ra você,
Moreno frajola,
Que nunca frequentou
As aulas da escola.

II

Good-bye,
Good-bye, boy
Antes que a vida se vá,
Ensinaremos cantando:
B E be, B I bi, B A bá.

III

Não é mais bôa noite, nem bom dia.
Só se fala good-morning, good-night
Já se desprezou o lampeão de kerozene
Lá no morro só se usa luz da Light. (bis côro)

Carnaval nos bondes

A alegria é dinamica! E vem de Cascadura ao Largo de São Francisco espalhando o contágio carnavalesco pela cidade inteira. E' preciso espaço. Viva o "Tayoba!" E canta o violão! E chora o cavaquinho!

Seu Xavier, o 2681 não pode fazer a cobrança e o João Fernandes, que também é o 3893, mal pode dirigir o carro. E' que foram os homenageados pelos carnavalescos!

Viva a Light! — Biba!! — Biba!!

E o "Tayoba", de Cascadura, vem carregado de carnavalescos ardendo de entusiasmo. Cada rua que passa mais aumenta o ardor de todos, pois, novos foliões procuram adherir ao bloco da alegria. Mas não ha lugar. Só trepando na taboleta, e isso o João Fernandes não deixa. O Xavier já está recheado de confetti, e só não rebenta porque chegou o fim da linha.

Ponto Final!...

O carro volta...

Good-Bye!



Violões!

Cavaquinhos!

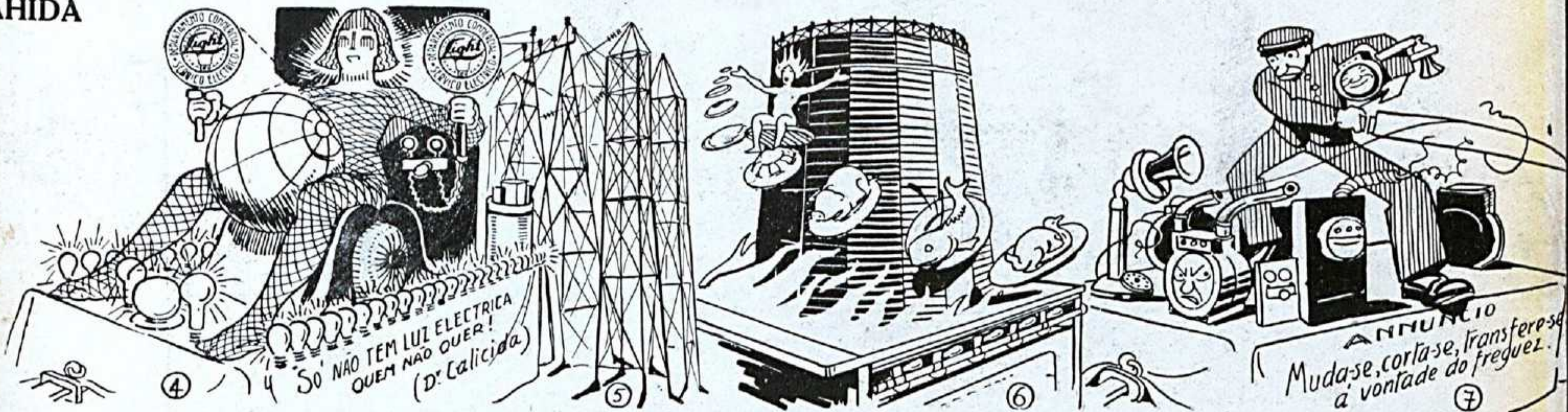
Ahi está a alma do Carnaval!

UPOU ARAME!
MUNDO E O OUTRO!

S REBOQUES
AHIDA

LUZ! TRACÇÃO! ENERGIA! CALOR! E DISTANCIA PHONETICA

Sob a habil direcção de Mr. Escove-lhe, secretariado pelo conspicio officinista Guabanara, este prestito foi confeccionado pelo enfrakeci e exquesito scenographo K. L. X. T.



Puesto que se tus ojos son de light
P'ra que servem os collarinhos mais tafúes?

Tú és da Luz o Maujo Pagalhães
Como do Maujo Pagalhães eu sou
A luz desta cidade que levou
As lampas entre as lampadas pagãs.

5. — Como guarda de honra deste carro feerico, tres milhões de TORRES vêm por montes e vales, de Ribeirão das Lages até aqui.

6. — 2.º carro allegorico

H H H
(tradução: ha gaz)

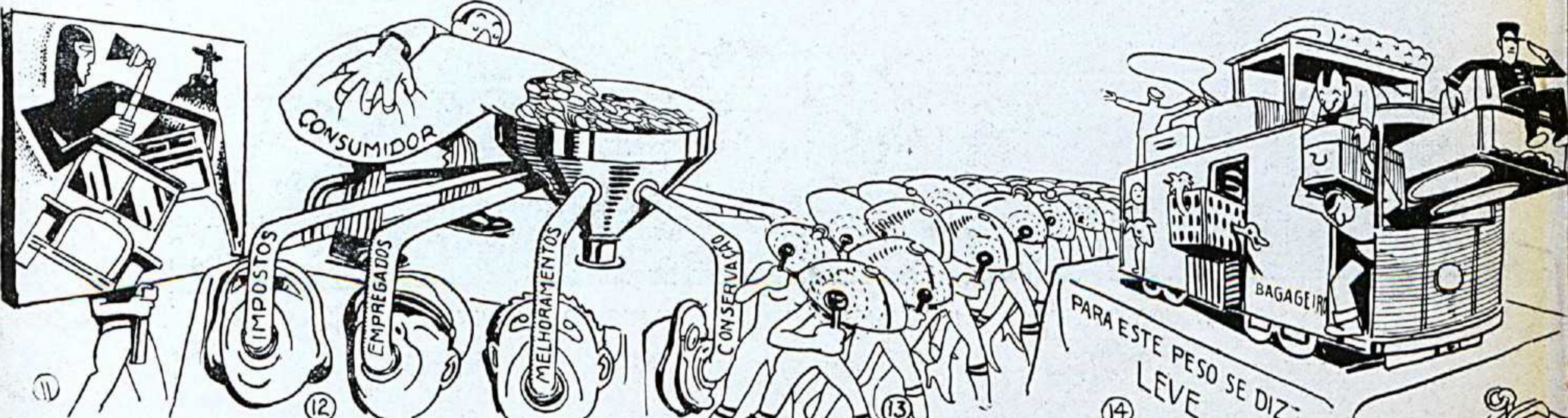
O genio crepitante do nosso Artista collocou sobre um fogão, uma usina, onde a representante do fogo, Mlle. Sulfurina, fantasiada de pelle humana, distribue comidas á população faminta de saber porque é que muita gente ainda emprega lenha para cozinhar fumaça.

7. — 1.º carro de critica

COHORTES

Este carro, á primeira vis'a, parece perigoso, mas, rando bem, só embarca nelle quem esquece de se lembrar em tempo, do dia de amanhã. E' um carro que só atrazado... Para amenisar o susto, lá vae verso do Lor Heiro:

Dou quinze dias, não mais.
Repare que é muita sorte
Senão...
'Tá na mão



do, viaje por um fio todo o globo terraqueo em tres tempos e dez réis de mel coado.
Basta este versinho do grande poeta Cancelli:
Daqui de onde estou sentado,
Viajo por Sécca e Mécca,
Dou varios passes ao Jéca
Ligando o já desligado.

11. — 1.º e unico carro de anuncio.
Pedimos desculpas ao ordeiro povo carioca pela intrmissão indevida deste carro movido a atracção humana mas,

o desgrenhado tchechnico Dr. Bonnibal Afim tanto pediu, que cedemos. E' uma illustração perfeitamente ffonetica. E mudemos de assumpto.

12. — 3.º carro allegorico

NEM TUDO QUE LUZ E' OURO

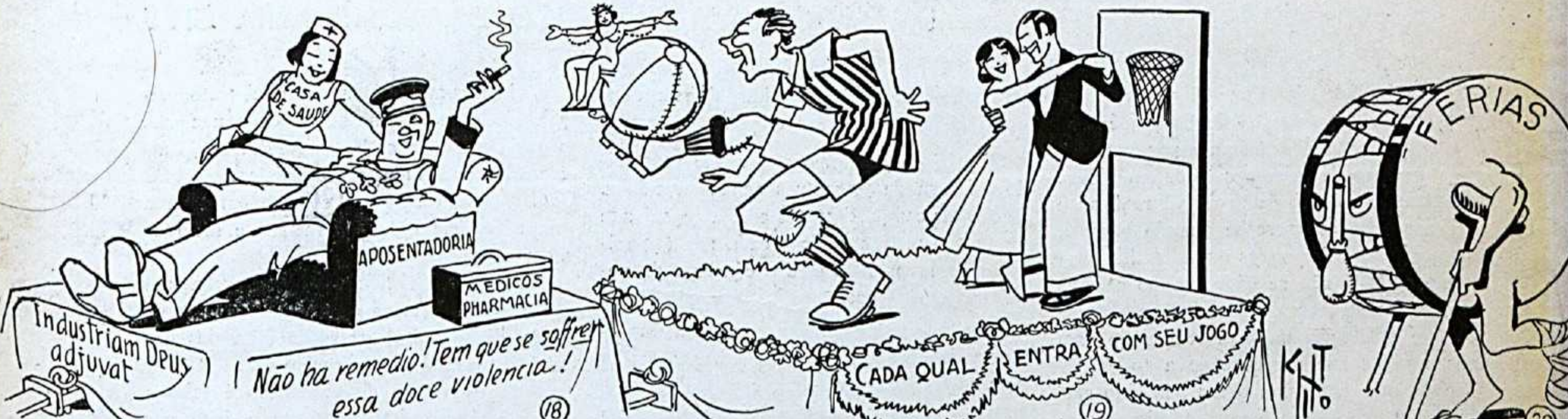
Como se vê nesta magistral allegoria funiculo-tubular, o conteúdo se bifurca para varios continentes (bonito!). E' uma bem montada machina de transformar receita em despeza...

Agora vae em "françois":

On peut si profiter
Tout l'argent que vier
Cherchando contenter
Todo o mundo e son pére.

13. — Para fazer barulho, entra uma banda de musica de painhas de bondes, telephones, etc. etc., que é da ficar por conta!...

14. — Carro critico-allegorico
VAE SAHIR BAGAGEM
Concepção de grande movimento, cuja machinaria ning



Vêde, povo! Como se representa o bem estar de quem consegue ser um bom funcionario!
Ahi está elle refestelado, gozando as delicias da vida!
Que mais querer?!

19. — Nono carro allegorico
NEM SO' DE PÃO VIVE O HOMEM (E A MULHER TAMBEM)
Sim! E' preciso dar, uma folga! E ahi está o pessoal se divertindo!
PANEN ET CIRCENSIS! foi a phrase lapidar que Freud

disse a Pharaó quando este não fez "ó" nem nada. Quasi no fim, achamos estes versos no bolso do poeta Mo-Niz, referentes a este carro, intitulado

E TOME DISSO!
Fica firme! Aguenta a luta!
Trabalhar nunca fez mal!...
Depois, pula, samba, shoota
E cae na farra, pessoal!

ULTIMO CARPO CONGORICO
Seu Zé Pereira ficou de muletas, porque na hora das férias o pes-

soal deu o fóra e deixou elle falando sozinho. Vêde-o cantando com lagrimas nos olhos a onomatopéa do po LA'-com B:

Isto é bom, isto é bom, isto é bom,
Isto é mesmo muito bom
Muito bom
Bom-Bom!

ITINERARIO — Daqui p'ra lá de quem vae e de lá p'ra cá quem vem!

O PUBLICO FESTEJA
OS
MOTORNEIROS
E
CONDUCTORES

AGRADECENDO A
DEDICAÇÃO
DOS QUE TRABALHAM
EMQUANTO
A POPULAÇÃO INTEIRA
SE DIVERTE



AGRADECIMENTO

POR este meio, desejo exprimir os meus sinceros agradecimentos a todos os empregados do Trafego, pela leal e eficiente collaboração que prestaram ao Serviço Publico a nosso cargo, durante os quatro dias do Carnaval, demonstrando uma dedicação n'aquella ardua tarefa que merece o meu mais cordial reconhecimento.

Rio, 1.º de Março de 1933.

A. WANGLER
Superintendente do Dept. do Trafego.

AS BATALHAS
DE CONFETTI
NOS BONDES

ENTRARAM já na tradição carnavalesca do Rio as batalhas de confetti nos bondes, e muitos dias antes do Carnaval já se registram em quasi toda a cidade essas batalhas que são como um reclame dos tres grandes dias, um convite alegre a todo o mundo para que se prepare, pois, o Carnaval está chegando.

E' sem duvida um aspecto original da animação carnavalesca, mas o seu traço mais característico não é realmente esse. Ha uma intenção muito nobre e elevada, animando os promotores d'essas festas, e tornando-as um acto de justiça e agradecimento aos que se esforçam com uma dedicação sem limites para que a população inteira da cidade se divirta plenamente, já que os motorneiros e conductores não podem participar das festas nos tres grandes dias, pois, que permanecem no seu posto de honra, justo é que se faça



Outro aspecto da batalha de confetti no bonde de RAMOS.

uma festa especialmente para elles, e com esse espirito de justiça, promovem os foliões as batalhas de confetti nos bondes. Aqui registramos apenas algumas d'ellas, pois, seria preciso occupar quasi toda um numero de "Light" para fixar os aspectos de todas as batalhas que se realizaram. Desejamos simplesmente assignalar a gratidão dos cariocas aos que tanto se esforçam em bem servir-os.

* * *

E' exacto que essas batalhas são feitas sempre em homenagem especial a determinados conductores e motorneiros, veteranos de certas linhas e que assim souberam ganhar a estima dos passageiros habituaes dos carros que conduzem. Esse aspecto merece ser assignalado, pois, é ainda uma lição proveitosa sobre a maneira de tratar o publico.

* * *

A correcção e delicadeza do motorneiro e do conductor, manifestando-se diariamente em pequenas atencões para com os passageiros vão estabelecendo laços de sympathia mutua, e assim se formam verdadeiras amizades. O Carnaval é a occasião em que essas sympathias se affirmam nas manifestações brilhantes e alegres, que tomam o aspecto das batalhas de confetti nos bondes.

Procurando tornar bem clara a sua intenção de prestar uma homenagem especial ao conductor e ao motorneiro do bonde em que viajam habitualmente, reúnem-se os carnavalescos para alugar um bonde especial que enfeitam da forma mais original, e durante toda a viagem festejam com maior carinho os seus homenageados.

Fixamos n'estas duas paginas, as festas feitas aos nossos companheiros: Vicente

Lausieri, mot. 3004 e Nestor Pinto Sampaio, cond. 1221, do bonde de André Cavalcanti; Eduardo Francisco Bittencourt, mot. 3476 e Antonio Vieira de Mello, cond. 1539, do bonde de Ramos; Alcindo Lima e Souza,

As palavras de agradecimento de Mr. Wangler a todos os seus auxiliares do Departamento do Trafego, que publicamos, são das mais justas e merecidas e registramol-as com o mais vivo prazer.



Aspectos da grande batalha de confetti no bonde de CASCADURA

mot. 3820 e Aristeu Torres, cond. 2548 do bonde de Cascadura.

* * *

Tambem os nossos collegas dos omnibus mereceram do publico muitas demonstrações de estima. Ainda não se organizaram as batalhas de confetti nos omnibus, mas durante todo o periodo das festas carnavalescas receberam os que trabalham na Viação Excelsior provas muito carinhosas de sympathia do publico.

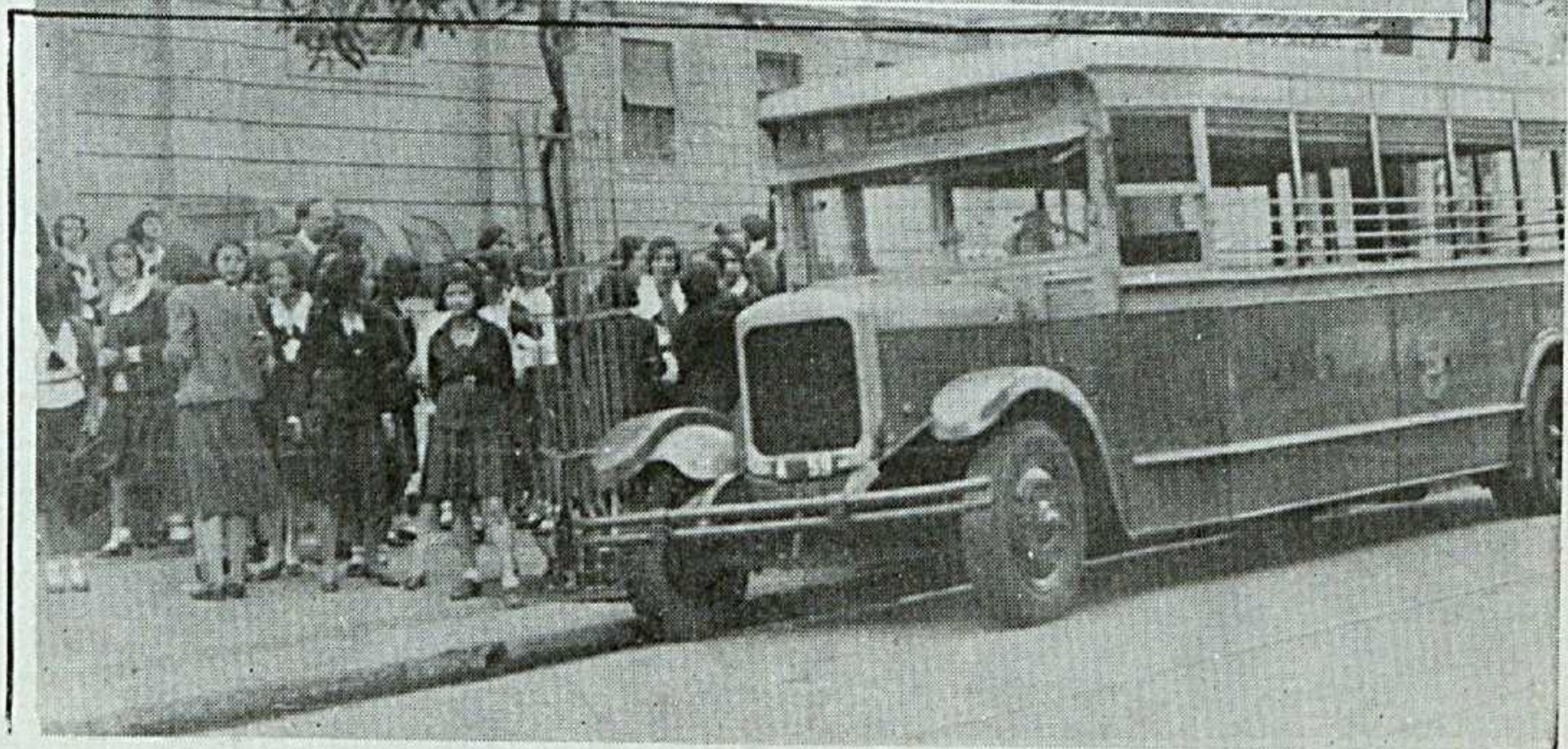
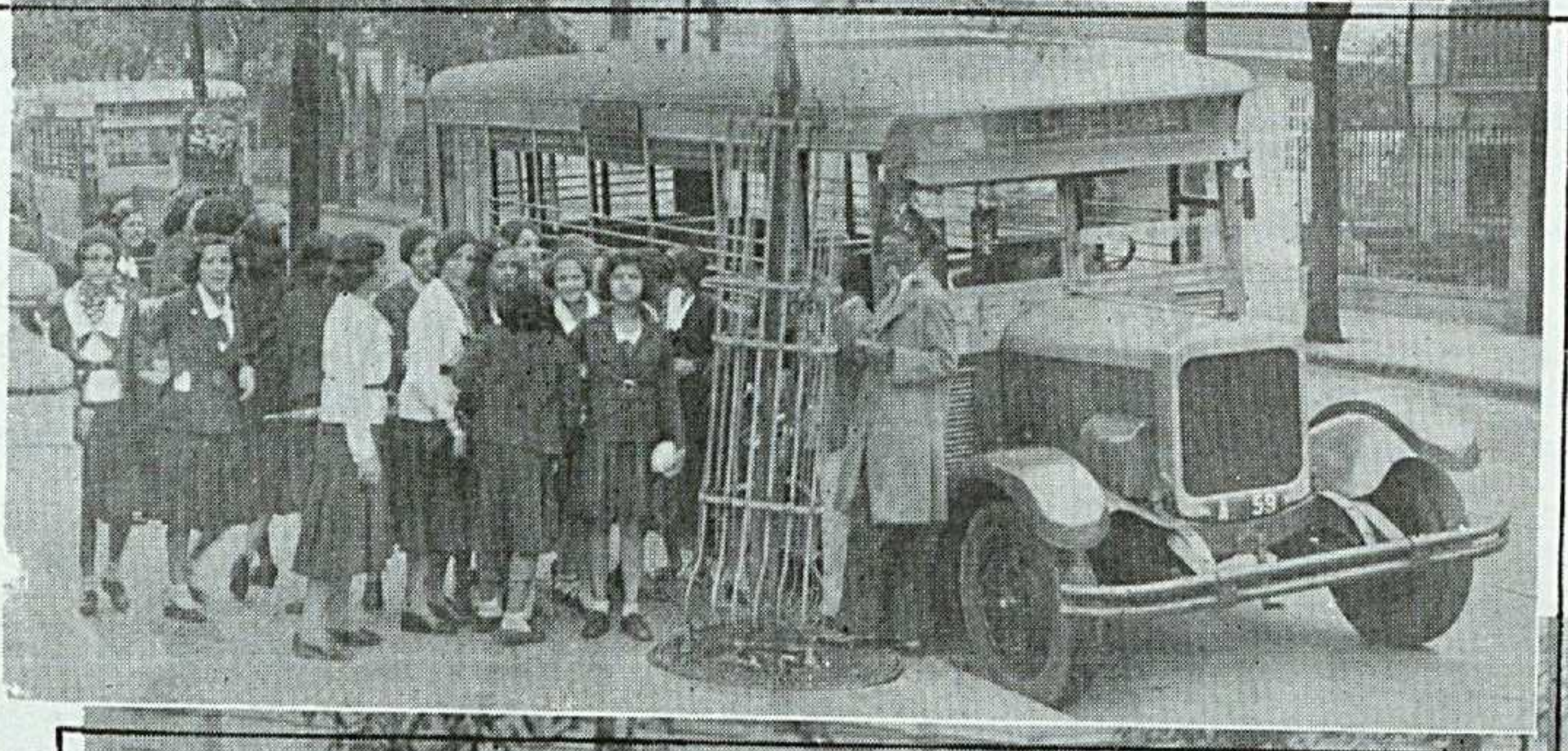
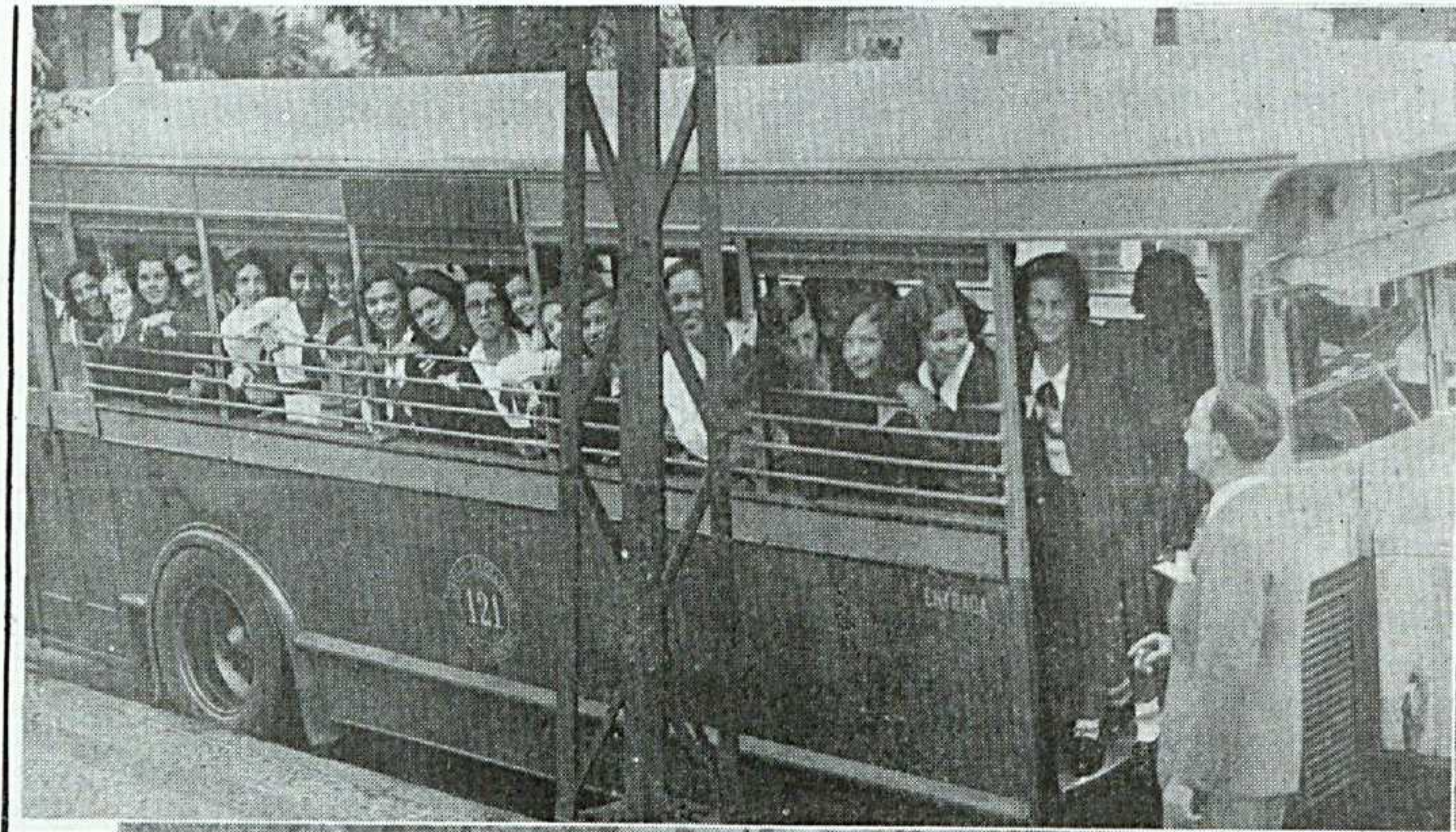
Bem merecidas essas demonstrações, pois, foi realmente admiravel a dedicação de todos para bem servir o publico e, tanto quanto o serviço nos bondes, o serviço nos omnibus, durante o Carnaval, exige dos que o fazem esforços extraordinarios.

E' preciso não esquecer tambem os que se desdobram nos serviços de direcção e fiscalização e ainda os que, nos escriptorios, n'uma verdadeira promptidão militar, a tudo attendem com precisão para que o publico possa ser bem servido.

* * *

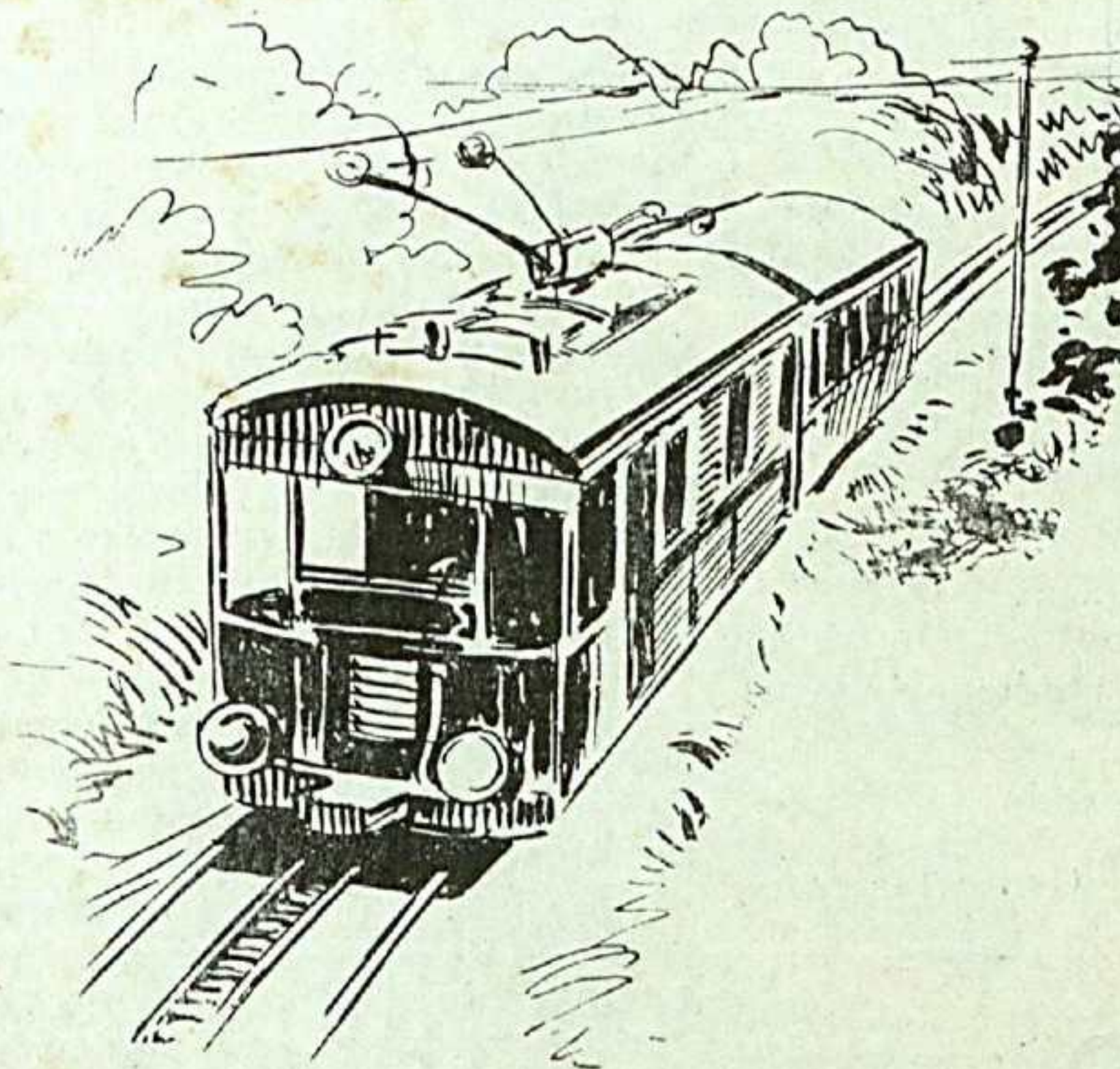
O trabalho do pessoal do Trafego n'esses dias de Carnaval é realmente exaustivo, exigindo uma energia formidavel de cada homem, que precisa ser calmo, prudente, delicado, attencioso para com todos e possuir uma resistencia physica notavel.

O publico, na sua maioria sabe reconhecer o valór d'esse esforço e a demonstração de eficiencia do serviço de bondes e omnibus durante o Carnaval é uma das tradições mais gloriosas da Light.



A cooperação das alumnas do Instituto de Educação foi, como dissemos, a nota de successo da festa. Acompanhadas pelo seu Director, Dr. Mario de Britto, ellas foram conduzidas da séde do Instituto, á rua Mariz e Barros até o Centro Militar, na Praia Vermelha, em cinco omnibus especiaes da Viação Excelsior e da mesma forma reconduzidas á sua escola. Aqui vêmos alguns aspectos da partida. O Dr. Mario de Britto ao alto, aconselha naturalmente a que não ponham a cabeça fóra da janella o que é perigoso.

Vamos; cariocas, um bom movimento!



É sabido que o carioca não se alista entre os frequentadores mais assíduos dos pontos pittorescos da cidade.

O Rio de Janeiro é um sitio riquíssimo em paisagens formosas, de uma variedade infinita em seus aspectos, mas o carioca, que tem a seu dispôr toda essa natural opulencia, dá a impressão de um nababo farto, enfasiado de sua propria fortuna.

Geralmente accessiveis com extrema facilidade, esses lindos logares da cidade ou de seus arredores vivem constantemente a desafiar a curiosidade encantada dos estrangeiros, ao passo que deixam indifferentes o filho da terra, já com elles familiarizado pela frequencia visual á distancia ou pelo prolongado e insistente "ouvir dizer" de seus maiores ou de seus proximos.

Florestas, valles, ilhas, picos, mares, lagôas. mil panoramas diversos, fantasticamente multiplicados — tudo isso ahi está offerecendo suas maravilhas feiticieras, sem todavia impressionar devidamente o indigena. Este, desinteressado dos prodigios que o rodeiam, procede como aquella personagem da "Morgadinha de Valfior" e não se gaba dos dotes de que não faz uso. . .

* * *

Veamos, por exemplo, o Corcovado. E' ali pertinho, ao alcance de todos os olhos e ao facil acesso de todos os pés, dominando a cidade do alto de seus setecentos e tantos metros. A sua ascensão suave e encantadora é obrigatoria para os forasteiros que nos visitam. Ainda que se trate de algum que não esteja muito ao par daquillo que podemos offerecer aos turistas, mesmo este, já de bordo, ao divisar a massa elegante da montanha, quer saber se ha caminhos para ella. Attingir o seu cimo é a sua immediata preocupação, embora seja de horas apenas a sua demora em terra. Entretanto, com todo o tempo á sua disposição, o carioca não manifesta o mesmo interesse e figura em porcentagem muito reduzida entre os excursionistas do Corcovado.

E é tão facil, tão agradável e até mesmo tão barato esse passeio!

Na Avenida Almirante Barroso, á esquina da Avenida Rio Branco, junto ao Club Naval, estaciona o omnibus que faz o trajecto directo á estação do Cosme Velho. E' um dos confortaveis vehiculos Excelsior, amplo, rapido, seguro e manobrado por um pessoal habil e disciplinado, que, de ha muito, conquistou as boas graças da cidade. Apenas por seiscentos réis o excursionista se transporta do centro á "gare" inicial da E. F. Corcovado, atravessando, pelo caminho, uma boa parte dos nossos lindos jardins á beira-mar.

Ha uma visão antecipada do que será a subida na massa de rochas elevadas que se agrupam em torno da estação, acompanhando o denteado da cremalheira que já se desenvolve numa longa recta, até perder-se numa sombria curva, lá ao longe.

Essa ante-visão, comtudo, não deixa sequer advinhar o esplendor da viagem que se vae emprender no trem electrico, que tem todos os bons caracteristicos dos melhores carros desse typo em uso no mundo inteiro para galgar grandes elevações.

A subida, feita naturalmente com lentidão, como convêm á segurança dos passageiros e ao proprio interesse turistico do passeio, depressa al-



Exijam os conhecidissimos productos

ANTARCTICA

CERVEJAS — GUARANÁS — LICÔRES
Cerveja "TELL'S-BIER" (Fortificante)

Entregas immediatas á DOMICILIO

Tel. 2-5181

cança grandes alturas, em consequencia do traçado especialissimo da estrada.

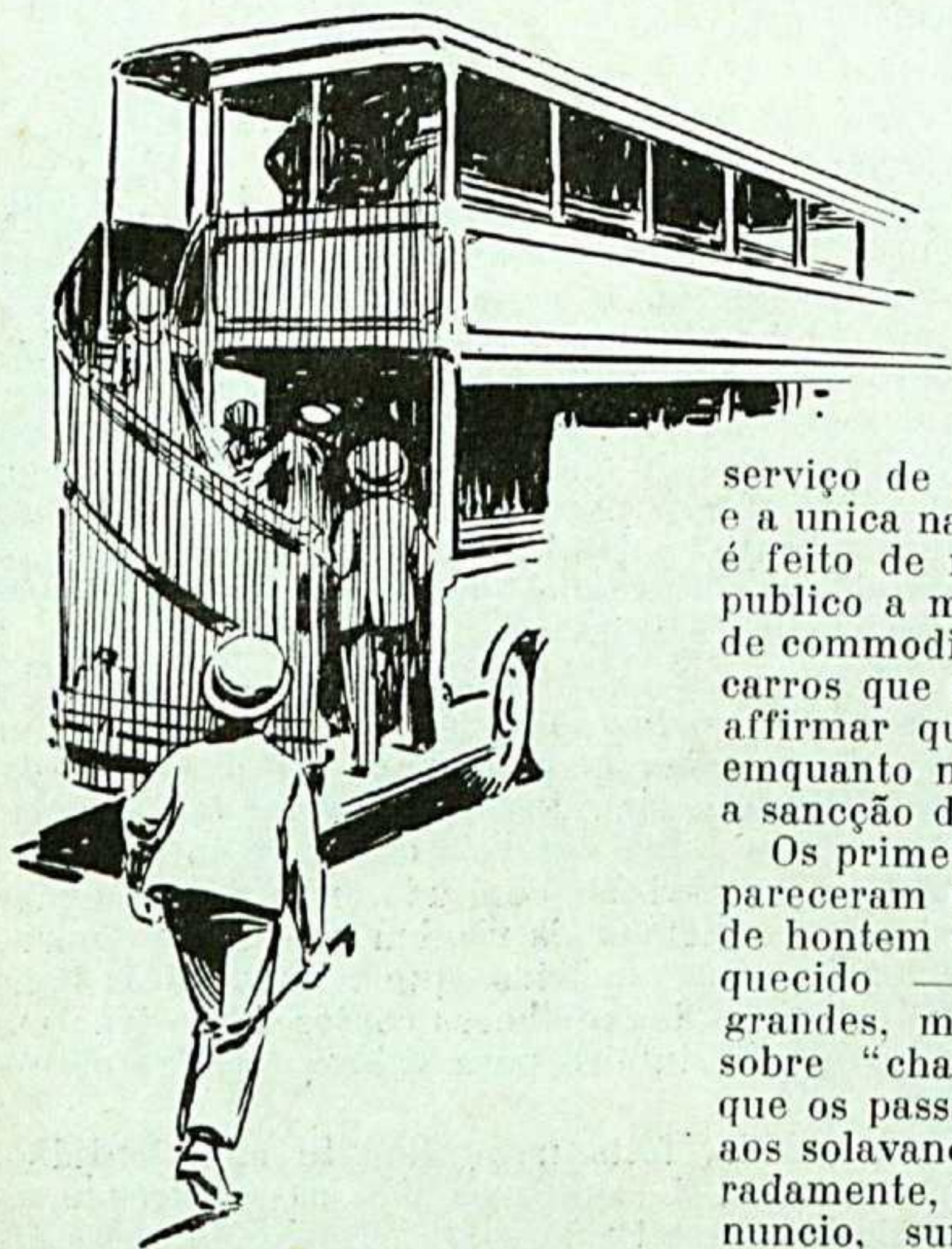
Então, é um nunca acabar de maravilhas. Quando já mal foram ultrapassados os telhados da planicie e das fraldas do morro, surgem trechos impressionantes de floresta umbrosa, entre-seios de montanhas com sussurrantes regatos ao fundo, arvores colossaes que têm séculos de existencia, enroladas em cipós e liames gigantescos, abysmos abruptos que vão desvendando largos trechos da cidade, cada vez mais distante, quando não são claros cortes de rodovias que vêm tocar de perto os trilhos do caminho electrico.

Assim são transpostos, até por intermedio de extensos pontilhões, as etapas do Sylvestre e das Paineiras, que precedem o pico do Corcovado, o termo feliz da viagem, onde reina uma temperatura européa.

Foi ahi que a engenharia nacional ergueu a monumental estatueta de Christo, uma obra cyclopica de fé. Seu pedestal já a natureza havia preparado, entre mil seducções. Para percorrel-o de um a outro extremo, não se gasta mais que quarenta minutos, pelo infimo preço de seis mil réis. O turismo mundial não conhece nada mais barato.

Vamos, cariocas, um bom movimento: ao Corcovado!

Oscar Lopes.



DA Viação Excelsior, empresa de omnibus de que o Rio se orgulha e cuja organização modelar foi motivo de admiração para os turistas platinos que ha pouco nos visitaram, póde-se dizer, sem receio de exagero, que é, entre nós, a **precursora**.

E' certo que ella não foi a primeira companhia de omnibus que a nossa capital teve, mas foi a que por primeiro deu á cidade um

serviço de organização perfeita, e a unica na qual tudo foi feito e é feito de modo a offerecer ao publico a maior somma possivel de commodidade e conforto. Nos carros que ella mantém póde-se afirmar que nada é definitivo enquanto não tem o applauso e a sancção do publico.

Os primeiros omnibus que appareceram no Rio, — o caso é de hontem e não póde estar esquecido — eram uns carros grandes, muito altos, montados sobre "chassis" adaptados, em que os passageiros eram levados aos solavancos. Um dia, inesperadamente, sem alarde e sem anuncio, surgiram esses carros cinzentos, baixos, indiscutivelmente elegantes e commodos, que não obrigavam as senhoras a gymnastica forçada e que descansavam sobre mollas seguras. Era a Viação Excelsior que apparecia, lançando cincoenta ou cem carros para todos os bairros e dando á cidade uma porção de novidades uteis.

Começou creando pontos certos para os seus carros, como aquella "estação" no Club Na-

val que acabou por se tornar um refugio elegante, em certas horas do dia. Lançou a innovação dos omnibus terem horario, partindo á hora determinada, com qualquer numero de passageiros e sem a preocupação de fazer a viagem demorada para facilitar a chamada "pesca". E foi pingando, assim, uma porção de pequeninas coisas que, aparentemente de pouca monta, representam facilidades immensas para o publico. Os trocadores, que são um auxilio inestimavel para o passageiro apressado, surgiram nos omnibus da Excelsior; as caixas para pagamento, que afastam a inconveniencia do cobrador que anda de um lado para outro a se esfregar em todo mundo, foram empregadas pela primeira vez nos elegantes omnibus cinzentos: nelles surgiram tambem as "cigarras", que fazem o signal de parada uma coisa discreta, sem o bater monotono das sinetas de bronze. E até mesmo os pontos de parada, agora adoptados pela Inspectoria de Trafego, e que garantem a quem quer embarcar o logar certo onde os carros param, foram uma novidade lançada pela Viação Excelsior em favor do publico.

Do valor dessas novidades todas diz claramente a acceitação que ellas tiveram principalmente de parte das empresas concorrentes, que trataram logo de adoptal-as uma vez que os passageiros viam em todas ellas um auxilio de grande valor.

Mas o trabalho da **precursora** não parou, porque nos seus carros só é definitivo aquillo que representa o maximo de commodidade para o publico.

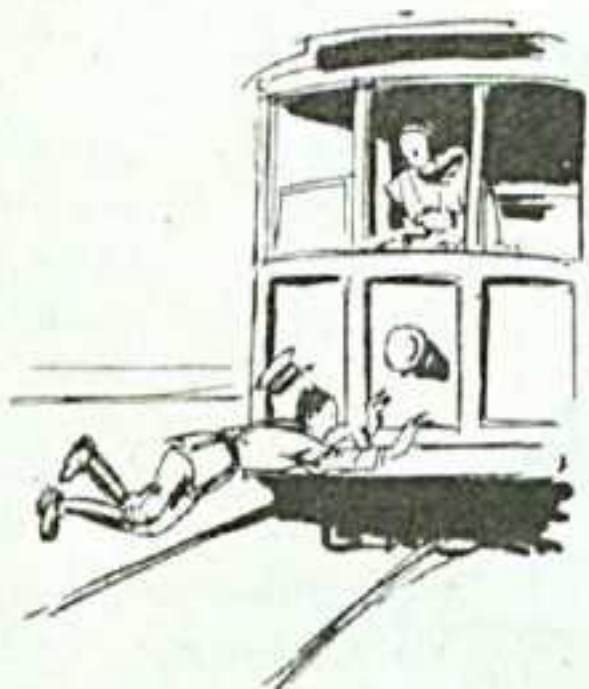
Tanto isso é verdade que a Viação Excelsior acaba de lançar agora, na linha "Mauá-Leblon", os omnibus que pertencem aos numeros de 250 em deante e nos quaes já apparecem novidades que são de valor inestimavel para quem viaja; inclinação mais comoda no encosto dos bancos, vidraças moveis nas janellas e — o melhor dos presentes para o publico — o ultimo banco para quatro passageiros!

E assim é que se firma a reputação de uma empresa. Não importam os sacrificios; o que interessa é que os passageiros se sintam bem durante os minutos que duram a viagem.

Raul de Lellis

Precursora

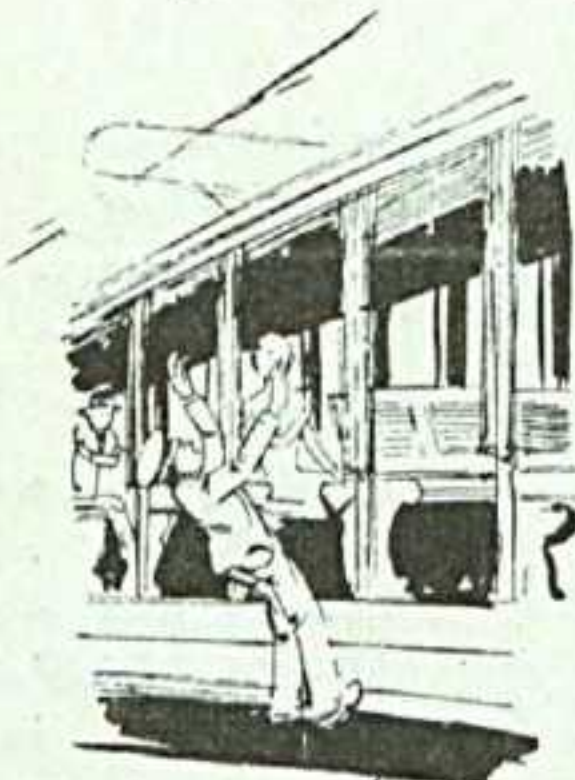
O motorneiro 3756, José Maria Gomes Cabral, na noite do dia 18 de Agosto, ao



passar com o carroro 661, que dirigia, pela rua Visconde do Rio Branco foi surpreendido pelo gesto de loucura de um soldado do exercito que, pretendendo suicidar-se atirou-se sobre o leito da linha no momento em que o carro

passava pela frente de um frontão ali localizado. Com muita calma, o motorneiro fez funcionar o salva-vidas que, colhendo o tresloucado, evitou-lhe a morte horrivel.

NO dia 7 de Agosto, o conductor 2.945, Antonio José Cerqueira, em serviço no bonde 248, de Cascadura para Taquara, quando, mais ou menos

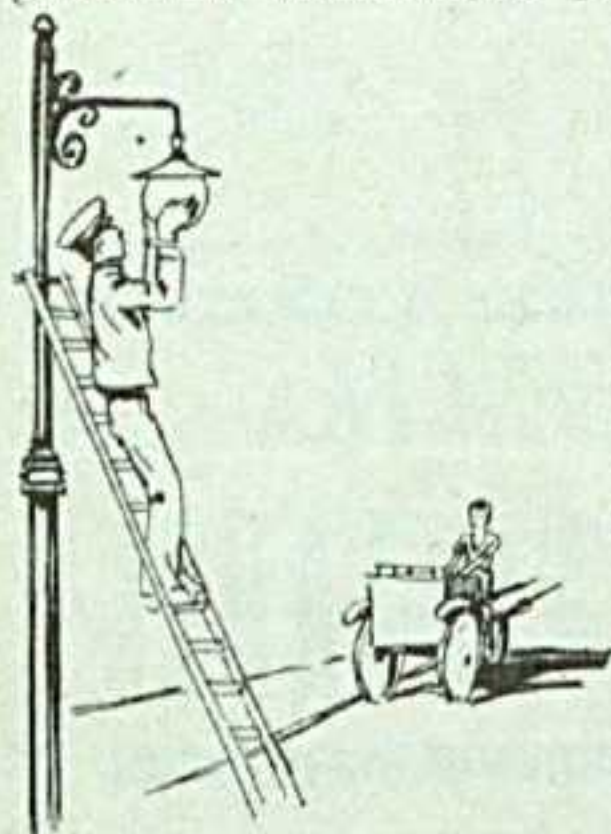


às 23 horas, passava pela rua Coronel Rangel, em frente ao numero 210, ao proceder a cobrança de um passageiro, perdeu o equilibrio e cahiu á rua. Recebeu fractura do osso do calcanhar do pé direito além de escoriações generalizadas. Recusou-se

a ser internado em hospital e, depois de medicado, retirou-se para a sua residencia.

FAZENDO funcionar com rapidez o salva-vidas do carro 215, da linha Villa Isabel Engenho Novo, o motorneiro 3789, Mario Duarte de Freitas, na tarde do dia 13 de Agosto, salvou da morte certa, na rua Mariz e Barros um tresloucado que pretendeu suicidar-se, atirando-se sob as rodas do pesado vehiculo.

ÀS 10.20 da manhã do dia 17 de Agosto, quando se occupava na limpeza de um globo da illuminação publica, em cima de uma escada, na rua General Polydoro, o empregado 6427, Jonas Orlando de Oliveira, foi victima de um lamentavel accidente.



Passava pelo local um tricyclo, cujo proprietario dirigindo-o com imprudencia, foi atiral-o de encontro á escada que cahiu, arrastando com sigo aquelle empregado

da Cia. A victima, na queda soffreu diversos ferimentos pelo corpo, sendo soccorrido pela Assistencia e depois recolhido ao H. L. S. A., onde tem sido muito visitado.

BIONIL
O MAIS COMPLETO E O MAIS ENERGETICO FORTIFICANTE

Na Neurasthenia, Anemia, Rachitismo Escrophulose Fraqueza de Memoria, Fraqueza Muscular e na Convalescenca o BIONIL e indicacão exacta

NA manhã do dia 9 de Agosto, em um bonde da linha Estrada de Ferro quando seguia com destino á Praça Tiradentes, ao



passar pela rua Larga um marinheiro que viajava sentado em um banco da frente, recusou-se a pagar a passagem. O conductor n.º 1670, Benedicto Felipe Vianna insistiu em receber, como era seu dever, e como o indisciplinado militar teimasse em viajar de graça, o bonde foi parado

e chamado um sargento da mesma corporação. Com a intervenção de seu superior, o marinheiro pagou, muito embora, em desaforo, desandasse em ameaças grosseiras, ás quaes o correcto conductor não deu maiores atenções. Merece ser citado como exemplo o seu procedimento energico.

SUL AMERICA CAPITALISAÇÃO
SÉDE SOCIAL:
Rua Buenos Aires, 37
Esq. Quitanda
CAIXA POSTAL 400 - RIO DE JANEIRO
Subscrever Títulos de Economia da Sul America Capitalização

NO SORTEIO DE AMORTIZAÇÃO REALIZADO NO DIA 31 DE AGOSTO DE 1933 FORAM REEMBOLSADOS ANTECIPADAMENTE OS TITULOS EM VIGOR CORRESPONDENTES ÁS SEGUINTES COMBINAÇÕES:

Y	O	H	Q	P	Q
N	P	E	J	P	V
K	A	P	U	J	C

O PROXIMO SORTEIO DE AMORTIZAÇÃO SERA REALIZADO EM 30 DE SETEMBRO DE 1933.

QUANDO o carro motor 312, da linha Praia Formosa, que se dirigia para a cidade, ás 18 horas, mais ou menos, do dia 7 de Agosto, governado pelo fiscal 304, José Bernardo dos Santos, passava pela rua do Livramento em marcha moderada, em frente ao numero 157, seguia na mesma direcção,



junto ao meio fio uma patrulha de cavallaria. Com a approximação do bonde, um dos cavallos assustou-se e escorregando foi cahir em sua frente. Graças a pericia com que o motorneiro fez funcionar os freios, o cavalleiro e montada

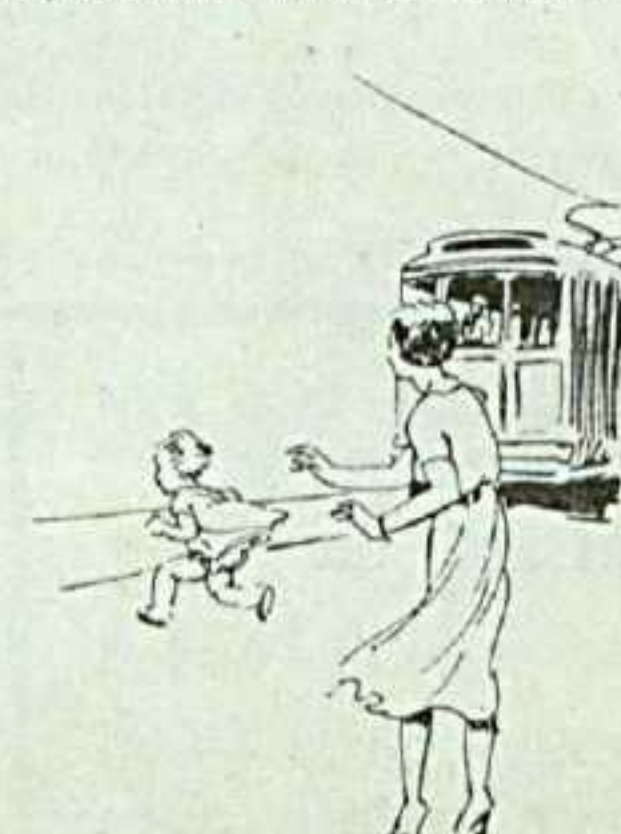
não foram alcançados pelo vehiculo. Porém, depois de se ter levantado, o animal, escouceando, foi attingir a plataforma do bonde, que soffreu algumas avarias. O fiscal compareceu ao districto, para explicar a occurrencia, sendo acompanhado por varias testemunhas, todas a seu favor.

OS estudantes do Collegio Pedro II tiveram no dia 12 de Agosto o mau gosto de reiniciarem as suas "brincadeiras" censuraveis de quebrar bondes e atormentar o pessoal do trafego.



Foram victimas de suas "brincadeiras" o motorneiro 746, Salvador Esteves Cabo, do carro 81, que puxava o reboque 1258, á cargo do praticante de conductor 903, Mario Froce, da linha Praia Vermelha e onde maiores foram os estragos da meninada insubordinada.

BEM mais lastimavel teria sido o desastre em que sahiu contundida a pequena Dulce, se não fôra a calma e pericia do motorneiro 3005, José Corrêa Gomes, no dia 21 de Agosto.



Dirigia o bonde da linha Praia Formosa quando, ao passar pela rua Senador Pompeu, em frente ao n.º 142, a menina, desprendendo-se das mãos de sua mãe, precipitou-se para

o leito da linha quando já muito proximo se achava o bonde. Empregados a contra corrente e os freios, o vehiculo parou, recebendo a garota apenas um pequeno esbarro.

LUIZ MENDONÇA & Cia.

FORNECEDORES DE UNIFORMES PARA O PESSOAL DAS DIVERSAS REPARTIÇÕES DA THE RIO DE JANEIRO TRAMWAY, LIGHT AND POWER CO., LTD.
UNIFORMES MILITARES, ARTIGOS DE SIRGUEIRO, BANDEIRAS, SIGNAES, EQUIPAMENTO, ARREIAMENTO.
CORREAME E MAIS ARTEFACTOS PARA USO DAS CLASSES ARMADAS

END. TELEGR. "PROPOSTO" * TELEPHONE 4-2385
RUA DA QUITANDA, 35 RIO DE JANEIRO

SOLDADOS DO TRAFEGO



NA viagem de 8,39, de Praia Formosa para a cidade, quando em serviço no bonde 320, o conductor 1669, José Pedroso, foi victima do mau humor de um passageiro que, inadvertidamente ou por ignorancia,



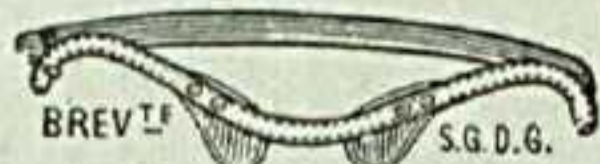
pretendendo dar o signal de parada, puxára a correia do relógio, marcando uma passagem. Pretendendo receber essa passagem registrada indevidamente, o conductor usou de termos cortezes, mas foi insultado pelo passageiro que, ainda pretendeu agredil-o. Em de-

fesa, o conductor teve de usar da reacção physica, resultando disso, o seu aggressor ter perdido o equilibrio e cahir ao sólo. Todas as testemunhas do facto são favoraveis ao conductor. A occurencia deu-se a 13 de Agosto ultimo.

* * *

SE não fosse a calma com que agiu o motorneiro 3645, José Felipe, parando o seu carro 505, da linha Lins de Vasconcellos, na esquina desta rua com Maria Luiza, na imminencia de uma collisão contra um omnibus que, em desabalada carreira rodava em sentido contrario, talvez muito maior teria sido o lamentavel desastre. Não poudo evitar o choque mas conseguiu com a sua prompta decisão attenuar de muito as consequencias lastimaveis da imprudencia do chauffer do omnibus. O facto verificou-se na manhã do dia 14 de Agosto.

Toda a INJECCÃO que seu medico receite V. S. encontrará na
CASA SALDANHA
64 — R. Buenos Aires — 66
Antiga casa de artigos para cirurgia, pharmacias, laboratorios e hospitaes.



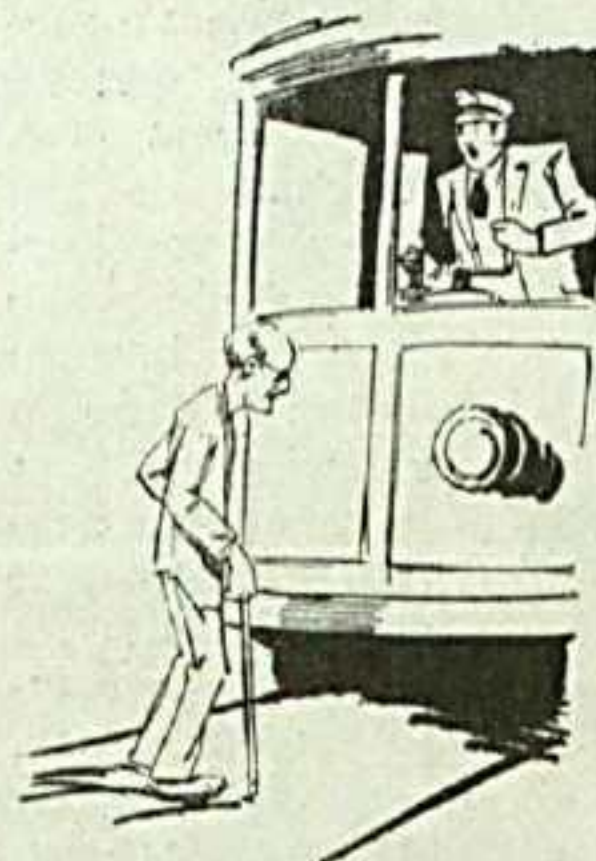
FUNDAS, CINTOS e MEIAS ELASTICAS
Seringas, agulhas e thermometros
CUTELARIA — OPTICA
M. Ventura & Cia.
Teleph. 3-5408 — C. Postal 965

AUTOMOVEIS DODGE BROTHERS E CHRYSLER-PLYMOUTH VELOCIDADE POTENCIA SUAVIDADE

MOTOR COM MONTAGEM "FLOATING POWER"
FREIOS HYDRAULICOS, DE COMPENSAÇÃO AUTOMATICA
CHASSIS DE DUPLA RERAIAMENTO, TENSOR REFORÇADO EM "X"
DIRECCÃO DOCIL, COM AMORTECEDORES CONTRA AS TREPIDAÇÕES DA MARCHA
CARROSSERIE ISOLADA E INTEIRAMENTE DE AÇO INOXIDAVEL, TYPO "MONO-PEÇA"
MOLAS DE LUBRIFICAÇÃO PERMANENTE, POR DISCOS OILITE, FIXADOS ENTRE AS FOLHAS
MUDANÇAS FACEIS E DE FUNCIONAMENTO SILENCIOSO EM TODAS AS VELOCIDADES
CRYSTAES INESTILHAÇAVEIS e INOXIDAVELIS, DE FABRICAÇÃO "DUPLATE"
VISEIRAS INTERNAS, ANTI-DESLUMBRANTES, PERFEITO AJUSTE
PNEUMATICOS "AIRWHEEL", DE BAIXISSIMA PRESSÃO
EMBRAYAGE AUTOMATICA ("RODA LIVRE")

COMPANHIA NACIONAL E IMPORTADORA
Rua Mexico, 150
PHONE 2-7439
RIO DE JANEIRO

SE não fóra a presteza com que o motorneiro 614, Manoel de Almeida freiou seu carro, da linha Ipanema, na tarde do dia 17 de Agosto, na rua Augusto Severo, o ancião Manoel Martins Junior, de 70 anos, teria ficado sob as rodas do vehiculo. A victima, provavelmente com a audição enfraquecida pela sua idade avançada, não attendeu ao tympano que o motorneiro fez vibrar, e avan-

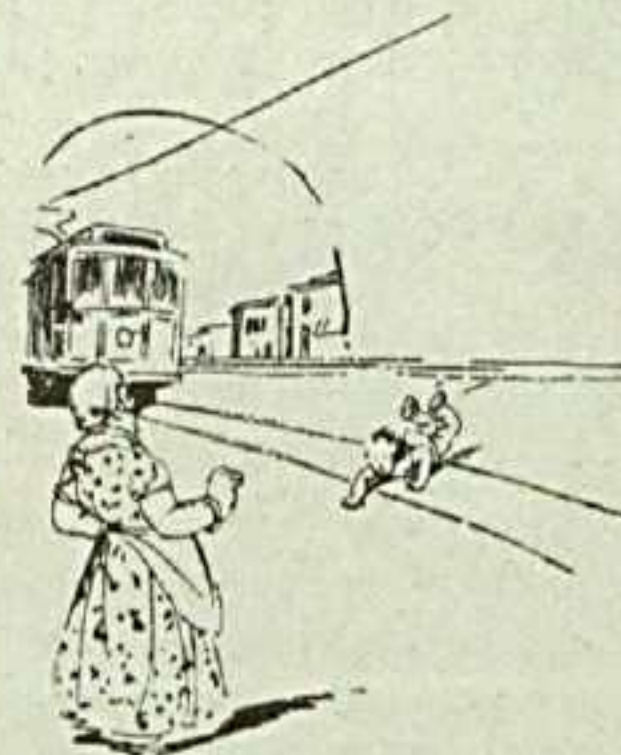


cando sempre foi esbarrar na plataforma do lado direito do bonde, quando este felizmente já tinha parado. Assim mesmo recebeu um pequeno ferimento na cabeça.

* * *

GRAÇAS á pericia e sangue frio do motorneiro 713, Alfredo Lopes da Silva não se verificou um desastre que seria da mais dolorosa consequencia.

Rodava o carro motor 83, no dia 12 de



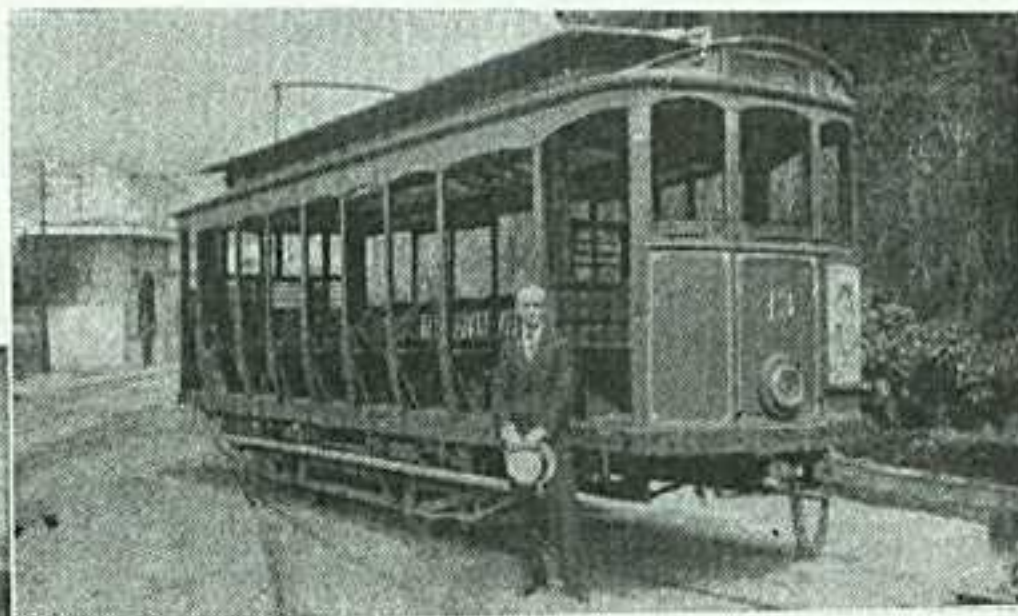
Agosto, ás 13 e meia mais ou menos pela rua Bento Lisboa, quando, na inconsciencia da sua tenra idade o pequeno Luiz, de 4 annos, filho do Sr. Francisco Corta, residente á mesma rua, 77, pretendeu atravessar a frente

do bonde. Assustando-se, cahiu no leito da linha. O motorneiro applicando os freios e a contra corrente, poudo estancar o carro quando já se achava a pouco mais de um metro de distancia do pequenino corpo. O garoto nada soffreu além do susto, e o motorneiro foi felicitado pela presteza com que agiu.

ELEGANCIA
ALFAIATARIA
LAGE PREFERENCIA DA COLONIA INGLEZA
RIGOROSA CONFECÇÃO
F. LAGE
Telephone 4-1827
Av. Marechal Floriano, 7

A FERRO CARRIL CARIOCA

E o seu material rodante



SANTA THEREZA, que fora outrora um bairro só acessível aos amadores de alpinismo, é hoje um núcleo de residências elegantes, onde uma sociedade de escóla encontra o conforto e o oxigênio para o organismo, no meio da mais rica sugestão para o encanto dos olhos.

O que permitiu um tal resultado foi a Ferro Carril Carioca, organizando o tráfego de bondes eléctricos através dos Arcos centenários do velho aqueducto e irradiando-se por todas as íngremes arterias que conduzem o homem aos inúmeros pontos cheios de pittoresco da afamada montanha.

Com o progresso architectónico de Santa Thereza caminhava o progresso da companhia de bondes — que constantemente procurava melhorar os seus serviços. Isto era uma coisa que os moradores do morro constataavam.

Ultimamente, porém, ouvimos falar em notáveis melhoramentos no material rodante da Ferro Carril Carioca — e isto despertou a curiosidade de "Light", que se resolveu a fazer uma visita ao Sr. Manoel Dias Ribeiro, o gerente da companhia e seu funcionário há algumas décadas.

O pessoal da empresa diz que o Sr. Dias Ribeiro, com o ser diligente e zeloso, é também o melhor e o mais justo dos chefes.

Nós, porém, diremos que o Sr. Dias Ribeiro é também a amabilidade em pessoa.

Abordamos o assumpto, apresentamos o photographo armado de sua machina de documentar o progresso — e o Sr. Dias Ribeiro nos deu, com ar discreto e muito attentosamente, as seguintes informações:

— Está a actual Directoria empenhada na melhoria dos serviços de transporte para este lindo e elegante bairro da nos-

sa maravilhosa cidade, para o que vem providenciando sobre a remodelação do material rodante, visando tornar os carros não só confortáveis e ve-

lozes, mas dotá-los de maior segurança ainda.

Para a execução desse programma muito têm concorrido as officinas da Companhia, a cargo do engenheiro Armando Furtado Rocha, as quaes, durante os ultimos quatro annos, têm conseguido uma remodelação quasi completa do velho material rodante.

— Poderá detalhar?

— Em primeiro lugar, cogitou-se da questão de segurança, tendo sido todos os carros equipados com freios de ar comprimido, excepção feita apenas de quatro delles, que já dispunham de freios eléctricos. Depois tratou-se do conforto e boa apparencia e, aos poucos, os antigos bondes abertos foram transformados em elegantes carros fechados, pintados de verde-escuro, e conservados sempre em excellent estado de limpeza. A illuminação também foi augmentada, de forma a permitir a facil leitura de jornaes por parte dos senhores passageiros. Finalmente, tratou-se do material eléctrico, sendo encomendados vinte e dois novos motores eléctricos, mais possantes que os antigos e já dotados dos mais recentes aperfeiçoamentos, taes como, rolamentos (*roller bearings*) e engrenagens helicoidaes, que muito reduzem o barulho característico a esses typos de vehiculos. Juntamente com os motores vieram também "controllers" novos, de actuação suave e regulada.

— Já se acham funcionando?

— Dez dos novos equipamentos já estão em serviço, e com elles se está obtendo os melhores resultados. Os restantes deverão ser installados até o fim do corrente anno.

—E' caso de felicitar os passageiros de Santa Thereza.

— É o esforço que tudo isso representa não é pequeno, quando se tem em conta os recursos limitados de que dispõe a Companhia Carioca.

As officinas, no morro de Santo Antonio, que também servem de deposito para os carros, não são de grandes proporções, e, além disso, as machinas são poucas — de modo que os resultados obtidos são o testemunho da pericia e boa vontade da turma que o Dr. Armando Rocha chefia.

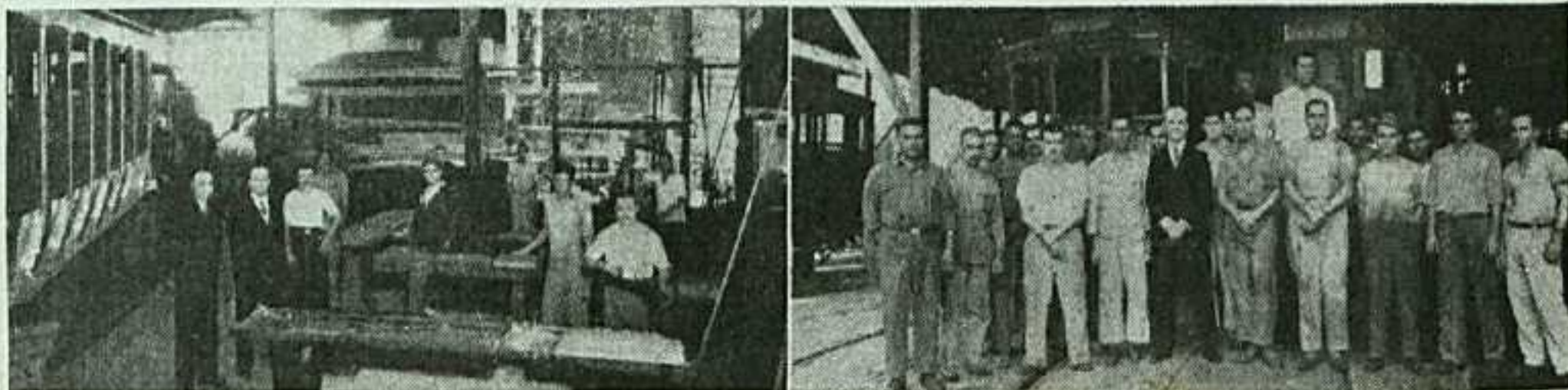
— Ouvimos falar numa invenção do Dr. Armando Rocha.

— O Engenheiro Chefe vai mostrar-lhes o dispositivo de sua invenção, denominado "DINA", dispositivo esse que está sendo experimentado com exito nos carros da Companhia. Trata-se de um "controller" auxiliar, montado sob a cobertura da plataforma acima do motorneiro, o qual actua electro-magneticamente sobre os motores e produz uma parada automatica e rapidissima, sem que haja possibilidade das rodas ficarem presas e destisando sobre os trilhos, o que ás vezes acontece quando os freios mecânicos são applicados com exagerada violencia. Além disso, caso o motorneiro seja atacado de um mal estar subito, não se podendo manter de pé, o simples facto delle cahir, provoca a acção do dispositivo. Outra corrente semelhante percorre o tecto do carro, de forma que o conductor, ou um passageiro, pôde por sua vez applicar o freio de emergencia, independente do motorneiro.

Como os carros da Companhia trafegam em ruas íngremes, estreitas e quasi sempre em curva, uma parada rapida pôde muitas vezes evitar um encontro desastroso. A invenção do Dr. Armando Rocha vem assim augmentar ainda mais a segurança dos passageiros das linhas de Santa Thereza.

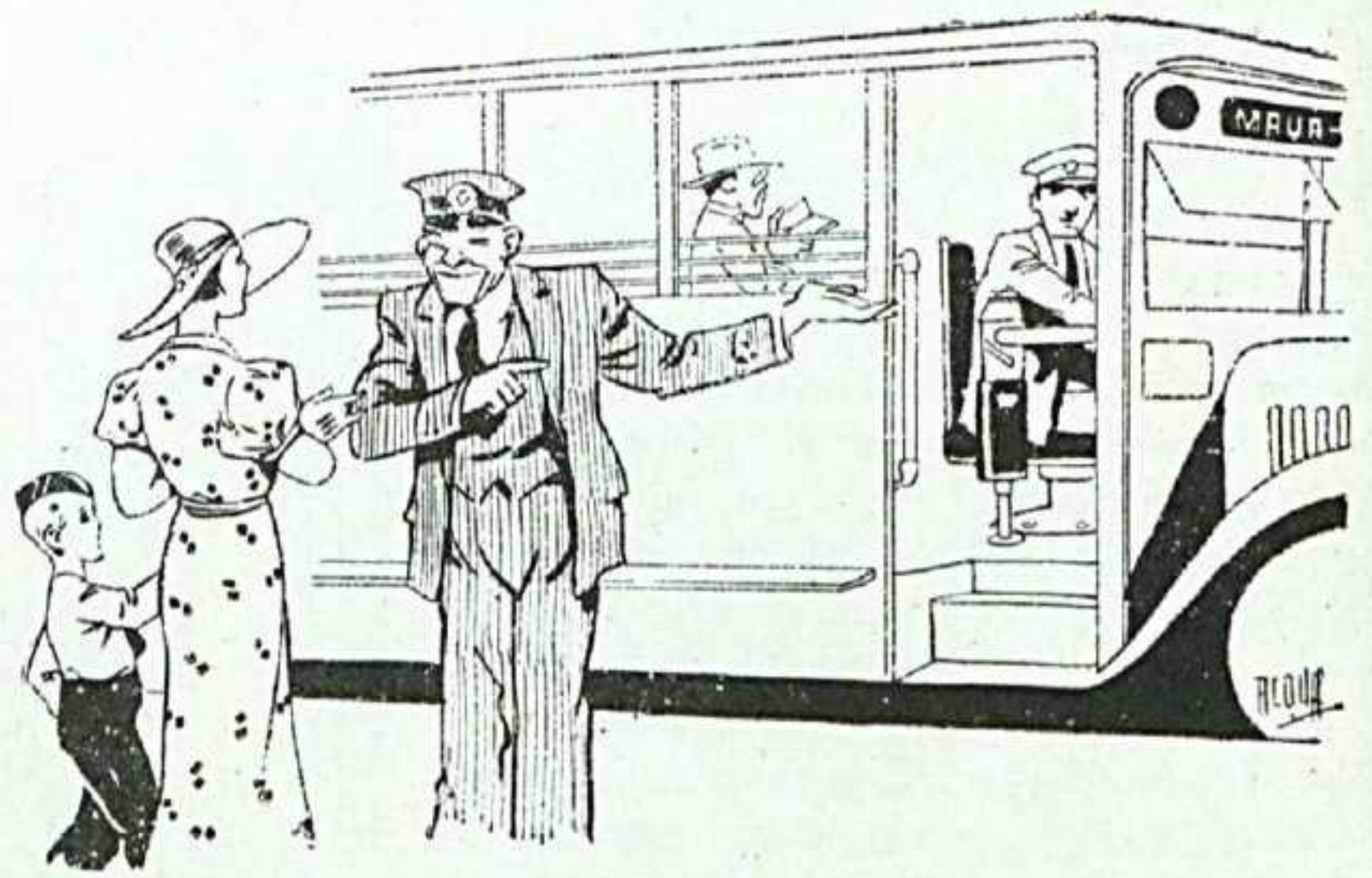
— Quer dizer alguma coisa sobre a estação nova da Carioca?

— Pois não. Aqui tem a planta. Como se pôde ver, a estação situada no angulo do grande edificio do Largo da Carioca, será muito ampla, permitindo reunir todos os serviços. Nella estão installadas as



ASPECTO DA VIDA URBANA

A Gentileza Característica do Brasileiro



UM dos aspectos mais interessantes que um observador da nossa vida urbana pôde fixar, como característico da physionomia carioca, é o da comunicabilidade que o exercício de certas profissões estabelece entre o funcionario e o publico.

Quem não se lembra, por exemplo, do bonde de burro, e da familiaridade do cocheiro com os passageiros?... Quando a cidade tinha apenas 500 mil habitantes, não era, aliás, muito difficil o conhecimento dos que viajavam a horas determinadas, pela manhã e á tarde, para o centro de actividade ou para a residencia. Em todo o caso, a nota typica a consignar é a da gentileza, o tom servical com que o empregado da empreza de transportes fazia parar o vehiculo nas proximidades da casa do passageiro. Isso tornou-se um habito, e com o tempo, nem os processos citadinos com as exigencias imperiosas da velocidade, nem a melhoria dos systemas de viação, nem os dois milhões de habitantes de hoje, conseguiram modificá-lo. Com o trocador da "Excel-

sior" o phenomeno é em tudo idêntico. O publico comprehendeu a função desse seu auxiliar que lhe offerece a facilidade do troco, evitando-lhe contratempos e preocupações. O trocador, porém, é carioca, é brasileiro, tem em si uma virtude peculiar aos nossos patricios, a amabilidade. Onde pôde, como e quando pôde, eil-o a manifestar os seus prestimos, dentro da orbita do seu officio, sem prejuizo para ninguem, com vantagem para todos. Na sua zona, o trocador é um vigilante a serviço do passagei-

Não ha muito, uma distincta senhora que reside no Leblon, manifestou a sua gratidão pela delicadeza com que systematicamente era tratada pelo pessoal da "Excel-sior", delicadeza commovedora porque, tem uma razão humana.

Essa dama foi victima de um desastre que lhe causou uma difficuldade de marcha, deixando-lhe defeituoso um pé. Quando ella embarca ou desembarca do vehiculo em que costuma viajar, os empregados cercam-na de attentões discretas, evitando que ella se constranja para subir ou descer. E não raro, enquanto ella não tomou logar no carro o motorista que espera o signal do trocador não acciona o omnibus para proseguir no seu itinerario. Com o seu temperamento de brasileiro, o trocador introduziu na disciplina de uma Companhia estrangeira, um traço de sua personalidade.

Mudaram os tempos, a civilização fez prodigios em tudo, a rapidez das communições modificou os costumes, mas a nossa gentileza não mudou. Encontrou, apenas, outras maneiras de manifestar-se.

CLICHES

GRAVADOR ARAÚJO

R. LEDO, 45
TEL. 4-0631

**PHOTOGRAVURAS
ZINCOGRAPHIAS
TRICROMIAS, DUBLES,
PHOTOLITOS, CLICHES
EM COBRE E DESENHOS**

CHAPÉOS?

OS MELHORES E MAIS BARATOS

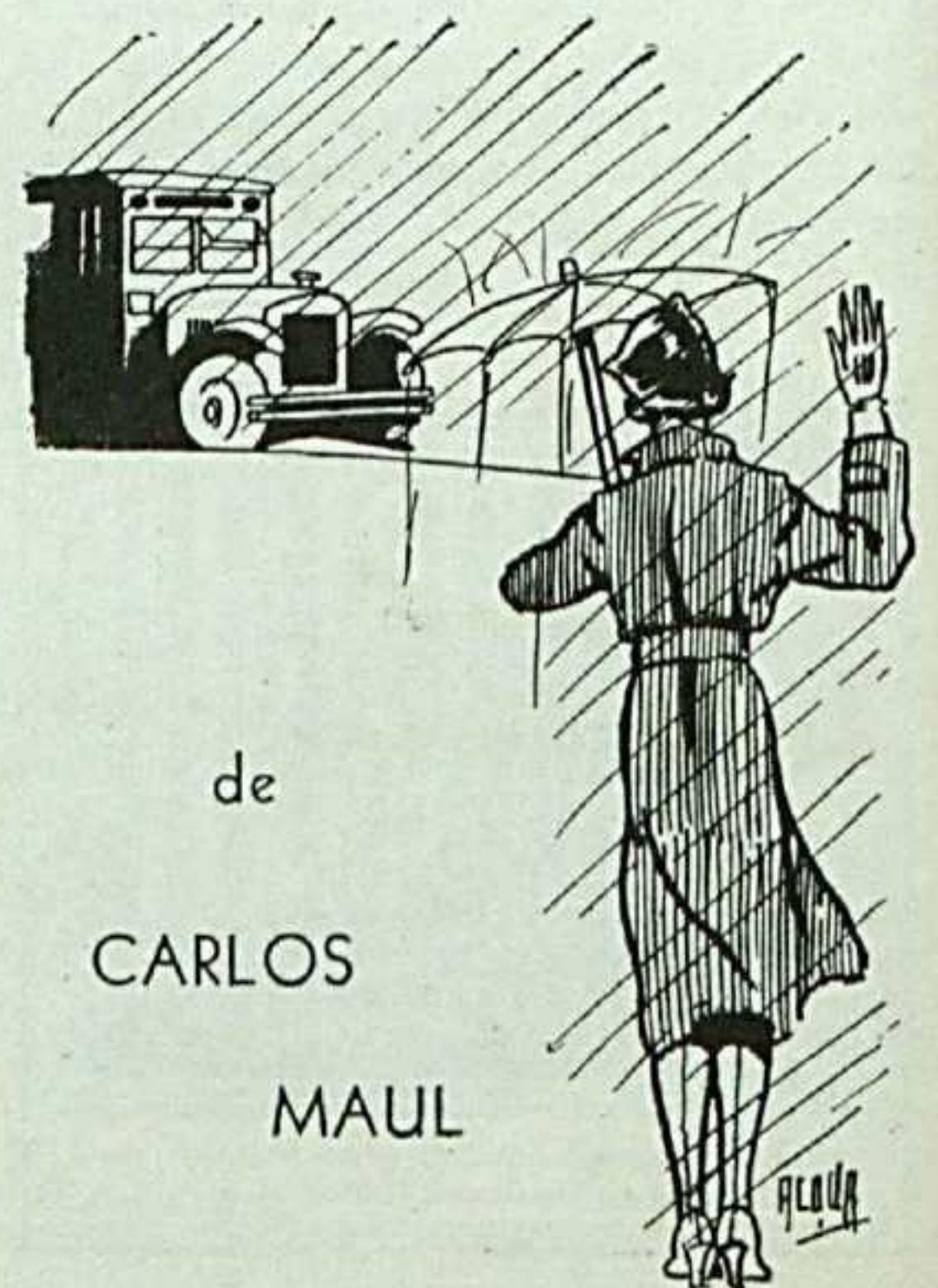
CHAPELARIA
GONÇALVES

AVENIDA PASSOS, 56
Fone 4-1089

Aos Snrs. Funcionarios da
Light, concede 10 %
de desconto.

ro que elle conhece, de tanto vel-o na mesma linha. Se a leitura distrae o itinerante, elle delicadamente o avisa de que é o momento de saltar. No ponto de partida, as pessoas que andam sempre "em cima da hora" se chegam com atrazo, o trocador alerta, informa, solicita:

— O seu carro acaba de sahir. Vem outro daqui a dois minutos... E elle fica satisfeito, com a convicção de que prestou um serviço espontaneamente, fóra das suas rigorosas attribuições.



de

CARLOS

MAUL



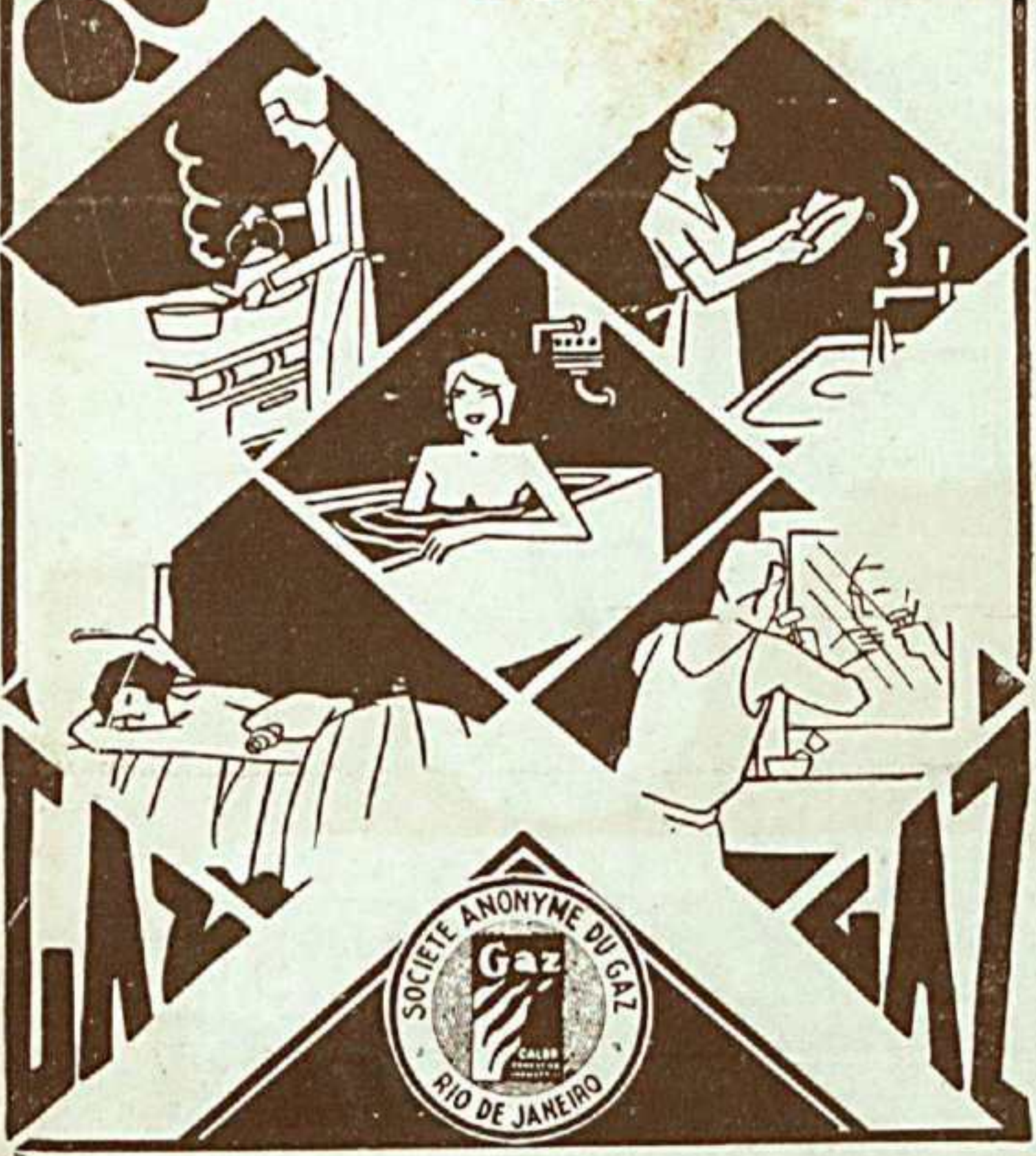
Nestes omnibus da Excelsior
Vae-se por toda a cidade
Com a maior commodidade
Sempre no horario pontual
São seguros e são rapidos,
E o seu serviço é constante
Quer brilhe o sol coruscante
Quer com chuva torrencial.

D. Xiquote

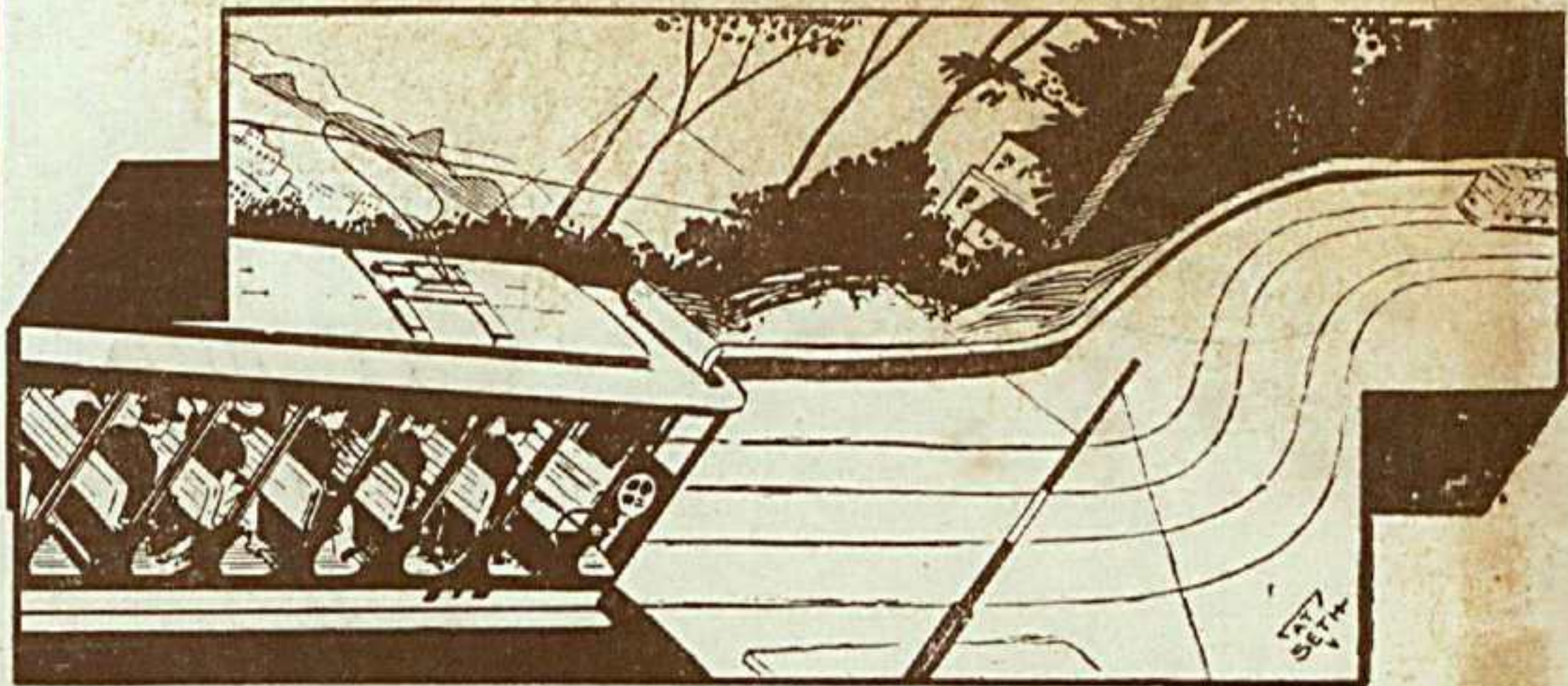


**ÁGUA
QUENTE**

**PARA
TODAS
AS
UTILIDADES
DOMÉSTICAS**



TURISMO ECONOMICO



O BONDE vos mostra por pouco dinheiro e muita segurança os mais pittorescos recantos da cidade.



Não se esqueça



**CONSULTE
A LISTA DE
ASSIGNANTES**

**QUANDO NÃO
TIVER CERTEZA
DO NUMERO**



**Uma casa bem
illuminada,
é senhorial.**



**illumine
bem as
vitrines...**



**...porque ellas
enfeitam a cidade**

ALDUA

PARA A HISTORIA DO BONDE CARIOCA

RELATORIO

DA
COMPANHIA FERRO CARRIL

Jardim Botânico

APRESENTADO A
ASSEMBLÉA GERAL DOS SRS. ACCIONISTAS

EM
Sessão de 30 de Agosto de 1892



RIO DE JANEIRO

Typ. da PAPELARIA E IMPRESSORA S A
Sucessora de Carlos Gaspar da Silva
111 e 113 AVA DA QUILANDA 111 e 113

1892

"FAC-SIMILE" DO RELATORIO DE 1892

No nosso numero anterior publicamos alguns dados interessantes sobre a vida e a obra do illustre engenheiro Dr. Cupertino Cintra, a quem o Rio de Janeiro deve a installação da primeira linha de bondes electricos. Graças á gentileza de um leitor, que nos forneceu os relatorios da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico dos annos de 1890 e 1892, podemos completar aquelles dados com outros utilissimos. Vamos escrevendo, assim, a historia do bonde carioca desde a sua infancia, quando ninguem sonhava com o fantastico desenvolvimento da cidade e com os seus actuaes magnificos serviços de communicações rapidas.

Em 1890, a requerimento da Companhia, e para attender-se á necessidade urgente, foi concedi-

do o prolongamento da linha de Botafogo até á Escola Militar da Praia Vermelha, sendo o preço da passagem desde a Escola á cidade 200 réis, e da Escola á Praia de Botafogo sómente 100 réis.

Naquelle tempo, pelo mesmo trajecto do actual electrico, o bondesinho de burro cobrava os mesmos 300 réis.

Tudo encareceu, menos o preço do bonde.

A construcção da nova linha (de 2 e meio kilometros de extensão), devia realizar-se dentro de 30 dias; ao cabo de 13 dias, graças aos esforços e á competencia do Dr. Cupertino Cintra, ella era inaugurada na presença do Generalissimo Chefe do Governo.

Naquelle tempo eram tantos os empregados publicos que viaja-

vam com passes gratuitos que houve necessidade de um accordo entre as Companhias prejudicadas e o Ministerio da Agricultura. Pelo accordo, reduziram-se os passes gratuitos ficando os bondes com a obrigação de transportar nas plataformas, gratuitamente, quatro policiaes, bombeiros, correios ou outros funcionarios desta categoria.

Resultado: foram tantos os funcionarios que viajaram nas plataformas, que houve um excesso de transportes gratuitos na proporção de 22,99% em relação ao anno anterior, pois a totalidade de laes passagens graciosas se elevou, de 447.313 a... 540.143!

A extensão das linhas da Companhia era, em 1890, de 41.692 metros.

O trem rodante constava de 67 carros abertos, 8 carros fechados, 17 para bagagens, 2 limpatrihos, 9 wagons, 1 trolly para machina de cortar trilhos.

Além destes carrós, existiam mais dois de luxo, destinados ao transporte das altas autoridades do Estado.

Existiam, de propriedade da Companhia, 1.222 muares.

Com o fallecimento do gerente Simeão Miller, occupou o cargo o engenheiro Cupertino Coelho Cintra, destinado a um grande papel na historia dos transportes urbanos.

E no relatorio assignado pelo Barão do Flamengo e pelo Barão de Santa Leocadia, dando contas da administração do anno aos accionistas, já se esboçava a obra do introductor do bonde electrico na cidade do Rio de Janeiro.

Dizem elles: "A illustrada directoria, auxiliada pelo seu prestimoso gerente, o Sr. Dr. Cintra, pretende brevemente pôr em pratica uma medida que parece-nos poder dispensar tanto pessoal. animaes, estações para os mesmos, forragens, etc.; pelo que lhes damos emboras.

Mas qual é essa medida?

A electricidade

Hoje mesmo assistimos ao começo de execução do emprego de tal systema que vae ser inaugurado na linha do — Flamengo —, e que esperamos será applaudido".

Eis como nasceu o formidavel aparelhamento de bondes electricos de que o Rio tanto se orgulha, hoje.



Foi Paul Doumer quem descobriu durante a sua visita ao Rio, ha uns vinte annos, approximadamente, que o carioca possui, mais que o povo francez, a volupia da galanteria.

Observando os mais simples aspectos da vida urbana ou suburbana da cidade, chegamos realmente á mesma convicção que, de certa fórma, alarmou o espirito satyricamente francez daquelle grande estadista.

Já Blaise Cendraris e ultimamente esse admiravel Simon, o mais opportuno, talvez, dos modernos estadistas inglezes, salientaram tambem a delicadeza dos brasileiros que apparece, por signal, como uma qualidade innata e como tal sujeita a excessos e isenta de cura.

A gentileza do carioca apparece, assim, aos olhos dos mais affeiçãoados á civilização, como um mal sem cura. Mas, será mesmo um mal?

A chronica diaria das ruas assim nos faz crêr. A nossa delicadeza não escolhe lugar. Nem hora. Não aguarda oppor-tunidades. Espouca, sendo muita, aqui, alli, no café, na rua, no bonde... ou no omnibus...

No bonde ou omnibus, principalmente.

E não se trata de qualquer gentileza para com as senhoras... Nada disso. O caso é commum mesmo entre homens circumspectos, carregados de pastas e de embrulhos.

Figuremos a scena:

A' hora de tomarem o mesmo bonde, encontram-se dois amigos. Abraços, sorrisos.

— Vae neste bonde?



— Vou!

— Que prazer! Então, entre faça o favor. (Já o bonde está parado á espera dos dois).

— Não senhor; entre o amigo primeiro. (O motorneiro, que tem o horario a cumprir, bate o tympano duas, tres vezes. O recebedor, mão na corda da campainha interna, espera que os dois se dicidam para dar sahida ao carro).

E o torneio galante prosegue:

— Por quem é, entre o meu amigo... Faço questão absoluta...

E o bonde, ou o omnibus, parte, afinal, com dois ou tres minutos de atrazo...

Ha tambem os esposos que não gostam de viajar em outro banco longe das esposas. E as fazem saltar do bonde depois de longa espera.

Esta, entretanto, é uma galanteria accetavel... A felicidade conjugal depende, ás vezes, dessas pequeninas coisas, detalhes que são, em geral, de grandes acontecimentos...

A galanteria carioca...

Prejudica o trafego, atraza os bondes e os omnibus, constituindo por isso quasi um mal social.

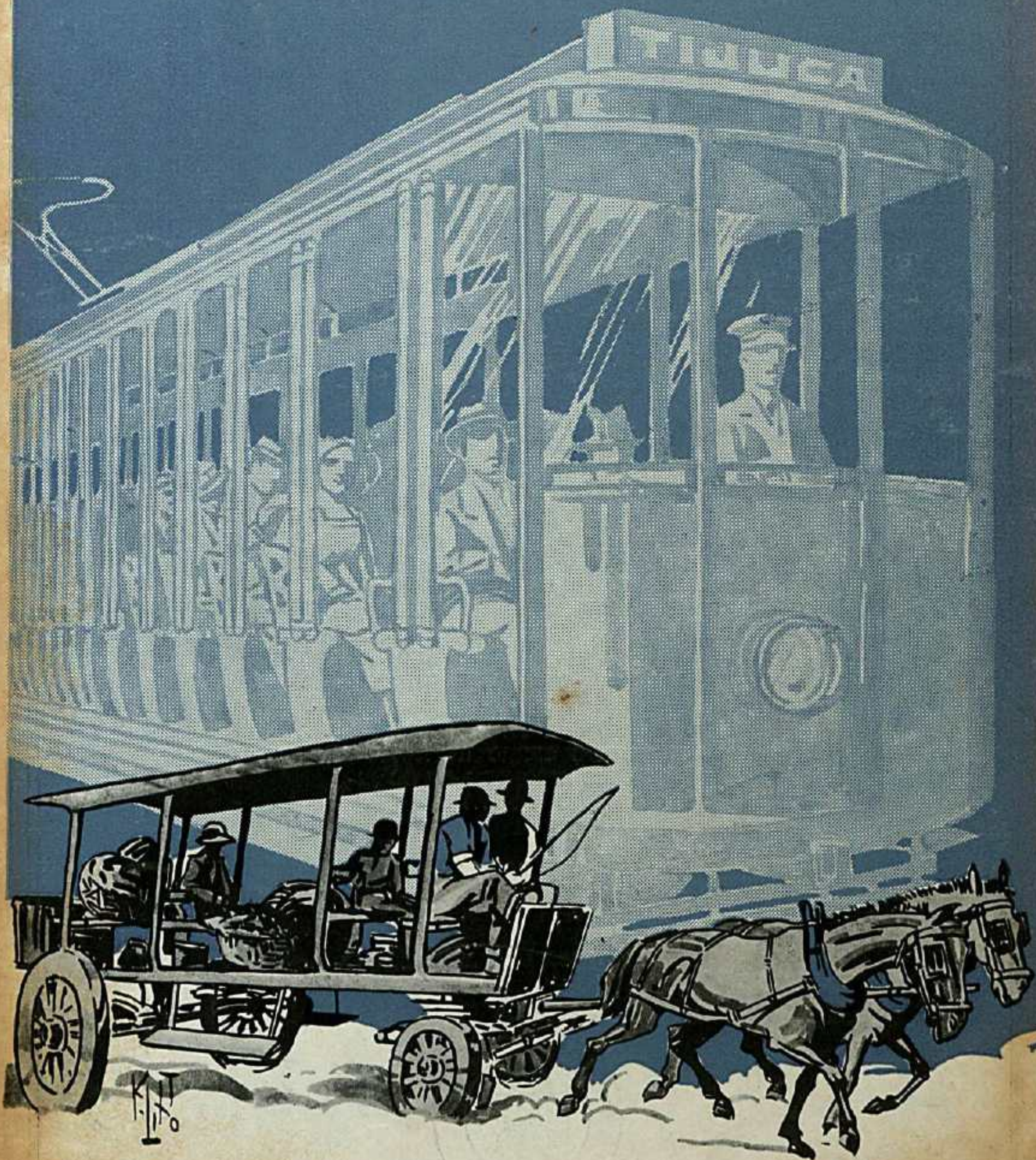
Mas, valerá a pena combatel-a?

Que a julguem os que chegam á repartição fóra do ponto e os que perdem bons negocios só porque o "chauffeur", ou o motorneiro esteve quatro minutos á espera de que um cidadão attendesse ao convite gracioso do amigo velho...

DEZEMBRO-1933
NUMERO 71

Signt

ANNO-6-VOL-6
RIO de JANEIRO



Quem passou pelo Rio de Janeiro
E de Praças e Avenidas não saíu
Para ver o Panorama e o Redentor...
Quem ao alto CORCOVADO não subiu,
Foi especie de gente, não foi gente,
So' passou por aqui mas... nada viu!



PARA CONHECER A TUA CIDADE Sobe ao alto do CORCOVADO

O panorama magnífico que publicamos, tirado especialmente para "Light", é um lindo presente de festas aos nossos leitores. Nenhum, tão grande e tão completo como esse, foi até agora publicado e tanta beleza há de tentar por força aos que ainda não tiveram a oportunidade de realizar o passeio mais encantador que o Rio de Janeiro oferece.

E é tão fácil. A Estrada de Ferro Corcovado, cuja história é adeante ligeiramente recordada por Nicolau Olivieri, pesquisador curioso e interessado nos detalhes do progresso da cidade, oferece transporte rápido, confortável e seguro. O passeio é bello desde o início e, principalmente no verão, outro não há que mais descanse o espirito e nos permita em poucas horas o refazermos as energias gastas no trabalho. A subida ao Corcovado é um tônico de que todos precisamos e uma lição de beleza sem igual.

* * *

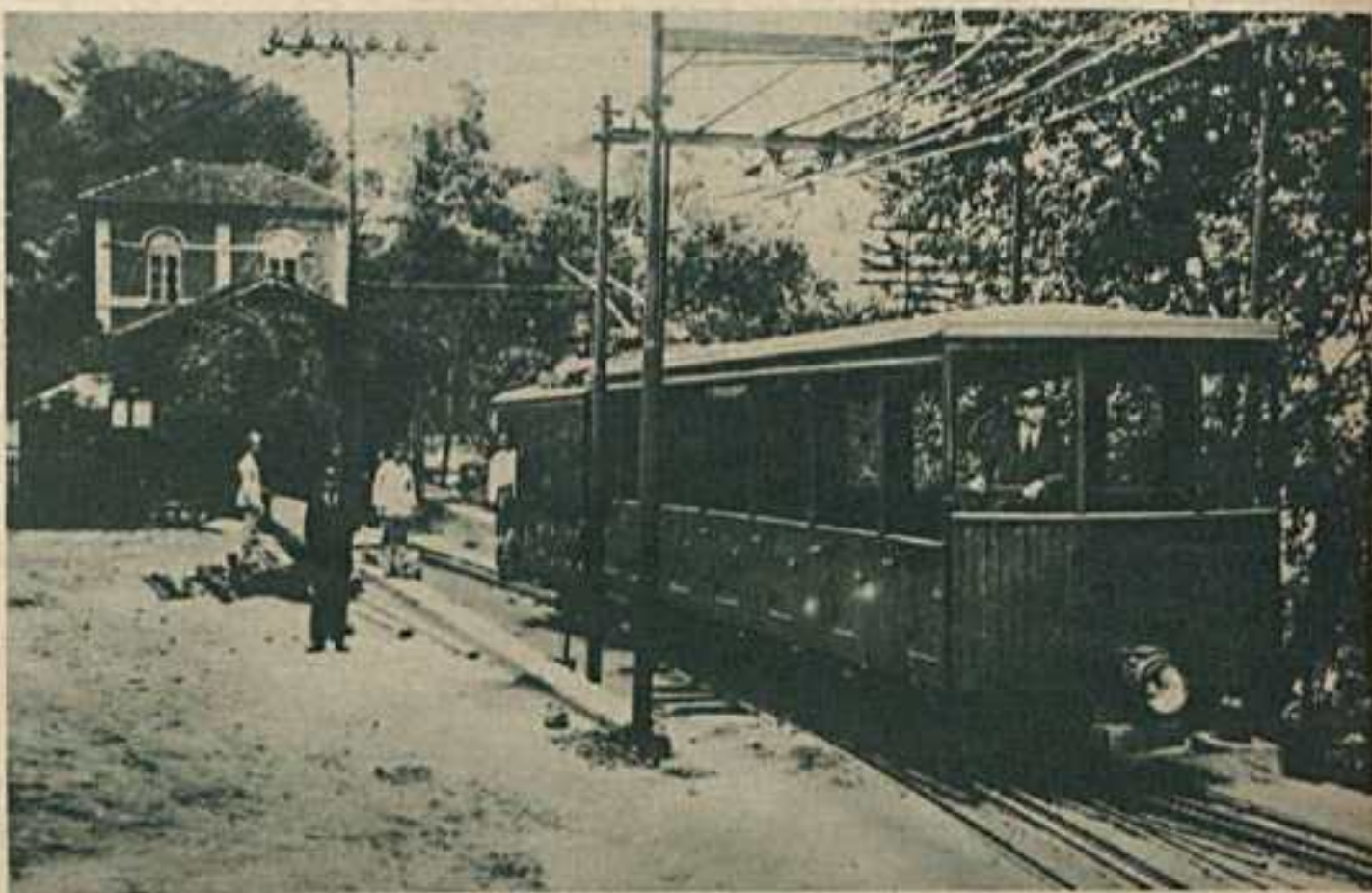
EM 9 de Outubro ultimo, entrou no seu meio seculo de funcionamento a Estrada de Ferro que nos conduz ao alto daquela ponta de terra que, em direcção ao Céu e através dos seculos, vinha convidando Christo a descer sobre ella...

Quantos, entretanto, dos habitantes

desta nossa incomparavel cidade do Rio de Janeiro ainda não foram áquelle gigantesco morro ao qual, por sua conformação, foi dado o nome de — Corcovado —, privando-se de uma das mais bellas visões do Mundo!

Até 1884 constituia verdadeira aventura ir áquelle pico, de onde voltavam extasiados os poucos que a tal se encorajavam, descrevendo, sempre áquem da realidade, o grandioso panorama

*Um pouco da historia da E.F. CORCOVADO
POR Nicolau J. B. Olivieri*



O trem seguinte leva-nos ao Alto do Corcovado e desembarcamos bem junto á pedra gigantesca que forma o pedestal da estatua de Christo Redemptor.



O omnibus da Viação Excelsior, tomado no Club Naval deixa-nos á porta da estação E. F. Corcovado, nas Laranjeiras.

que de lá se via:

— O mais lindo presepe da Terra!

Mas, o progresso da mecânica não podia permittir que esse goso ficasse limitado ao pequeno numero de corajosos aventureiros, que se arriscavam a ir áquellas alturas.

Em 1881, dois dos maiores luminares da nossa Engenharia, — Francisco Pereira Passos e João Teixeira Soares, enfrentaram o problema cuja solução, viram elles, estava em applicar, para a subida ao "Corcovado", o mesmo systema que, havia dez annos, funcionava, com exito, na Suissa, para o accesso ao Monte Rigi.

Projectar e executar era o lemma desses nossos dois grandes Engenheiros que, immediatamente, requereram ao Governo Imperial a concessão que lhes foi dada pelo Decreto n. 8.372, de 7 de Janeiro de 1882, para a construção de uma Estrada de Ferro, do systema "Riggenback", que, partindo do Cosme Velho, e passando nas Paineiras, fosse ao Alto do Corcovado, com o privilegio por 50 annos, cessão gratuita de terrenos devolutos, além de isenção de impostos alfandegarios até para o carvão.

Obtida prorrogação de prazo para o inicio das obras, por Decreto de 4 de Novembro do mesmo anno, em Janeiro seguinte ficou organizada a Companhia, com o capital de 400:000\$000, cuja primeira Directoria foi do Engenheiro Pereira Passos, Commendador Antonio da Costa Chaves Faria e Manoel José da Fonseca.

Em 1º de Março de 1883 tiveram começo as obras de construção do leito da Estrada, sob a direcção do Engenheiro Marcellino Ramos da Silva.



Dir-se-lá um tunnel de verdura... E' um dos pontos mais pittorescos da subida. A' esquerda a matta virgem, no fundo a grotta atravessada pela ponte e, á direita, uma vista maravilhosa alcançando grande parte da cidade que se estende ao longe.

Não foram poucas as difficuldades que a Engenharia teve de enfrentar para a construção desta pequena, mas accidentada Estrada, de 3.789 metros.

Anno e meio depois, porém, foi possível inaugurar o primeiro trecho, do Cosme Velho ás Paineiras, a 464 metros de altitude, o que se realisou a 9 de Outubro de 1884, ás 5 horas da tarde, quando partiu o primeiro trem, onde embarcaram a Família Imperial,

Ministro da Agricultura, Semanarias do Paço e a Directoria da Companhia; e em outro trem outros convidados e representantes da Imprensa.

A 30 de Junho de 1885 foi inaugurado o 2º trecho, indo os trilhos até 679 metros de altitude, galgando-se a pé os 40 metros restantes, para se attingir ao Pavilhão, denominado — Chapéo de Sol.

* * *

Estrada de Ferro Corcovado DIAS UTEIS Janeiro á Março

PARTIDAS

Cosme Velho	Paineiras
6.15	7.35
8.00	8.35
** 9.00	10.10
* 10.30	12.35
13.00*	13.30*
** 14.00	15.40
* 16.00*	17.30*
17.30	18.00
18.30	19.00
19.30	20.00
* 20.30*	21.30*
22.00*	23.00*



E galgamos a montanha por entre a matta florida e perfumada. De quando em quando, numa curva, num rasgão da matta, surge um panorama novo e sempre mais bello.



...e chegamos às Paineiras. Enquanto esperamos o almoço passeiamos pela estrada lindíssima que borda a montanha e se quisermos evitar o "pic-nic" em plena matta, iremos almoçar na "terrasse" deliciando-nos com o panorama differente e não menos bello que se estende depois da Pedra da Gavea, beirando o oceano em direcção á barra da Tijuca.

O custo total da Estrada foi de réis 656:396\$723, assim distribuídos:

Compra de terrenos	10:628\$960
Movimento de terras	133:541\$657
Obras d'arte	229:124\$193
Edifícios e Pavilhão no	
Alto	47:300\$377
Material rodante	57:600\$000
Via permanente e depósitos d'agua	150:781\$706
Linha telephonica até Paineiras	1:000\$000
Despesas geraes e de installação	26:419\$830
	656:396\$723

Com o Hotel a Companhia despendeu — 55:594\$850, inclusive moveis e utensilios.

* * *

A Estrada de Ferro do Monte Rigi, que orientou a construção da do Corcovado, tem mais kilometro e meio de extensão, com a declividade maxima de 25 %, sendo a da nossa de 30 e minima de 4 %.

As principaes obras d'arte foram:

Viaducto do Sylvestre, em curva reversa e em rampa de 25 %, com 130 metros de extensão e 18 de altura maxima.

Duas pontes de 20 metros de vão.

Um muro de arrimo de 90 metros de extensão; e um outro de 10.

O movimento de terras foi de cerca de 69.000 metros cubicos.

Estrada de Ferro Corcovado

DOMINGOS E FERIADOS

PARTIDAS	
Cosme Velho	Paineiras
8.00	8.30
** 9.00	9.30
** 10.00	10.30
** 11.00	11.30
** 12.00	12.30
** 13.00	13.30
** 14.00	14.30
** 15.00	15.30
** 16.00	16.30
** 17.00	17.30
18.00	18.30
19.00	19.30
20.00	20.30
21.00°	21.30°
22.00°	23.00°



Subindo sempre, atravessando outra ponte, lançada em uma curva da montanha, sobre uma grota funda. Parece ter sido feita de proposito para permittir a visão encantadora de um panorama soberbo...



Eis-nos, enfim, chegados ao alto, revendo o pittoresco da ascensão por entre a matta. A linha ferrea mais parece uma serpente colleando a montanha... Mas já não pensamos na subida. O esplendor do panorama empolga!

Em 1885 o movimento de passageiros foi de 31.885, em uma média mensal de 2.657.

A receita total nesse anno foi de —

50:413\$000 e a despesa, de custeio da Estrada, de 24:961\$946, deixando o saldo de 25:451\$054.

O primeiro horario dos trens foi:

Dias uteis:

Subida — 7; 10; e 3,30 da tarde.

Descida — 8; 12; e 6 da tarde.

Domingos e Dias Santos:

Subida — 6; 8; 10; 12; 2 e 4 da tarde.

Descida — 7; 9; 11; 1; 3; e 6 da tarde.

* * *

A Estrada de Ferro do Corcovado representa realmente uma grande obra, onde brilharam, como sempre, Pereira Passos, Teixeira Soares e Marcellino Ramos, glorificando a nossa Engenharia!

Até 1884 era uma temeridade ir ao pico do Corcovado.

A partir dessa data, ainda não ter ido lá, ou deixar de ir, constituiu grave falta, principalmente agora com o serviço melhorado pela electricidade a cargo da "Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company"; e quando, além do panorama, dia a dia mais deslumbrante, se pode tambem ver de perto e pôr as mãos, como um Auto de Fé, na Majestosa Estatua de Christo, o Rei dos Reis!



O trem electrico está prompto á nossa espera. Confortavel, seguro, bem preso á cremalheira vae levar-nos ao alto da montanha encantada.

PARA
O MAIOR CONFORTO
DOS
MORADORES DE
SANTA - THEREZA

—:—
A
Cia. CARRIL CARIOCA
INAUGUROU A SUA
ESTAÇÃO NA
GALERIA CARIOCA

A Companhia Carril Carioca, sob a presidência de Mr. Alfred Hutt, continuando a série de melhoramentos que vem trazendo aos seus serviços, inaugurou, a 11 de Dezembro ultimo, a sua excellente estação, localizada na Galeria Carioca.

Essa nova Galeria, situada no edificio construido no Largo da Carioca, em frente á antiga estação de bondes de Santa Thereza, é atravessada pelos bondes, formando os trilhos um semi-circulo. Ampla bastante, muito clara e bem illuminada, offerece todo o conforto aos moradores da pittoresca montanha, que receberam com applausos o tão desejado melhoramento.

A photographia que publicamos, mostra muito bem a entrada e sahida dos trilhos, vendo-se um bonde que sóbe para Santa Thereza.

Os bancos dispostos no interior da estação permittem aos passageiros, perfeitamente abrigados, todo o conforto enquanto esperam a hora da partida dos carros.

Foi assim satisfeita a aspiração da Companhia de melhor servir ao publico, melhoramento demorado um pouco por motivo das obras que se realizavam no Largo e pela necessidade de aguardar a conclusão das obras do edificio onde está localizada a Galeria Carioca.

* * *

A inauguração feita ás 14 horas do dia 11 do mez passado, teve a enfeit-a um dia maravilhoso, que se casava á alegria geral dos moradores de Santa Thereza, estreates do novo melhoramento e á satisfação dos directores da Companhia.

Mr. Alfred Hutt, Presidente, em companhia do Sr. Juvenal Murtinho Nobre, Director, do Sr. Dias Ribeiro, Superintendente Geral, do Dr. Armando Rocha, Eng.-chefe e outros funcionarios da Carril Carioca recebia os seus convidados e, á hora marcada já lá se encontravam autoridades municipaes, Chefes de Serviço da Light e outras personalidades de destaque moradores em Santa Thereza.

Presentes, o Dr. Mario Machado, Inspector de Concessões; Dr. Mario Pereira, Fiscal de Carris; Dr. Haroldo Cavalcanti, da Inspectoria de Concessões; Dr. Alfredo Maia Filho, da Administração da Light; Mr. A. Wangler, Superinten-



O edificio onde está localizada a Galeria Carioca e ao fundo o Convento de Santo Antonio. A pequena gravura ao alto, mostra um aspecto do Largo da Carioca em 1909, quando era ponto de partida dos bondes da Cia. Jardim Botânico. Ao canto, havia a escada de acesso á estação dos bondes de Santa Thereza.

dente Geral do Dep. do Trafego da Light; D. L. Chalck, da Light, representantes de todos os jornaes e o director de "Light", foi a Galeria Carioca declarada inaugurada, sendo servida uma taça de champagne aos convidados.

O Dr. Mario Machado, saudou ao Presidente da Carril Carioca, congratulando-se com a Companhia e com o publico pelo novo melhoramento, sendo esse brinde agradecido por Mr. A. Hutt.

Outras saudações foram feitas, recordando os oradores os esforços da Directoria da Companhia para melhorar constantemente os seus serviços. O Sr. Juvenal Murtinho Nobre, evocando a sua qualidade de ser o mais antigo director da Carril Carioca, pois, ha vinte annos que exerce esse cargo, levantou um brinde á me-

moria do commendador Casemiro de Menezes, o infatigavel propugnador do progresso de Santa Thereza.

* * *

Terminados os brindes, observaram as autoridades os diversos detalhes do serviço, tendo sido feitas varias demonstrações do funcionamento do relógio indicador de sahida dos carros, que se vê no cliché publicado na pagina ao lado, merecendo esse melhoramento, elogios de todos. O Dr. Armando Rocha, que idealizou e executou o novo relógio, foi justamente felicitado.

Foi igualmente apreciada a boa disposição dada ás pequenas lojas a serem installadas na Galeria para a venda de bonbons, etc. e a estação de bagagens.



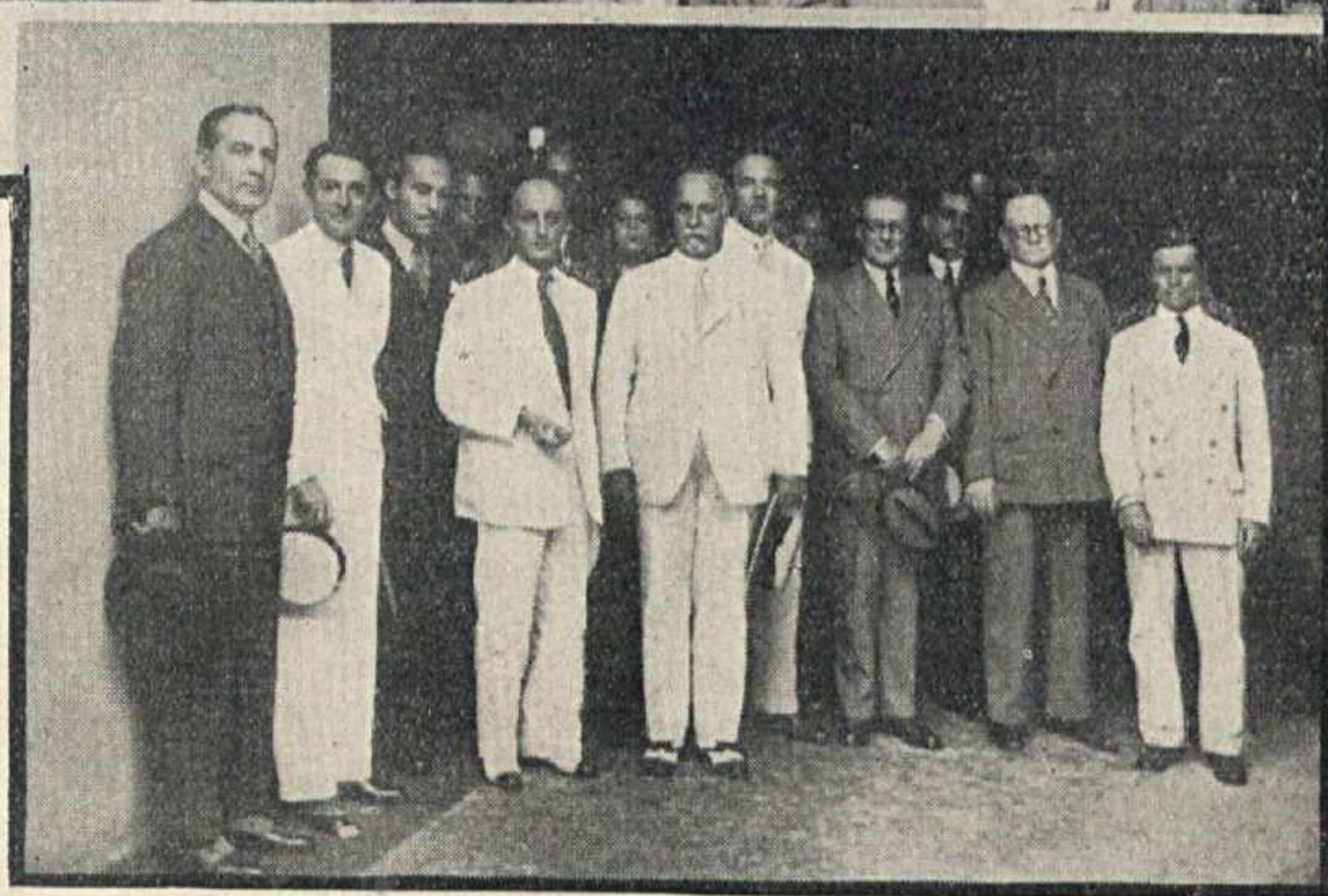
AQUI vemos o interior da Galeria, circulada pelos bondes de Santa Thereza. Ampla bastante, cheia de ar e luz oferece todo conforto aos passageiros para o espera dos bondes.

— A que horas tenho bonde para o Sylvestre?

— Demora muito o bonde para Paula Mattos?

Essas e outras perguntas que o publico fazia antigamente serão agora desnecessarias pois, o grande relógio que se vê á direita, ao alto do guichet de bagagens, oferece a todos a informação. O chefe da estação calca n'um botão e logo surge ao centro do relógio o nome do bonde a sair e no circulo correspondente, ao lado, apparece indicada a hora da partida.

Grupo de autoridades, convidados e directores da Carril Carioca presentes á inauguração. Ao alto, da esquerda para a direita: Sr. Juvenal Murinho Nobre, Director; Dr. Mario Pereira, Fiscal de Carris;



Dr. Haroldo Cavalcanti, da Inspectoria de Concessões; Dr. Mario Machado, Inspector de Concessões; Dr. Alfredo Maia, da Administração da Light; Mr. Alfred Hutt,

Presidente da Carril Carioca; Mr. A. Wangler, Superintendente do Trafego da Light e o Sr. Dias Ribeiro, Superintendente Geral da Carril Carioca.

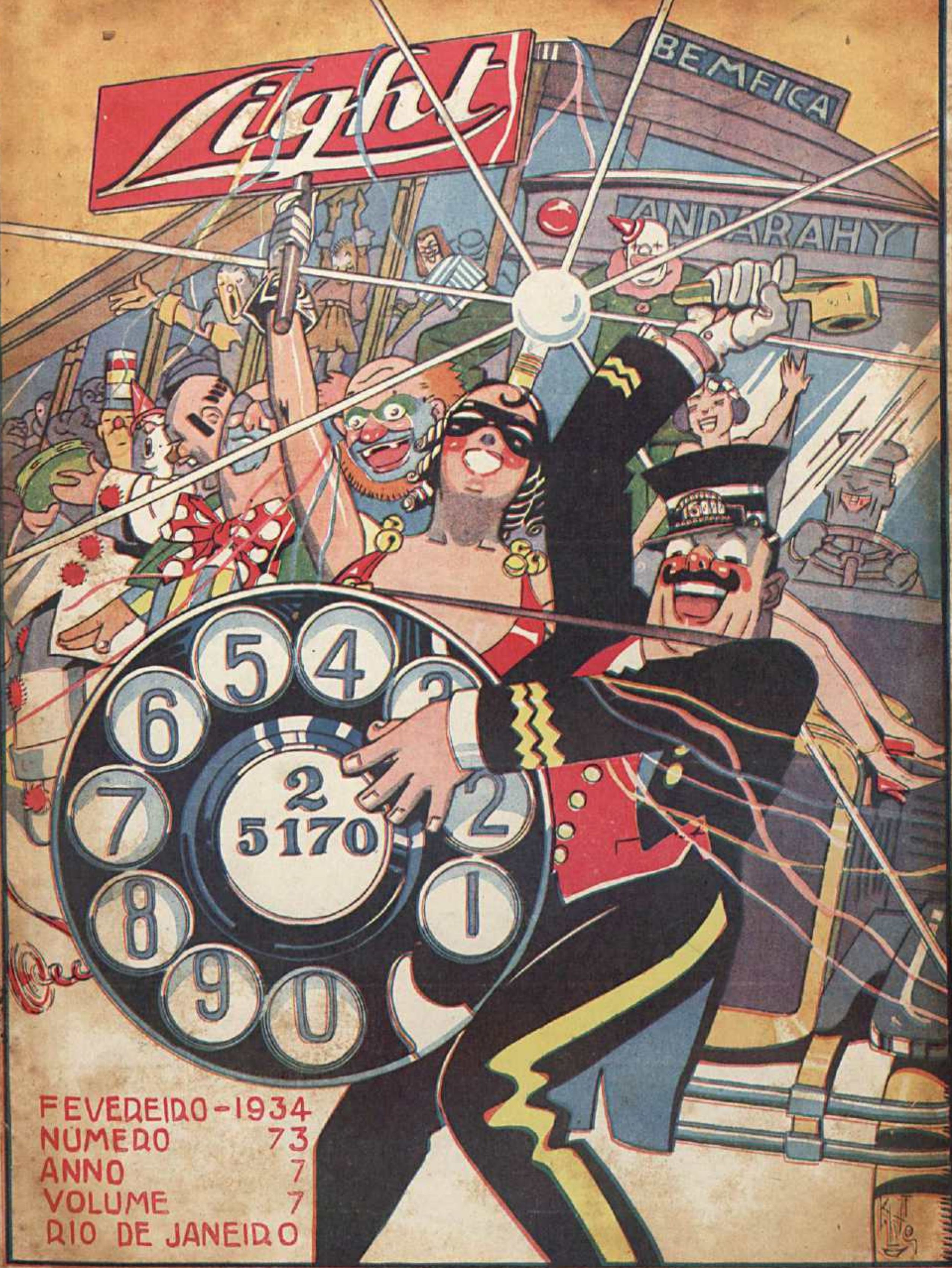


Grupo geral de autoridades, convidados e Directores da Carril Carioca, presentes á inauguração.

Light

BEMFICA

LANDARAHYI



FEVEDEIDO - 1934
NUMERO 73
ANNO 7
VOLUME 7
RIO DE JANEIRO



Um automovel "enguiçado" impede a marcha do bonde, facto esse que se reproduziu innumerás vezes.

A formidável enchente do dia 11, a maior talvez de quantas tem soffrido a cidade, deu ensejo a que a população pudesse apreciar mais uma vez a dedicação e o espirito de sacrificio do pessoal da Light que trabalhou extraordinariamente para remover todos os obstaculos que impediam a circulação dos bondes e omnibus.

Os jornaes da tarde d'esse dia e todos os matutinos do dia seguinte registraram e louvaram esse grande esforço, assignando os trabalhos penosissimos executados pelas diversas turmas na remoção das pedras e da avalanche de areia que rolando dos morros obstruíam as linhas. Antes do meio dia já o trafego estava normalizado em quasi toda a cidade exceptuado alguns pontos de Botafogo, Jardim Botânico e Copacabana onde o trabalho se prolongou até mais tarde.

As photographias publicadas por todos os jornaes e as que registramos neste numero mostram o que foi essa enchente e permitem avaliar o grande esforço dispendido pelas turmas da Light.

Não ha turma a destacar, pois todas trabalharam de forma a merecer os maiores elogios. Quer o pessoal do trafego dos bondes e omnibus, quer as turmas de socorro dos carros, as turmas para limpeza das linhas e as turmas do Dep. de Electricidade e da Telephonica, todos porfiaram em actividade e dedicação. Os serviços de electricidade e de telephones não soffreram maiores transtornos, pois, foram tomadas em tempo as necessarias providencias, accudindo logo as turmas

aos pontos precisos. Mais do que o nivel elevado das aguas concorreu para embarracar o trafego dos bondes e omnibus o accumulo de areia nas linhas e o numero de outros vehiculos "enguiçados" e impedindo a passagem. Mas á tarde todo o serviço estava normalizado, o que repre

A FORMIDAVEL ENCHENTE DO DIA 11 PERTURBOU TODO O TRAFEGO DA CIDADE

OS EXTRAORDINARIOS SERVICOS DO PESSOAL PARA DESOBSTRUÇÃO DAS LINHAS

senta a prova indiscutivel da dedicação do nosso pessoal.

Em Santa Theresa, occorreram tambem numerosos desabamentos de barreiras, chegando a terra em certos pontos a 50 centimetros de altura sobre as linhas.

A actividade do pessoal da Carril Carioca venceu todos esses obstaculos e o trafego pouco soffreu.

Na rua Almirante Alexandrino numero 573, junto ao Collegio Assumpção, desabou uma extensa e grossa muralha, medindo cerca de 20 metros de comprimento, derrubando um poste e causando sérios estragos a uma luxuosa limousine que estacionava junto ao meio fio.

Accidentes semelhantes verificaram-se em outros locais, sendo os mais graves o da mesma rua entre os numeros 622 e 628 e o da Lagoinha, junto ao Hotel Internacional. Entre a Caixa d'Agua e a estação de Sylvestre verificou-se o desmoronamento da estrada do Redemptor, cahindo sobre as linhas de bonde grande quantidade de terra e tres arvores.

Pois, apesar da gravidade de taes accidentes, o trafego de bondes pouco soffreu, graças á actividade desenvolvida pelo pessoal da Ferro Carril Carioca, infatigavel nos serviços de soccorros.



A Praia de Botafogo era um grande lago, cortado pelas canoas dos alegres rapazes dos clubs de regatas.



Light

MARÇO 1934
NUMERO 74

RIO DE JANEIRO

ANNO 7
VOLUME 7

O CARNAVAL, OS OMNIBUS E O

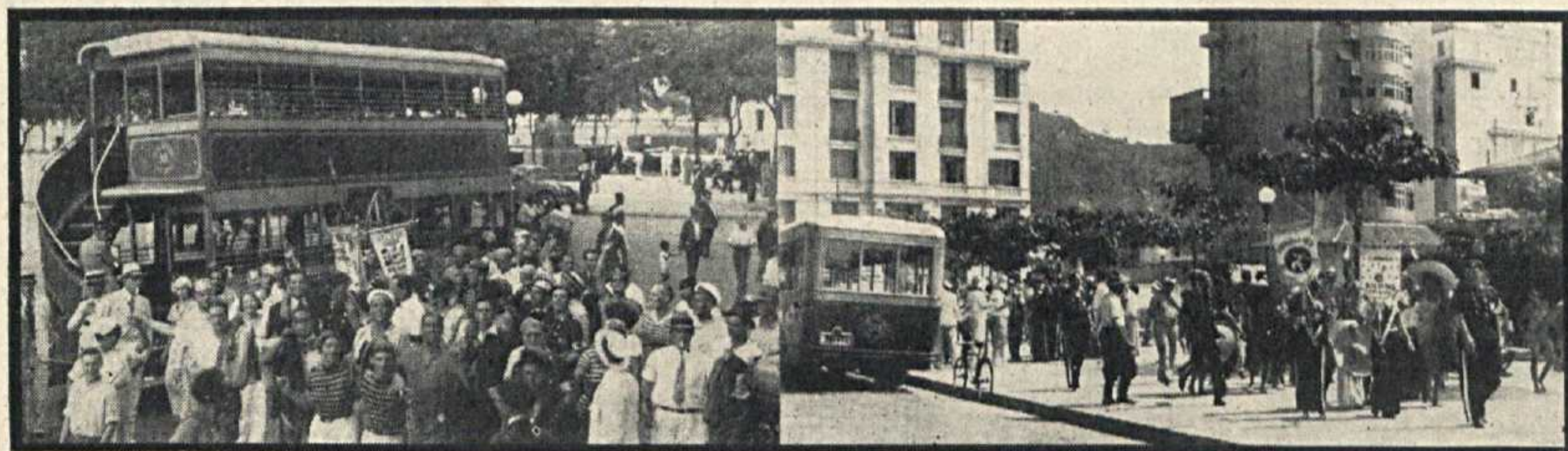
CORDÃO DA BOLA PRETA



O Cordão da Bola Preta já é uma das grandes tradições do carnaval carioca. Todos os anos, muito antes do "primeiro grito", já a turma endiabrada da rua 13 de Maio está em plena actividade, promovendo "barulhos" que provocam as primeiras "hostilidades" do período alegre.

Turma alegre, que se caracteriza pelo bom gosto de todas as iniciativas, a da Bola Preta realiza passeios às praias, durante os banhos á fantasia, em que toma parte sempre com o mesmo e grande successo.

Mas a circumstancia que nos permite registrar em "Light" o movimento desse cordão é a preferencia que elle dispensa aos confortaveis omnibus da Viação Excelsior, que o grupo requisita, todos os anos, para os passeios alegres dessa especie. Esse anno, como de costume, a Bola Preta fez varios percursos nos omnibus cinzentos. E são de um delles os aspectos que offerecemos com estas linhas.

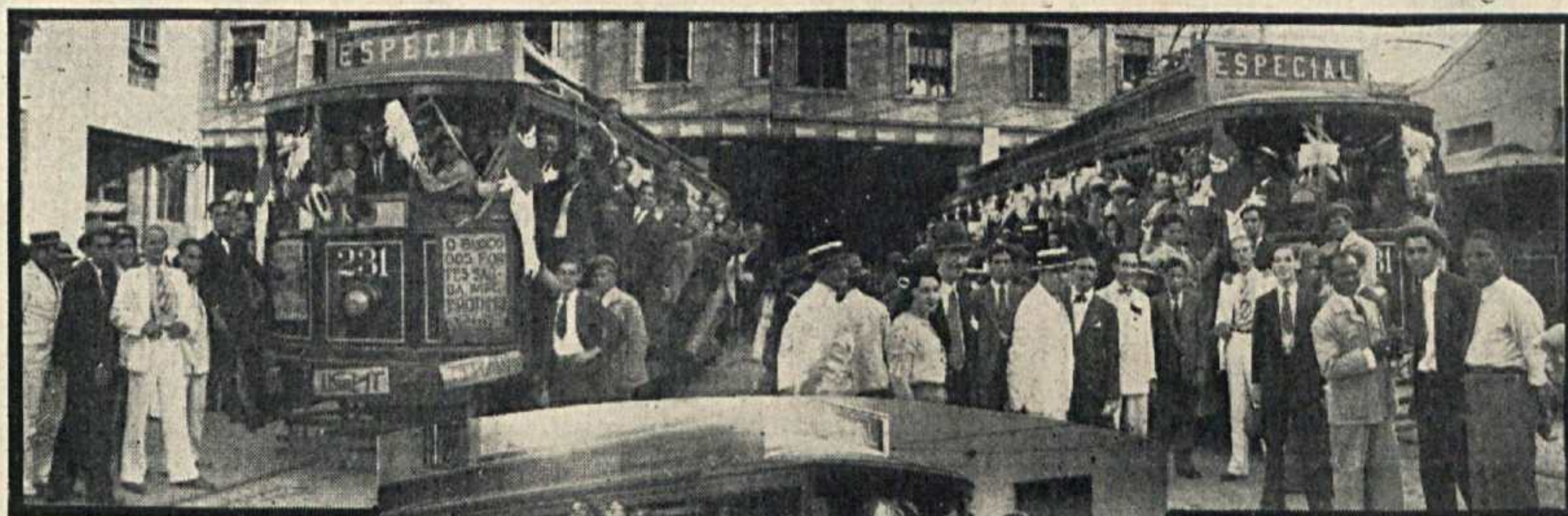


ESSA turma de carnavalescos, formada por funcionarios do Departamento de Electricidade, festejou, com uma excellente batalha de

confetti realizada em um bonde, o ultimo carnaval.

Aproveitando a oportunidade, aquelles col-

legas resolveram homenagear Mr. R. L. Proterhoe, Superintendente da Divisão de Distribuição, que compareceu pessoalmente á festa, assistin-



O CARNAVAL
NA
RUA LARGA

BATALHA DE
CONFETTI
DO

GRUPO DOS FORTES



do ao seu inicio, deante do escriptorio central.

Em uma das gravuras acima vê-se Mr. Proterhoe rodeado dos que o homenagearam. Nas demais vemos aspectos do bonde especial, cheio de colegas, durante a original "batalha", coroada do maior exito

A comissão organizadora da festa foi a seguinte: Eduardo Mathias, João Baptista, Waldo Meirelles, Darcy Garcia e Aluyzio Albuquerque Mello.

JUNHO 1934
NUMERO 77

RIO DE JANEIRO

ANNO 7
VOLUME 7

Light



Orthot

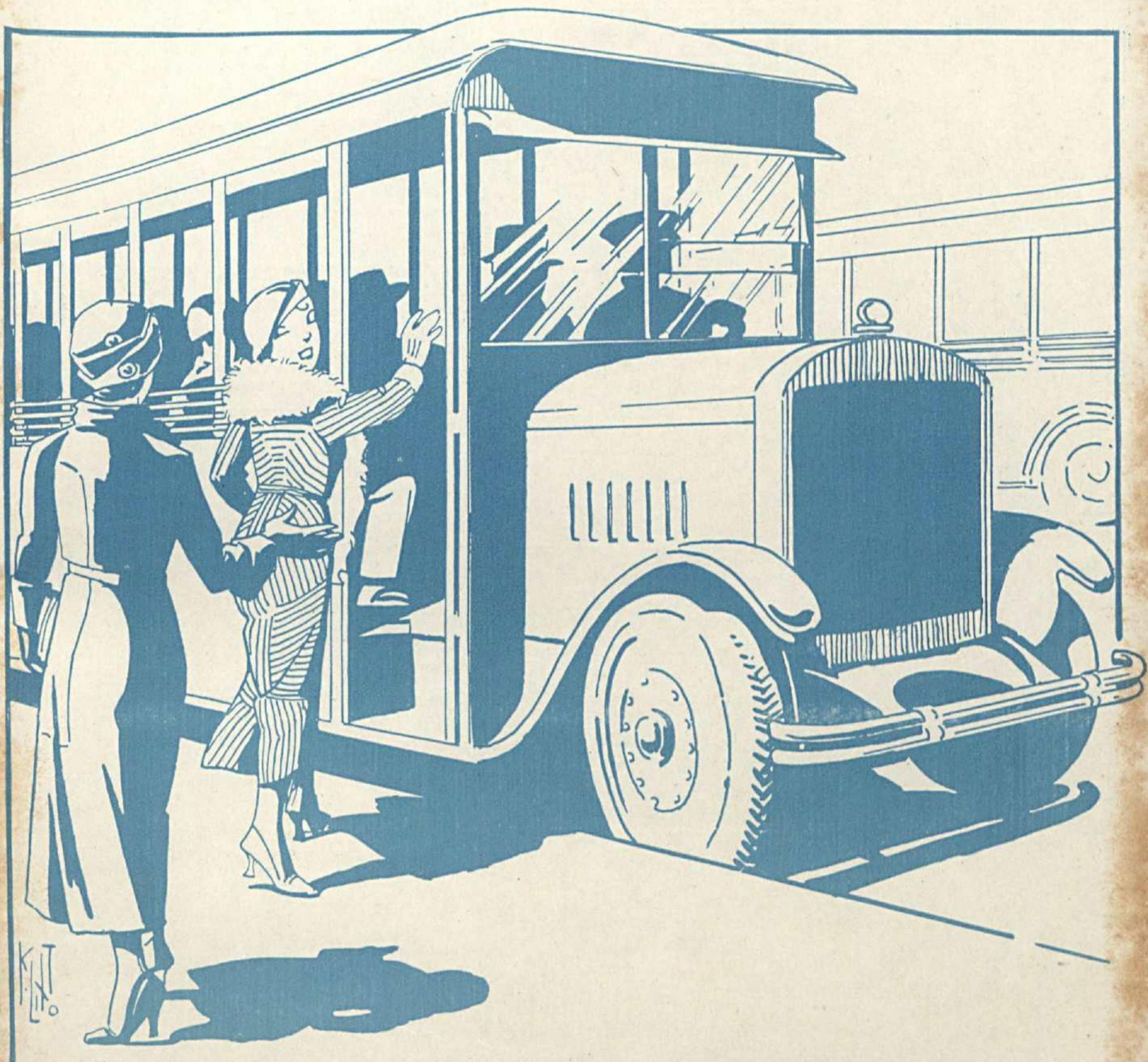
Light

JULHO 1934
NUMERO 78
ANNO 7
VOLUME 7
RIO de JANEIRO



1934

OS OMNIBUS DA EXCELSIOR...



A DE RISCADINHO-OBRIGADA MINHA AMIGA.
PREFIRO O OMNIBUS.E' COMMODO,
SEGURO E...MAIS ECONOMICO!

Luz



OUTUBRO 1934
NUMERO 81
ANNO 7
VOLUME 7
RIO DE JANEIRO

Light



VOLUME — 7
ANNO — 7

NUMERO — 83
DEZEMBRO — 1934



Light

A minha caninha verde
Implorar, só à Deus
É madrugada,
de longe vim.

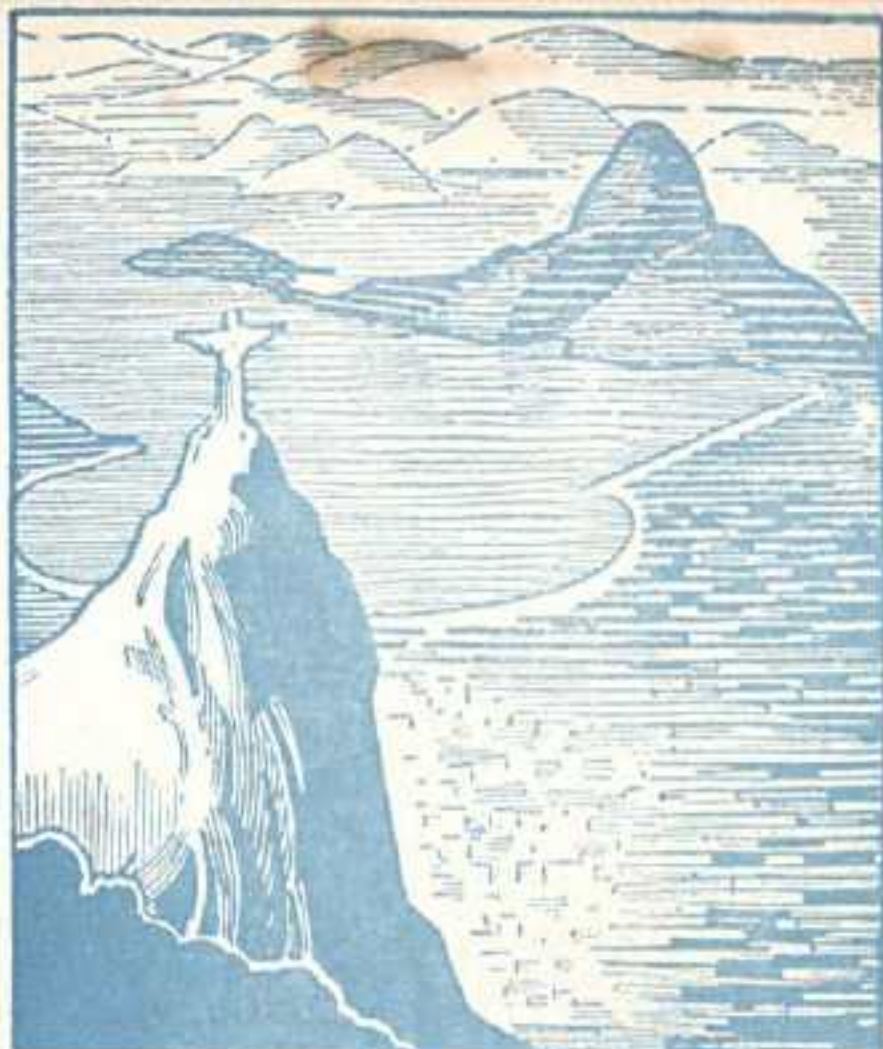
Morena
eu te dou
grão dez!

Foi Ella!

Foi Ella...

KITO

MARÇO 1935
ANNO 8
NUMERO 86
VOLUME 8
RIO DE JANEIRO



CORCOVADO

VEJA O RIO
MARAVILHOSO

E O GRANDE CRISTO
REDEMPTOR

do alto desta imponente montanha com 710 metros de altitude... Tome um bonde de Aguas Fereas ou um omnibus da linha Estrada de Ferro Corcovado, da Viação Excelsior, para conduzi-lo ate a estação inicial, de onde uma estrada de ferro electrica com cremalheira o levará a Paineiras ou ao Pico.

VERANEAR

nas Paineiras é o mais acertado porque ali a temperatura é sempre 4 a 6 graus abaixo da temperatura da cidade e ha um hotel moderno onde poderá convidar seus amigos num ambiente fresco.



Depois de um chá nas Paineiras, leve seus amigos ao Pico para admirar o panorama grandioso

ESTRADA DE FERRO CORCOVADO

ESTAÇÃO INICIAL

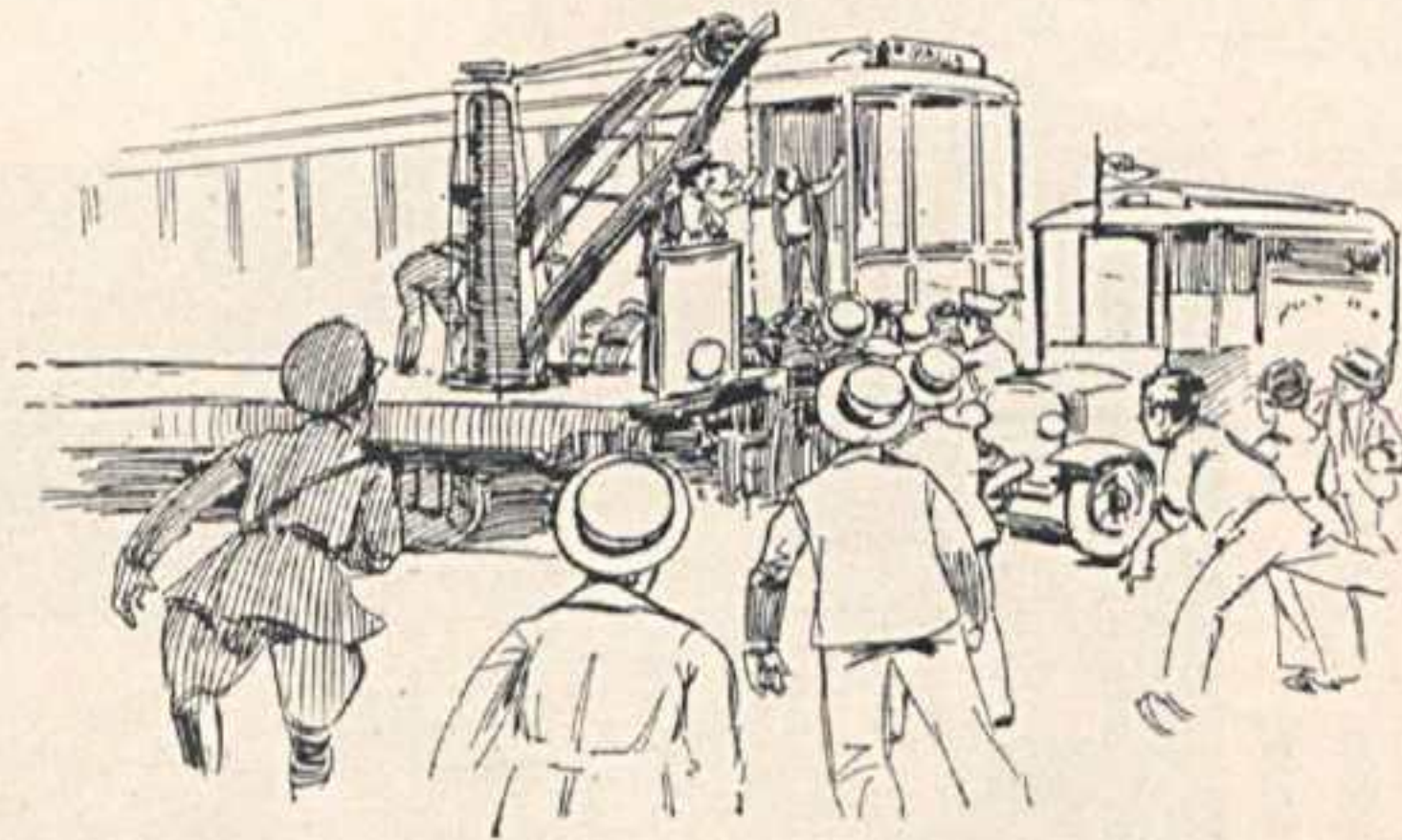
RUA COSME VELHO - 151, LARANJEIRAS

Tele. 25-0016 PARA INFORMAÇÕES Tele. 24-0237

SUICÍDIOS

O aspecto psychologico do suicidio, mesmo quando analysado superficialmente, é deveras curioso. Quanta materia para conferencias não forneceria a luta mental, sano ou insano, desses pobres desenganados da vida?

O methodo de eliminação, porém, é o que deve preoccupar mais aquelle que se acha "um a mais" neste globo terrestre. Ha os que preferem a suave caricia do somno eterno que lhes proporciona uma dose grande de um entorpecente, ou de um gaz fabricado para outros fins. Esses são os conscienciosos, pois pensam, e acertadamente, que darão menos trabalho aos paren-



tes após o acto consumado. Procurar eliminar-se na presença das sardinhas, nem sempre tem as suas vantagens, pois se os parentes não têm conhecimento logo, talvez nunca saberão, ou no minimo terão de gastar mais dinheiro num caixão de tamanho extra para comportar a inchação. A eliminação por arma de fogo ou instrumento cortante, tem os seus graus de inconveniência, pois tudo depende da zona de operação, e o local escolhido:

Ha porém um methodo de supprimir-se do ról dos vivos que, aliás, não é novo, apesar de estar ultimamente muito em voga, — por ser considerado "chic" talvez! E' o de bancar os fanaticos Indianos que, obsecados por idéas, mui differentes das dos nossos heroes de hoje, procuram allivio em baixo das rodas do carro de Juggernaut.

Mas hoje em dia, numa cidade como a nossa "maravilhosa", escolher um "Minas Geraes" da Light para tal fim, — que triste idéa!

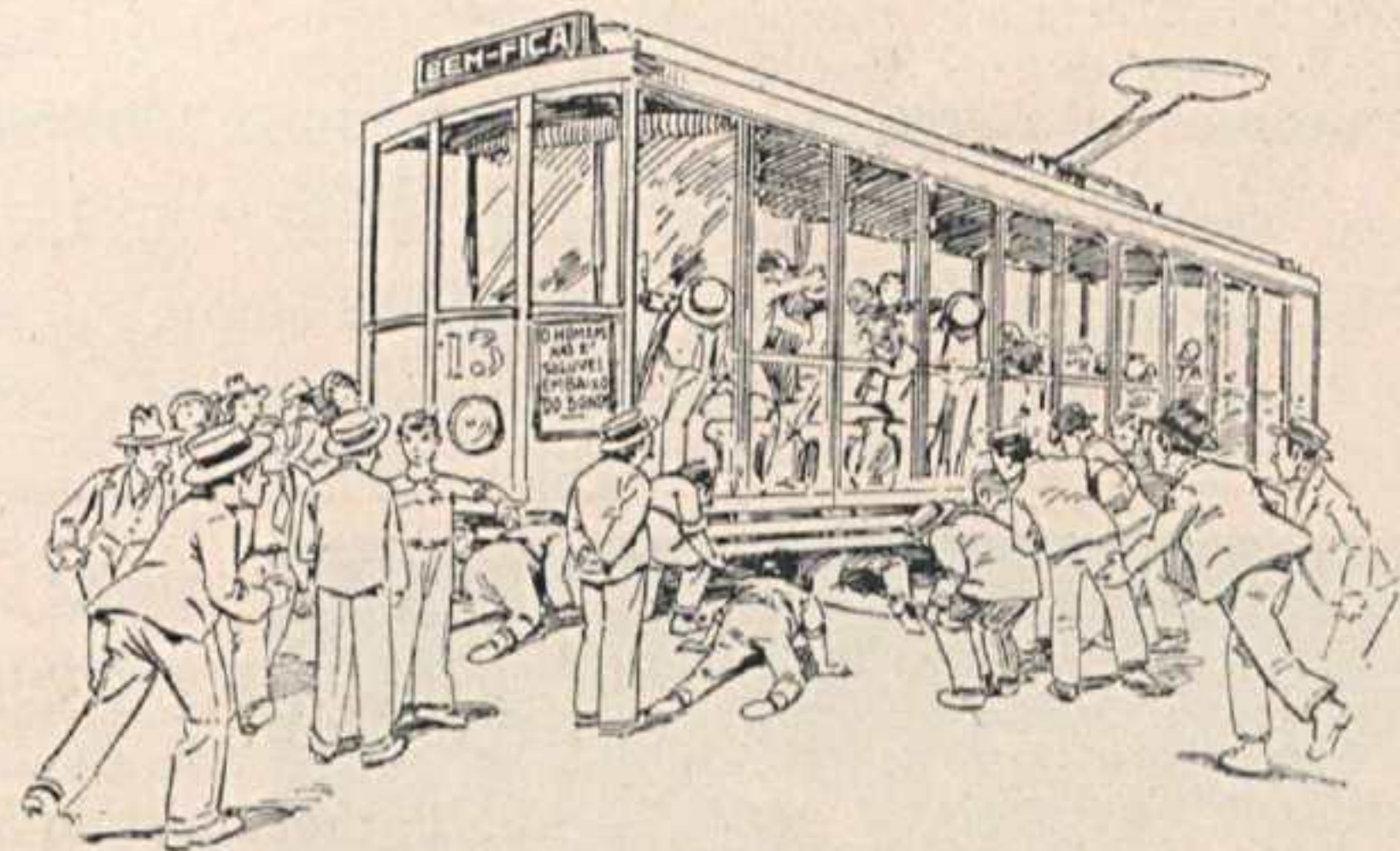
E' o fim espectacular, violento, e duvidoso, pois nem sempre alcança o resultado almejado. E os aborrecimentos que tal methodo causa áquelles que nada têm com a vida do pseudo heroe! Senão vejamos:

Corre o bonde com os seus pacatos passageiros, que escolhem esse meio de locomoção, uns porque o tostão ainda vale alguma coisa, e outros porque querem livrar-se de uma viagem de omnibus, que na mão de certos chauffeurs não é dos meios de transporte o mais seguro.

De repente dá-se o facto, range a ferramenta, o vehiculo escorrega, ha gritos, panico, as passageiras que não têm xilique querem mergulhar para o asfalto e só depois de serenados os animos descobre-se que o causador de tudo

jaz inerte entre o bonde e o sólo. Está morto! Está vivo! Está em frangalhos! Chame a Assistencia! Qual não! mande vir o rabecão! São as exclamações dos espectadores. A's vezes quem está soffrendo menos é o que está em baixo do carro, pois agora é que começa a odyssea dos outros interessados. Chega a Assistencia, e o medico, ou academico, descobre que ainda ha vida e que é o seu mister procurar conservá-la; e conseguil-o não é canja! Enquanto não chegar o soccorro da Light é preciso augmentar as chances de salvar o heroe, e lá vae o bom moço bancar a cobra entre a ferramenta do mastodonte

e consegue applicar a injecção animadora. Chega o soccorro da Light e ahi é que é preciso toda a pericia para evitar augmentar a salada que está em baixo. Emfim consegue-se livrar o homem que roda celere para o H. P. S.



Mas, meu Deus! que vontade de dar que fazer aos outros; vejamos só:

1. Põe terceiros doentes que ás vezes vão também á Assistencia
2. Atraza os passageiros.
3. Interrampe o trafego durante um largo tempo, e faz com que os demais vehiculos procurem outra sahida dando para atraz.
4. Faz trabalhar a Assistencia, a Policia, a Light e ás vezes os Bombeiros.
5. Limpeza da rua. As cidades indianas podem estar aparelhadas para taes contingencias, mas a nossa Sebastianopolis ainda



não cogitou de preparar-se para emergencia dessa natureza.

Francamente o nosso heroe muito bem podia se eliminar por menos.

*
* * *

Suggeriu-nos as considerações acima o accumulo de casos dessa ordem no mez de junho ultimo. Nada menos de tres!

A 8, na rua Frei Caneca, esquina da rua São Carlos, uma joven, Maria Rosa, como naquella conhecida canção carnavalesca, sahiu p'ra passear...

Em meio do caminho, porém, resolveu suicidar-se e... atirou-se á frente de um bonde...

Soccorrida pela Assistencia, Maria Rosa, levemente ferida, retirou-se depois de medicada.

A 17, foi um individuo de côr branca, que, na Praça Tiradentes, se atirou á frente de um bonde, quando este fazia uma das curvas do referido local.

Freiado o carro com presteza, o quasi-suicida levantou-se e... fugiu!...

Finalmente, a 29, um pobre homem, mais

infeliz que os outros, encontrou realmente a morte sob as rodas de um bonde, como desejara.

O caso occorreu na rua Jardim Botânico, tendo o suicida, que se achava no passeio da alludida rua, se atirado á frente do bonde, de uma fórmula tão brusca que não deu tempo ao motorneiro de evitar a morte do infeliz.

Esses factos, como já accentuámos, trazem sempre uma serie de complicações, mesmo aos que nada têm com elles.

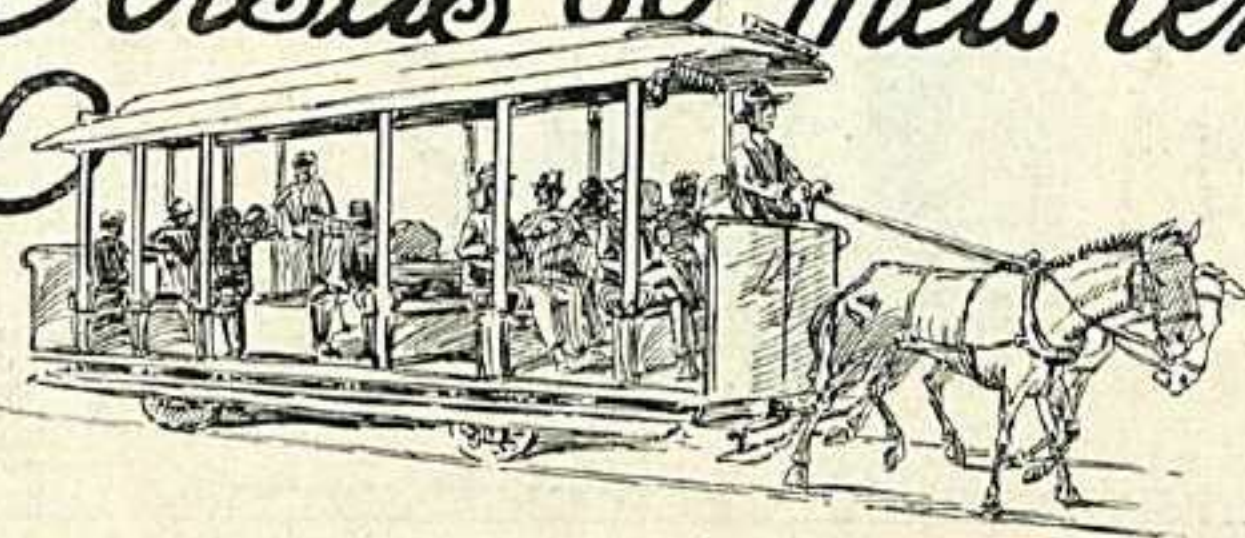
Srs. Suicidas! Leiam e meditem sobre a chronica acima, inspirem-se nas illustrações do Kalisto e... escolham outro meio de morrer, já que não podem arranjar... outro meio de vida...

Light



ANNO 9 - VOL 9 - N° 98
MARÇO DE 1936 - RIO

Coisas do meu tempo



A instituição do caradura

O **caradura** tem a sua história... Se tem... Nunca será de mais resaltar a importância do bonde de burros, em 1889, quando assumi a gerência da "Companhia Ferro Carril Jardim Botânico".

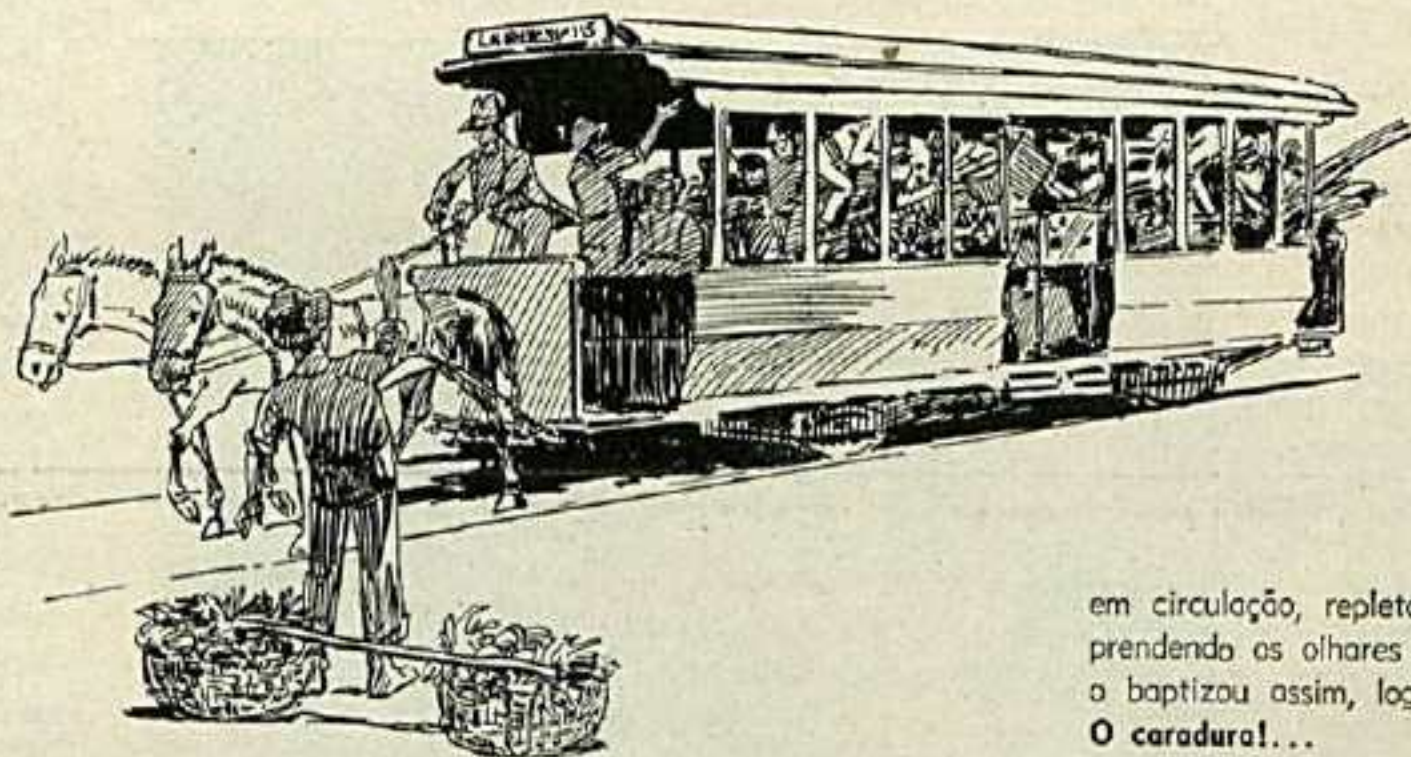
Pouco mais de meia centena de bondes de passageiros constituía o seu material rodante, em mau estado de conservação, ou fossem sessenta bondes abertos e oito ditos fechados. Os carros abertos, de oito bancos, representavam o typo classico, para transporte da elite carioca... Os bagageiros, em quantidade de dezeseite, differencavam-se dos bondes fechados apenas pelas aberturas lateraes, ao centro. Os bagageiros resistiram ao progresso... Ainda trabalham pequenos carros de bagagem, o mesmo typo de mais de quarenta e sete annos passados, de quatro rodas, tão conhecidos desde meu tempo... Os bondes fechados, esses, desapareceram logo. Pois, os bagageiros é que leva-

Idealizei então os caraduras, de seis ba-laustres, com espaço mais amplo destinado a alguma carga, ao centro do carro, e estribos corridos que facilitassem a tarefa do conductor... De bondes enconstados foram obtidos os primeiros **caraduras**. Apenas concluído o primeiro, fil-o circular, entregando-o ao publico, em experiencia. Nos paineis do tecto, pela parte externa, ostentavam o letreiro: — SEGUNDA CLASSE... Parou gente na rua do Cattete, nas ruas percorridas pelo primeiro **caradura**, e ficou olhando **aquillo**, entre commentarios... Parece que a maior surpresa vinha do facto de **profanar-se** o typo tradicional dos bondes abertos, de primeira classe; e então os passageiros que estrejavam o **caradura** passaram a ser alvos de todos os reparos, como que se pretendendo classificar-os, com attenção...

A minha iniciativa ia acarretando uma cri-

ra, e muito confortaveis; que os bondes de primeira classe seriam com certeza abandonados, tudo em prejuizo da renda; que a prudencia aconselhava não mexer-se no que estava estabelecido...

Com toda a cordialidade fiz ver que não procediam as apprehensões da Directoria, que o carro tinha sahido em experiencia, deixando-me optima impressão dos resultados; que dahi a dois dias as officinas concluiriam mais quatro **caraduras** e que eu me responsabilizava pelo exito da criação desses carros de "segunda-classe", os quoes, eu podia garantir, não trariam diminuição da renda dos bondes de primeira classe... Foi um custo convencil-o. Só acquiesceu em manter-se o **caradura**, quando, intransigente, me dispuz a deixar a gerencia, uma vez que se me diminuía a confiança... Accommodou-se tudo, e dois dias depois os caraduras cruzavam,



vam carga e gente de toda a especie: trabalhadores, operarios, doceiros com as respectivas caixas, vendedores de peixes, aves, legumes, fructas, etc. Superlotados, sempre, o conductor não conseguia cobrar o **tostãozinho** de tanta gente comprimida... Tinha que percorrer, por dentro, um bonde entupido de gente em pé, atravancado de volumes, plataformas cheias, todo cheio, emfim... Quasi não se podia mover. Consequencia: os mais espertos não pagavam...

Observei a necessidade de mais vehiculo para os humildes, e de habituar-se o povinho descalço a deixar os bagageiros para as bagagens, propriamente.

se... Estive para deixar a gerencia da "Jardim Botânico", por culpa do **caradura**...

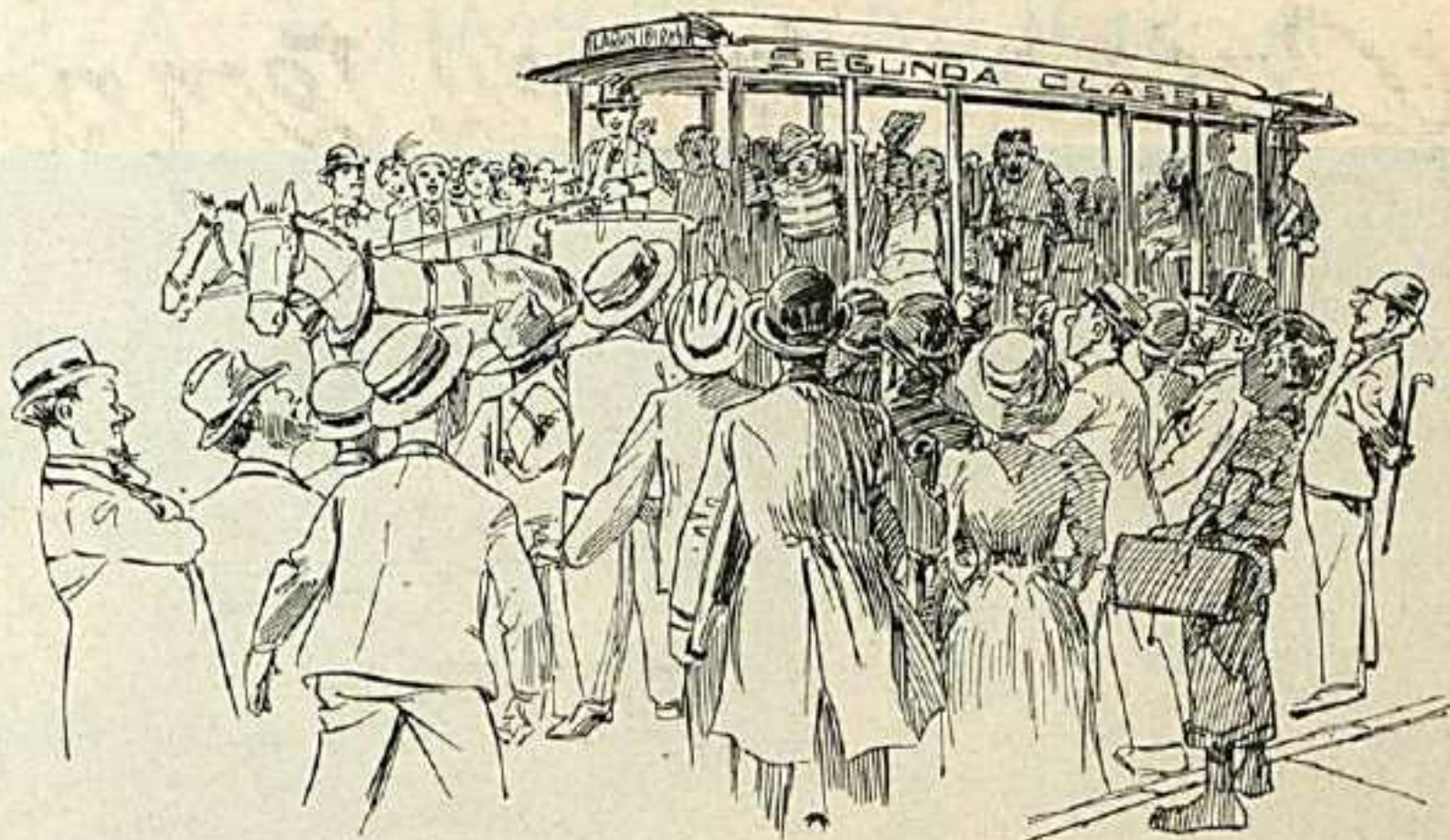
No dia immediato ao da circulação do primeiro **caradura**, — muito cedo, ás oito horas da manhã, — esperava-me no escriptorio do Largo do Machado a figura respeitavel do presidente da Companhia, Sr. Barão Ribeiro de Almeida, para conferenciarmos acerca de assumpto muito importante. Imaginei, **sem dificuldade**: — E' a **questão do caradura**...

— A's ordens, Sr. Barão; — e ouvi as impressões de SS. e de todos os seus companheiros da Directoria: que aquelles bondes de "Segunda Classe" eram quasi iguaes aos de primei-

em circulação, repletos de gente galhofeira e prendendo os olhares do carioca pandego, que o baptizou assim, logo depois de nascido: — O **caradura**!...

Eis ahí a verdadeira historia do **caradura**... Está vivo um dos mais incansaveis auxiliares de minha administração: — Manoel Dias Ribeiro, alto funcionario da Light, actualmente, o qual deve lembrar-se de tudo isso... Tudo era dificuldade, mesmo no capitulo das iniciativas mais insignificantes... Coisas do meu tempo...

Surgiram os **caraduras**, ha quasi meio seculo, com dois burrinhos esalfados, e continuaram a rodar até hoje, dispostos a atravessarem o seculo, levados agora pelos bagageiros-electricos... Durante muito tempo tiveram a honra de ser engatadas aos carros de primeira classe... A esse tempo, eu já havia deixado a gerencia da "Jardim Botânico". Parece que a al-



gazarra dos seus passageiros togarelas perturbava os leitores dos jornaes, no carro-motor... E os **caraduras** foram então ligadas aos carros bagageiros, também carros-motores.

Tenho na memoria um cocheiro de **caradura** muito folgazão, — Cupertino! — sempre gaiato,

Prompto, madama; depois do 13 de Maio, têm-se que apará dipressa...

Num dia de aperto, de dificuldades de transporte, dois vultos sociaes de destaque, meus amigos: — o cirurgião dentista Napoleão Certain e Alexandre Wilson, — valeram-se do seu,

lhadas, portas a dentro, no meu gabinete de trabalho... E não ha negar que Cupertino tinha lá o seu ponto de vista, muito respeitavel...

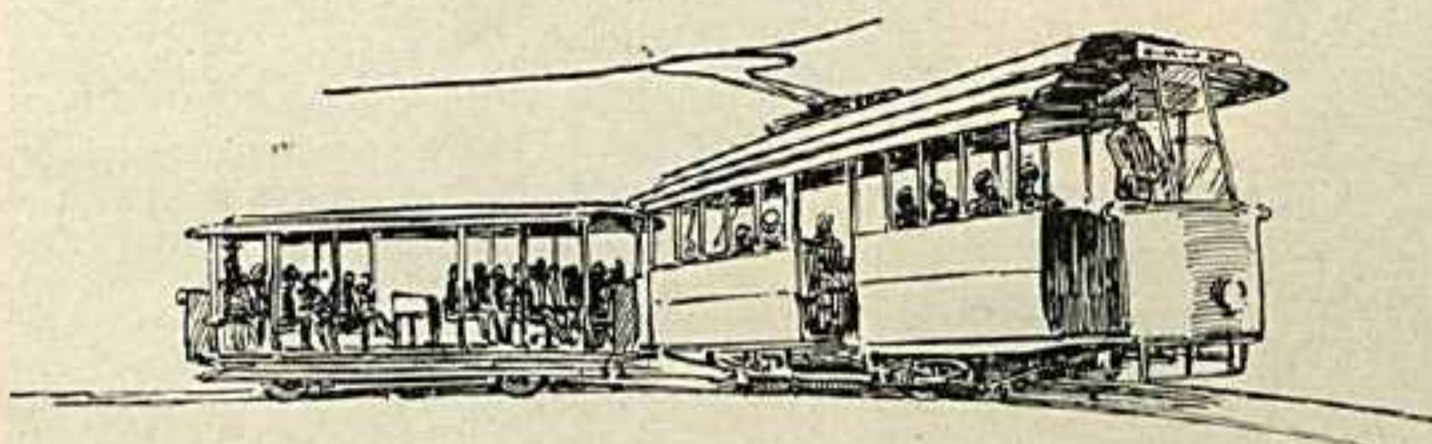
O **caradura** foi uma das felizes aspirações do meu tempo... Quanto estudante pobre se soccorreu desse transporte economico!... Quantos rapazes poupavam um nickel na passagem e lucravam um café, ao fim da viagem...

E' ainda interessante ver-se o **caradura** resistindo ás evoluções e ás revoluções do progresso...

Movidos áquelle tempo a tracção animal, nenhum delles ainda se moveu, nos dias que correm, como um bonde electrico... Pedem soccorro sempre, a um carro-motor, a um carro-baga-geiro...

O **caradura** é como que uma tradição intangível e se apresenta nos tempos modernos voltado para os primeiros tempos da Republica, ainda radicado á viação urbana de cerca de meio seculo...

J. L. Cupertino Leitão.



bem humorado. Suas pilherias chegavam até meu gabinete de trabalho... Não podia servir em bondes de primeira classe, entçe passageiros sisudos. Cumpridor de deveres, embora, difficilmente ficava sério... Tornou-se **especialista de caradura**... As cozinheiras, geralmente gente de côr, soffriam-lhe as piádas: — **Apára** o bonde, cocheiro; **apára**. — E Cupertino trava o carro, apressadamente, cheio de solícitudes: —

caradura, superlotada. Meu amigo Xand lembrou-se de perguntar-lhe, a meia voz: — Por que se chama **caradura** este bonde?

Cupertino, abrindo-lhe um cordial sorriso não se demorou em responder: — **V.S. me desculpe, mas os passageiros é que é caradura...**

— **Tableau!**... Quiz punil-o, ao ter conhecimento da irreverencia, mas o proprio Wilson desistiu da queixa e acabou tudo entre garga-

CLAUDE MONET E O SEU QUADRO RECUSADO

ESTAMOS em 1923, quando o Ministerio das Bellas Artes de França pediu ao famoso artista que lhe cedesse um de seus quadros para ser collocado no Museu do Louvre.

Um pedido desses é sempre recebido com orgulho, mesmo quando se é um Claude Monet.

De modo que a resposta do pintor foi a mais prompta possível.

— Com muito prazer! — acudiu elle — mas com a condição de eu mesmo escolher o quadro.

O Ministerio achou perfeitemen-

te aceitavel a condição proposta, e Claude Monet escolheu a sua celebre tela "Dejeuner sur l'herbe" e levou-a, elle mesmo ao Ministerio.

— Poderei saber — perguntou lhe então o ministro — por que escolheu essa tela no meio de sua bagagem artistica?

— Por que não? A razão é muito simples — respondeu o pintor. Este quadro foi recusado no Salon no anno de 1887...

Dessa data até 1923, decarream 36 annos. O artista recusado tornou-se celebre e graças a isso pôde fazer justiça pelas suas proprias mãos.

DUAS ANECDOTAS DE RUDYARD KIPLING

PASSANDO, certa vez, por uma livraria de Yorykshire, Kipling entrou para comprar um livro.

Escolhendo um volume mostrou-o ao livreiro, perguntando:

— "Que tal, este, é interessante?"

— Não sei, replicou o negociante, pois não o li.

— Como, exclamou o romancista, o senhor vende livros e não os lê?

— Nem todos, disse o livreiro: comprehendendo mal o seu espanto. Se eu fosse pharmaceutico, exigiria o senhor que eu provasse todas as drogas, antes de vendel-as?

ENGANO EXPLICAVEL

— Então, seu desavergonhado, que é que ia fazer para aquelle lado?

— Desculpa, meu amor, eu pensei que aquella eras tú...

* * *

— Ah! esta sim, filhinha, é uma montanha bem feita. As outras se desmanchavam mal eu sentava em cima.

— Mas mamãe, o papae está debaixo della!

Trafego

DISTRIBUIÇÃO INTERNA E GRATUITA

Feita por empregados e para empregados da The Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Co., Ltd., e Companhias Associadas no Brasil

Batendo o tympano

O ciúme das esposas prejudicando o trafego...

Ahi está uma these, das mais serias, por signal, que merece as honras de uma discussão no primeiro Congresso Internacional de Trafego que se realizar no Mundo.

O ciúme, essa "féra indomável" no conceito de um sociologo notavel, cujo nome não importa para o caso que vamos commentar, o ciúme, diziamos, é obra exclusiva da especie humana.

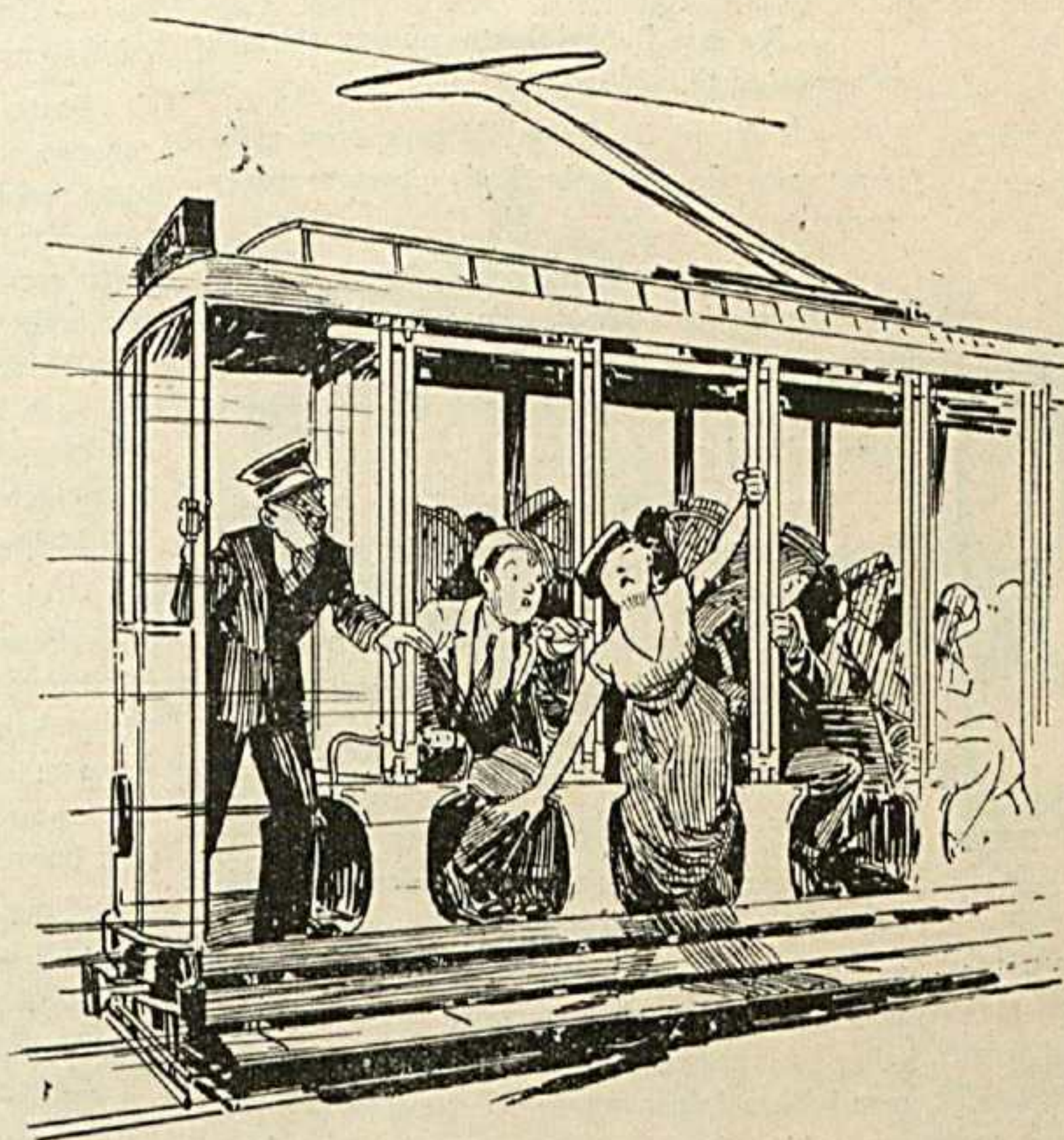
Homens e mulheres se alliam para crear esse pobre sentimento de origem talvez biliosa, embora os seus instituidores pretendam afirmar descender o indesejavel das fibras mais fortes de um coração apaixonado e que viva não cantando, como o Pierrot da canção popular, mas chorando e se lastimando de um amor mal correspondido.

Mas, pondo á parte o aspecto social da questão vamos encontrar o ciúme como elemento anarchisador do Trafego.

São communs os casos em que Othelos e Desdemonas se encontram num bonde ou num omnibus.

O choque desses dois vehiculos — o Othelo e a Desdemona — é, então, inevitavel. E depois de uma discussão, que a principio diverte os passageiros, saltam, não do bonde ou do omnibus, mas um em cima do outro e, quando não ha tiro ou punhal, os sacrificados são os passageiros que têm pressa e o carro que perde, pelo menos, uma lampada.

O caso que me inspirou estas tristissimas considerações sobre o ciúme e os prejuizos que a sua explosão causam ao trafego, vae relatado mais adelante, na secção "Soldados do Trafego".



É o caso de uma esposa que pelo simples motivo do marido, no sabbado de Carnaval, se ter desviado de uma apreciavel linha... de conducta, atirou-se, ella a linha... do bonde de Inhaúma. Pretendia morrer, disse.

É verdade que o bonde de Inhaúma passa pelo cemiterio do mesmo nome, mas graças á competencia dos nossos soldados do trafego, vae-se até o portão da necropole não debaixo do bonde, mas

em cima, num confortavel banco e mediante um simples tostão, coitadinho...

O resultado é que a ciumenta senhora foi retirada da linha, sobre a qual se deitára, esperando que o vehiculo lhe passasse por cima do corpo e continuou a viagem no proprio bonde. Mais adelante ella vê o marido á frente de um cordão.

Vinga-se a esposa ludibriada no cordão da campainha do bonde.

Puxa-o com força. O carro pára. Está nervosa. Agitada. E o bonde parado. Os demais passageiros tentam acalmal-a. Ella, porém, insiste em dar uma reprimenda ao marido. E salta mesmo. E só assim o bonde pode seguir a viagem.

A Inspectoria do Trafego, como a de Concessões discutem ha mui-

to tempo o problema do congestionamento da Avenida Rio Branco. Esqueceu, entretanto, de estudar uma medida capaz de impedir que os casos sentimentaes abandonem o doce aconchego dos lares conjugaes para explodirem nas linhas dos bondes ou nos proprios bondes. Porque a verdade é que os passageiros dos bondes não têm culpa de que os maridos das esposas ciumentas tenham tomado o bonde errado...

A campanha contra as esposas ciumentas, principalmente no que diz respeito a sua malefica influencia no trafego, é realmente difficil.

Não sabemos mesmo si devemos exercel-a sobre o espirito dos maridos, ou sobre o animo ou **desanimo** das ciumentas.

Talvez si pudessemos convencer a elles, os prevaricadores inhabeis, da vantagem de não atravessarem as ruas onde passam bondes, o problema se resolvesse satisfactoriamente.

Os homens são, em geral, mais obedientes que as mulheres.

E si alguns desobedecem ás leis do matrimonio é porque naturalmente já estão obedecendo a outros dictames, o do amor, principalmente. Esse detalhe, porém, não nos interessa.

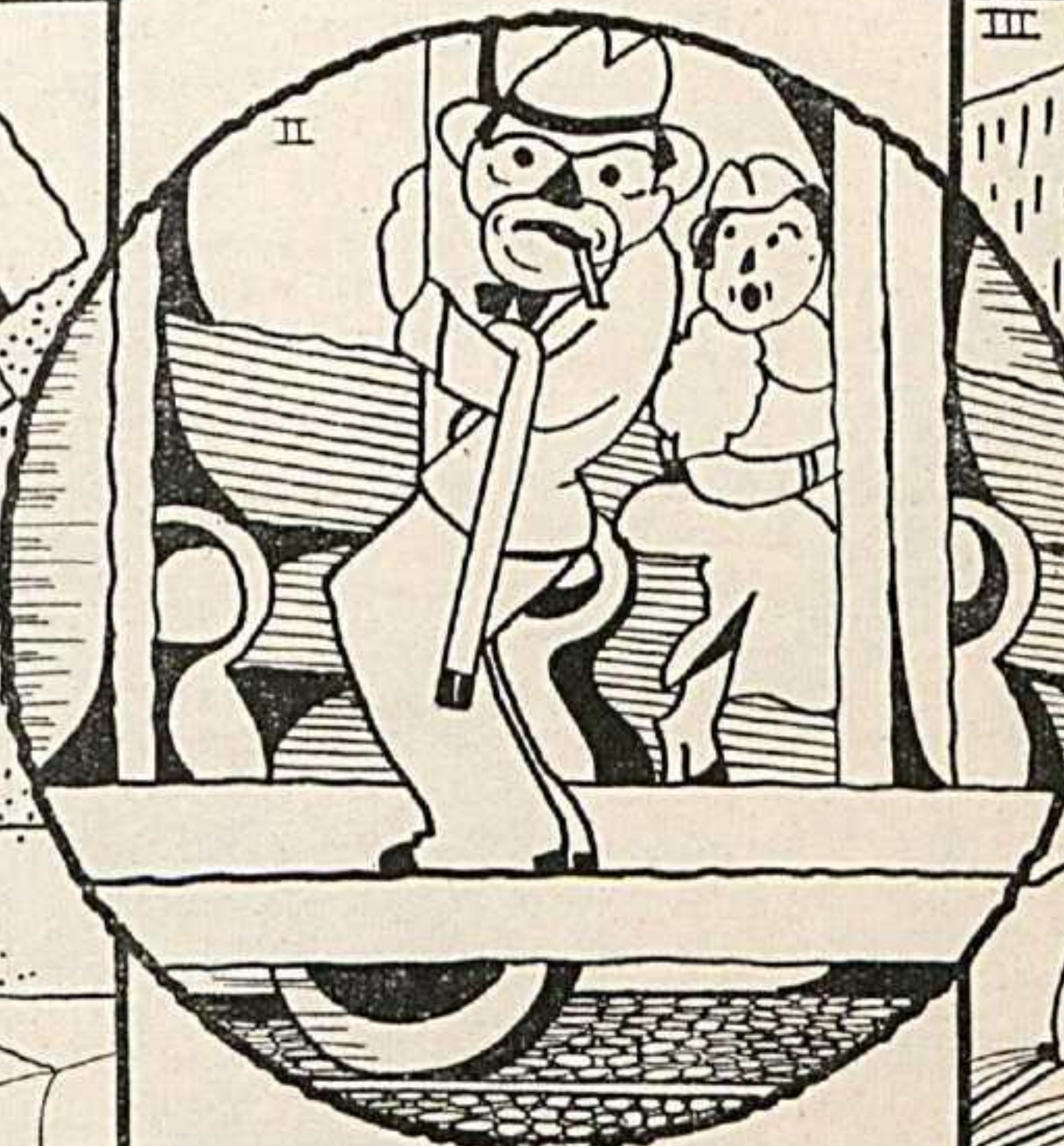
O que vale defender, no momento, é o trafego de bondes, tão seriamente ameaçado pelo ciúme inconsequente das esposas ciosas do unico amor do seus maridos...

T. de S.

OS "CACETES" da Cidade Maravilhosa por JUSTINO



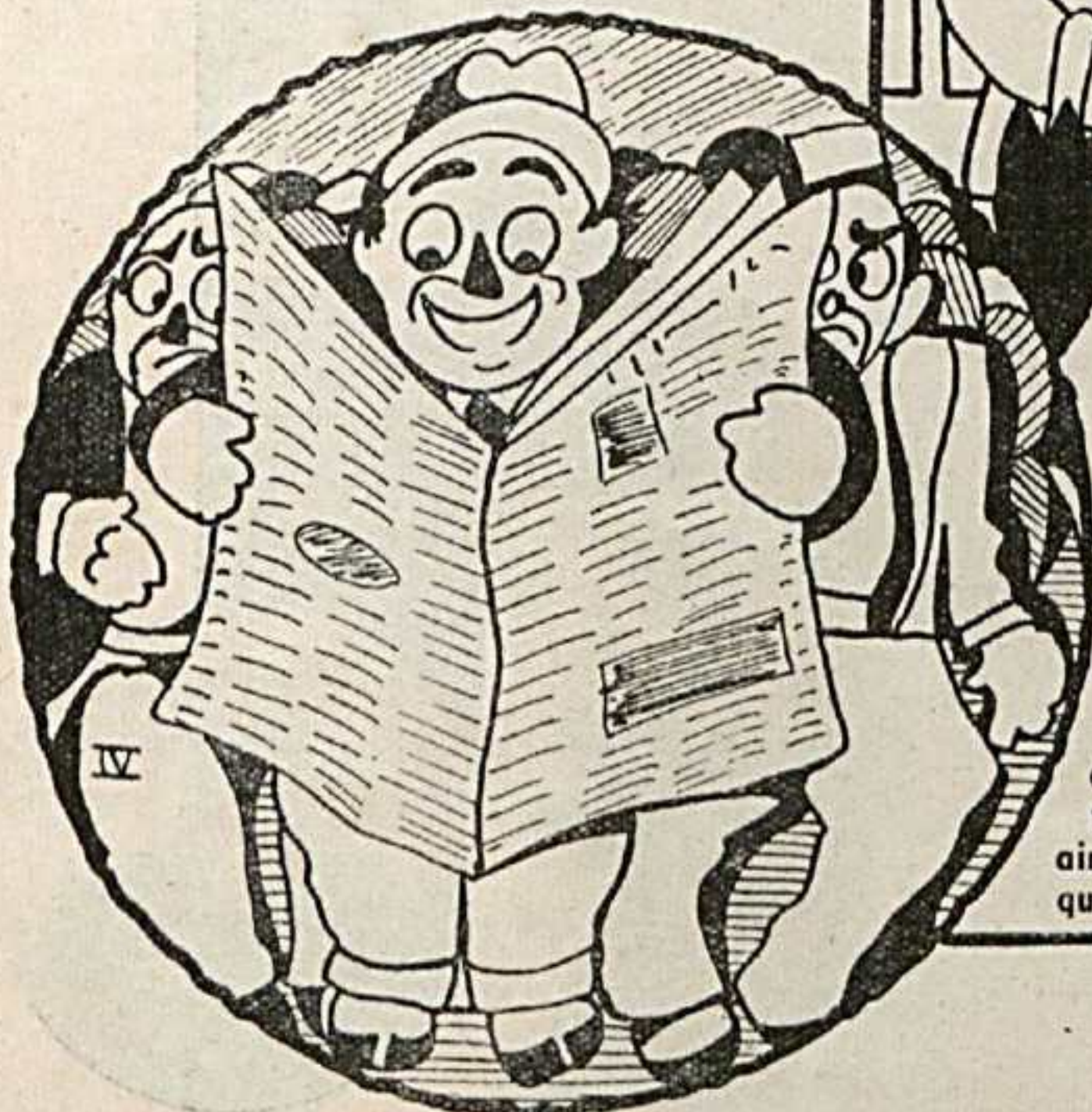
O "cacete" n.º 1, é o do telephone. Fica horas e horas a "bater papo", discutindo e fazendo considerações sobre a UTILIDADE DA CABEÇA DE PHOSPHORO DEPOIS DE QUEIMADA!...



O individuo que tem a mania dos macacos: "MACACOPINGENTILITE". Ha logares vagos nos bancos dos bondes, porém, elle insiste em ir pendurado toda a viagem...



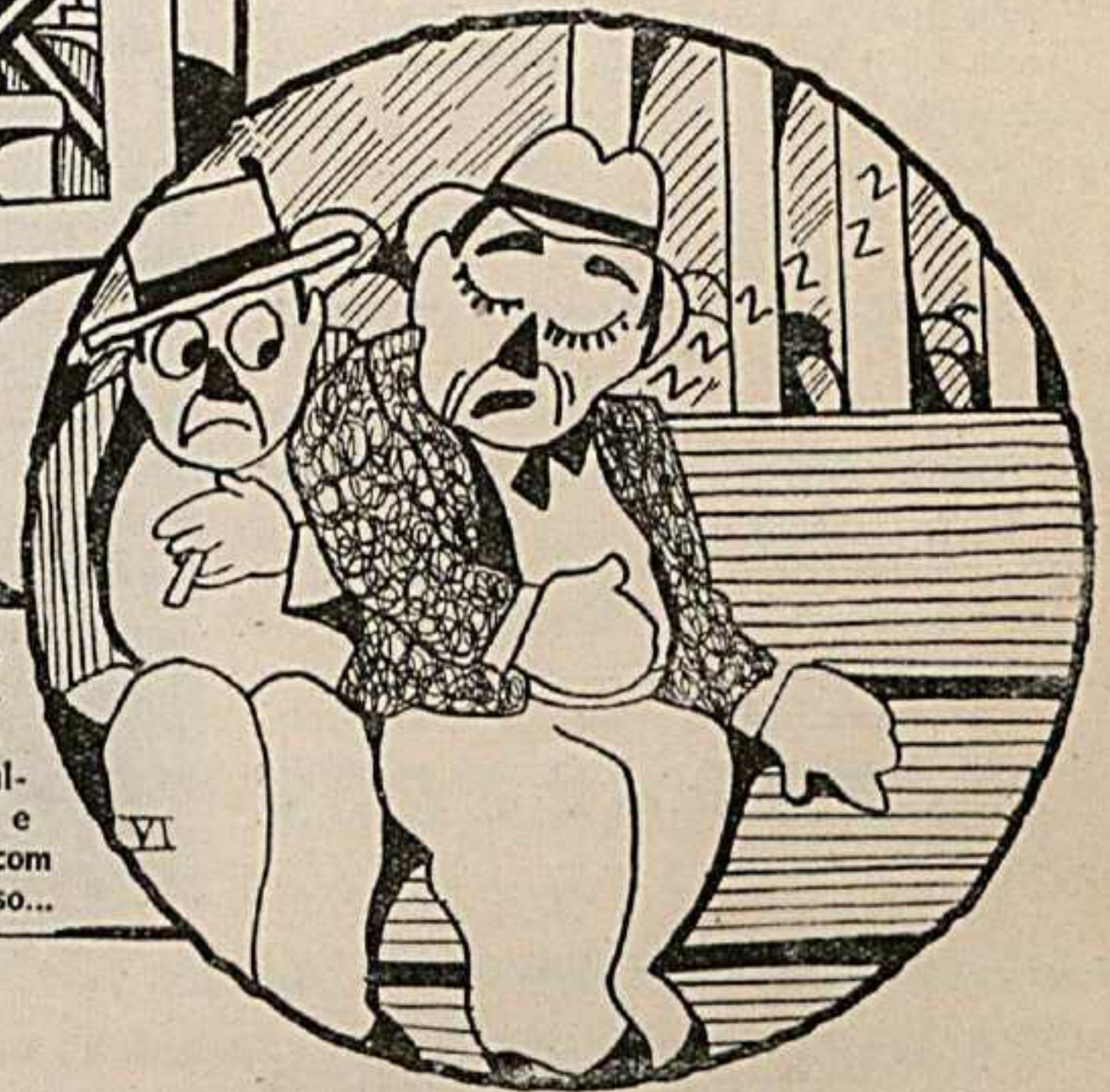
O eterno displicente. Ao atravessar as ruas, o "babaquára" que tudo olha, só não cuida da propria vida, como que para causar prejuizos aos outros...



O que entende de lêr nos bondes, causando aborrecimentos geraes aos seus visinhos.



O "seu Coisa", que só apresenta ao motorista uma cedula de grande valor, ao saltar do omnibus... e ainda faz barulho com quem nada tem com isso...



E o da "sesta"? Esse é formidavel: principia a roncar, e, sem cerimonias, "desaperta" a gordura para cima dos outros...

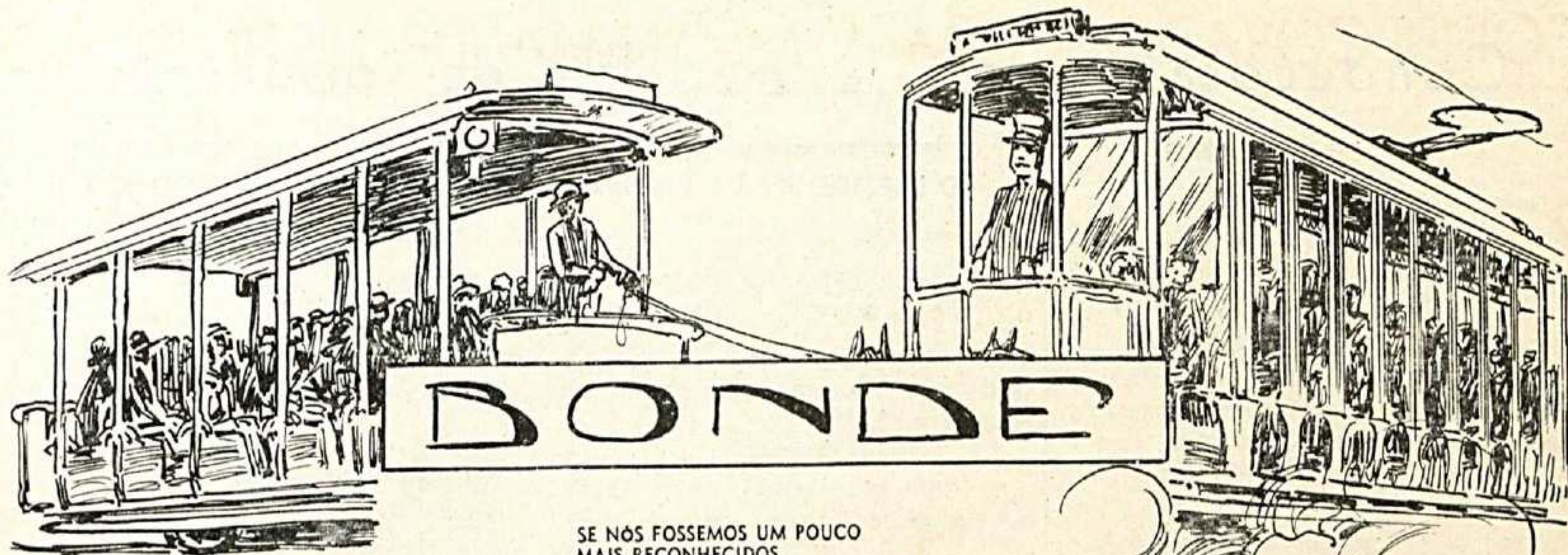
Light

PASSE POR CIMA!



JUNHO 1936
NUMERO 101
VOLUME 9
ANNO 9
RIO DE JANEIRO

ACQUARONE



SE NÓS FOSSEMOS UM POUCO
MAIS RECONHECIDOS,
JÁ TERIAMOS LEVANTADO
UM MONUMENTO
AO BONDE!
UM MONUMENTO BEM ALTO,
NO MELHOR PONTO DA CIDADE,
E EM CUJA BASE
DE CIMENTO ARMADO,
APARECESSEM SYMBOLOS
DE TUDO QUANTO DELLE
TEM VIVIDO E NASCIDO.
MAS SOMOS MUITO INGRATOS!
E O POBRE DO BONDE,
CONTINUA ESQUECIDO
A SE ARRASTAR
NOITE E DIA
PELOS TRILHOS ESTICADINHOS
QUE NEM FOLHA DE PAPEL ALMAÇO!

COITADO DO BONDE!...
ELLE É O PARTIDO
QUE TODOS TOMAM QUANDO
A NECESSIDADE FAZ CARETAS...
É O CUMPLICE INNOCENTE
DE MUITA POUCA VERGONHA
DOS BOLINAS.
É O AMIGO CAMARADA
DOS NAMORADOS TROUPAS
QUE AINDA EXISTEM,
USANDO DOS PROCESSOS
DE QUE USARAM OS VÓVOS,
QUANDO GRELVAM
AS MENINAS... DE LONGE.

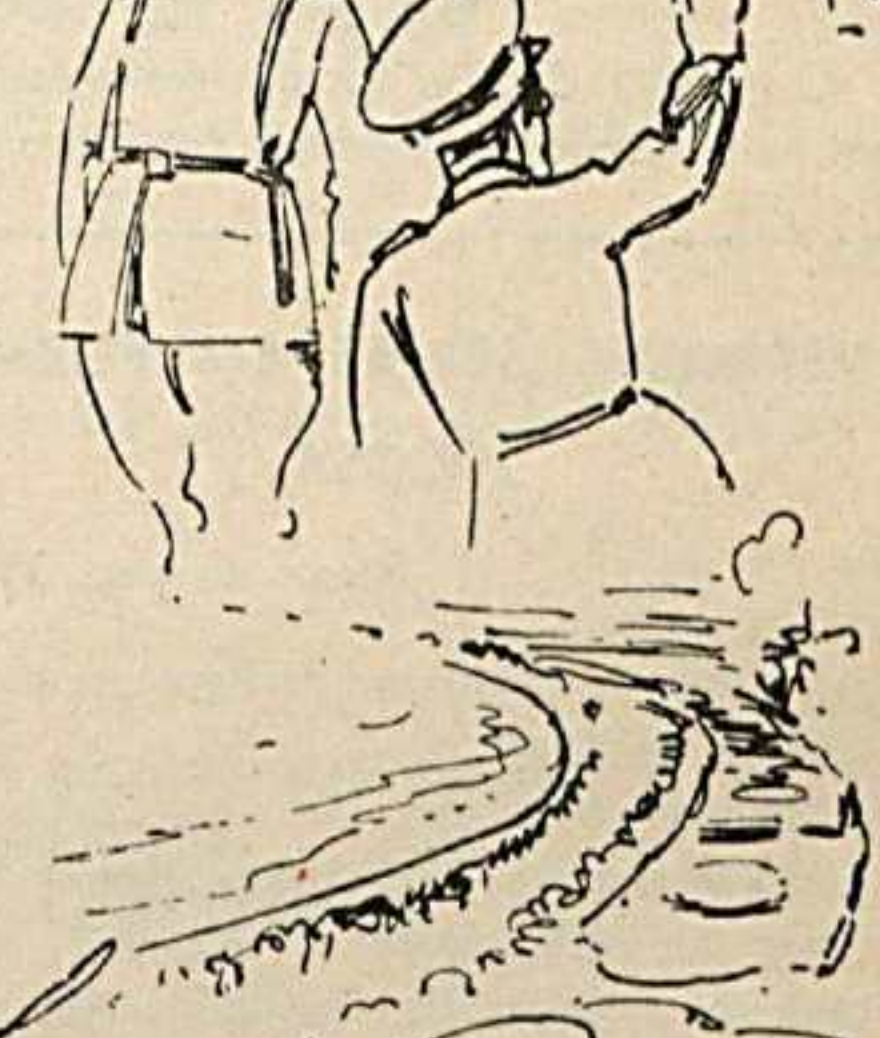
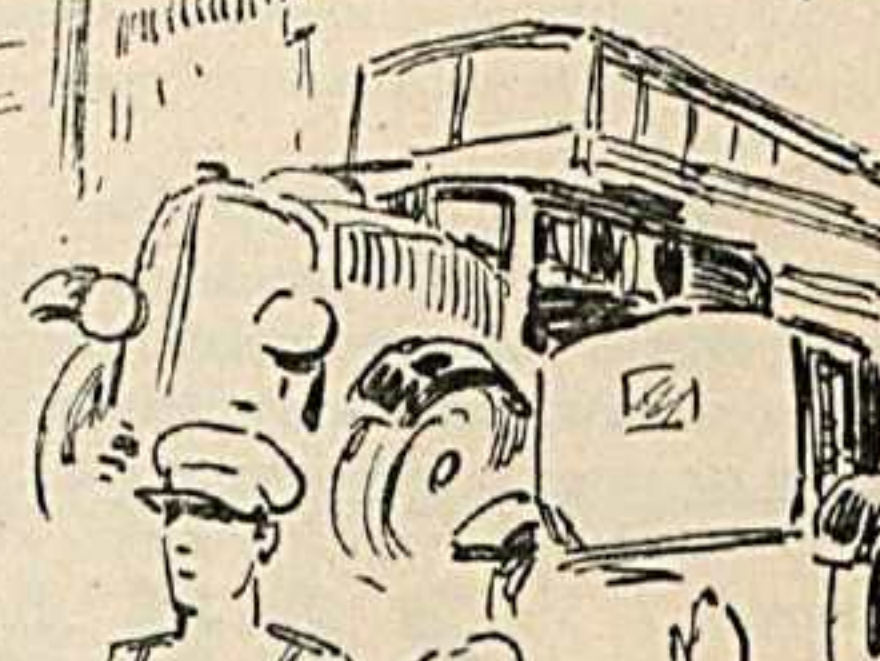
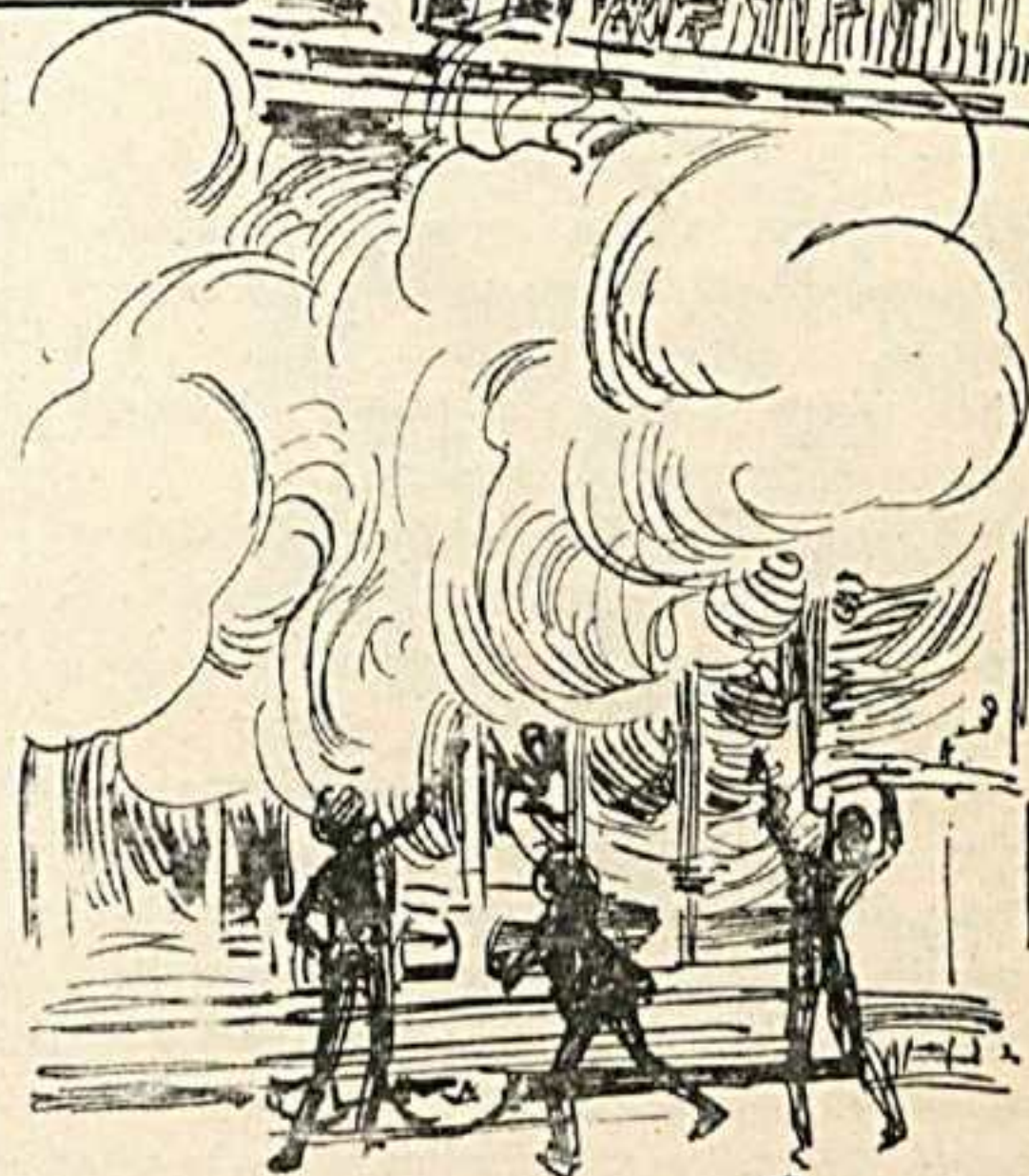
CARREGA TODO O MUNDO
SEM NUNCA SE QUEIXAR
DE EXCESSO DE PESO, NEM DE CANSAÇO
PRESTA TUDO QUANTO É SERVIÇO
A TODO O MUNDO.
E... PAGA, O PATO,
QUANDO O ZÉ-POVINHO
SE ZANGA, PORQUE A PRIMEIRA
COISA QUE ESSE ZÉZINHO GENIOSO
FAZ QUANDO BRINCA DE REVOLUÇÃO,
E SAPECAR FOGO NO BONDE!...
FIEL COMO ELLE SÓ, COITADO!
VEM AUTOMÓVEL,
VEM OMNIBUS,
VEM AUTO-LOTAÇÃO... VEM TUDO,
E ELLE, FIRME!
NÃO DIZ NADA,
OLHA AS "NOVIDADES"
RINCHA NAS CURVAS,
SORRI SEM NINGUEM DAR POR ISSO.
E... CONTINUA BONDE!

TIRAM-LHE OS BURROS
POEM-LHE OS BURROS...
ATACAM-LHE ELECTRICIDADE,
E ELLE... CONTINUA BONDE MESMO!
A CIDADE FICA CADA VEZ MAIOR.
AS RUAS ALARGAM-SE,
ACABAM COM OS LAMPEÕES DE GAZ,
(COM OS DE CARNE E OSSO, NÃO!!)
ARRANJAM ARRANHA-CÉOS,
E AGACHES...
ANNUNCIOS LUMINOSOS,
SALADA DE POLICIAS...
PLANTAM "JARDINS DA EUROPA"
NOS ATERROS DA GUANABARA
TUDO VAE MUDANDO,
E O BONDE... FIRME!

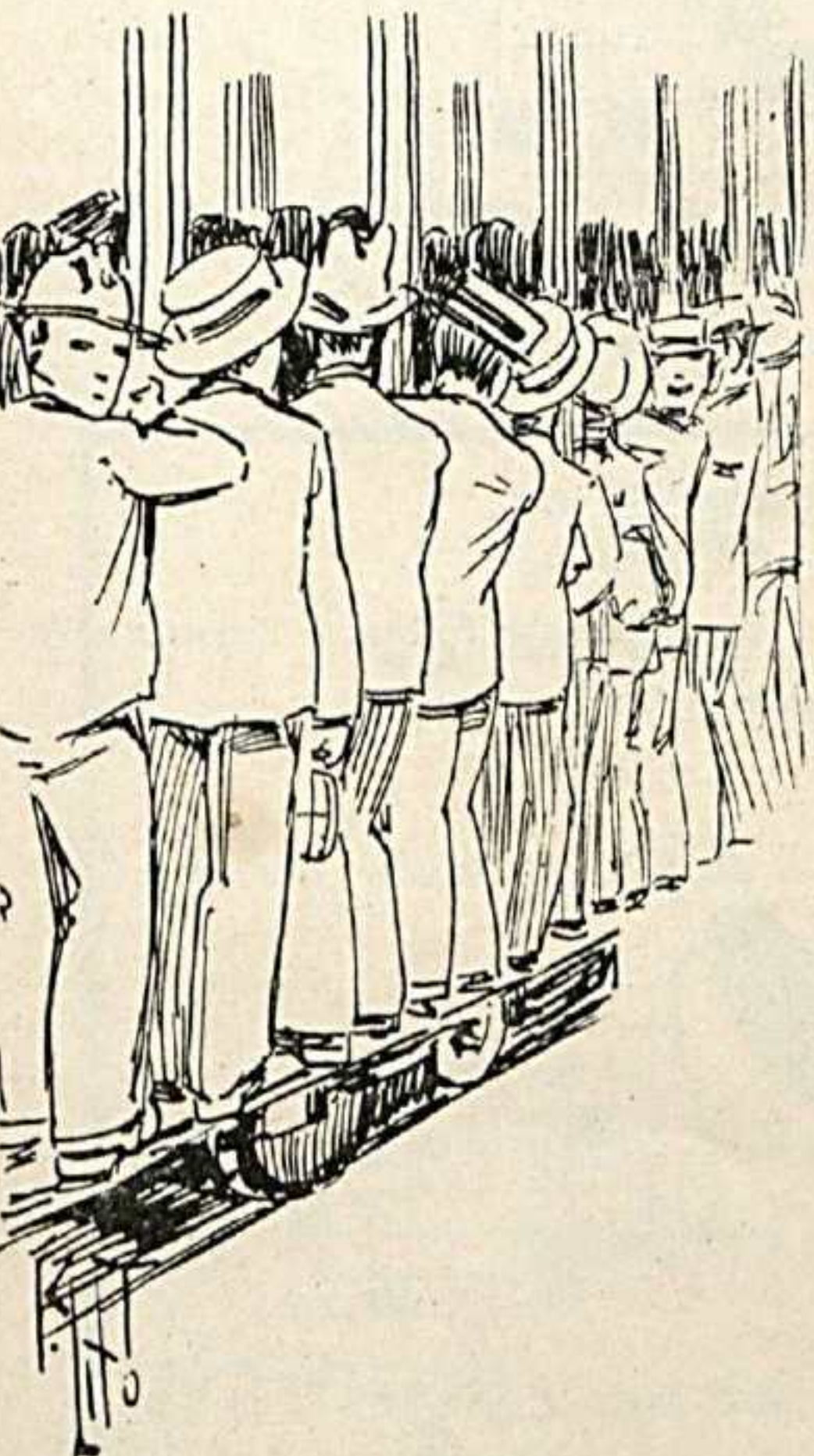
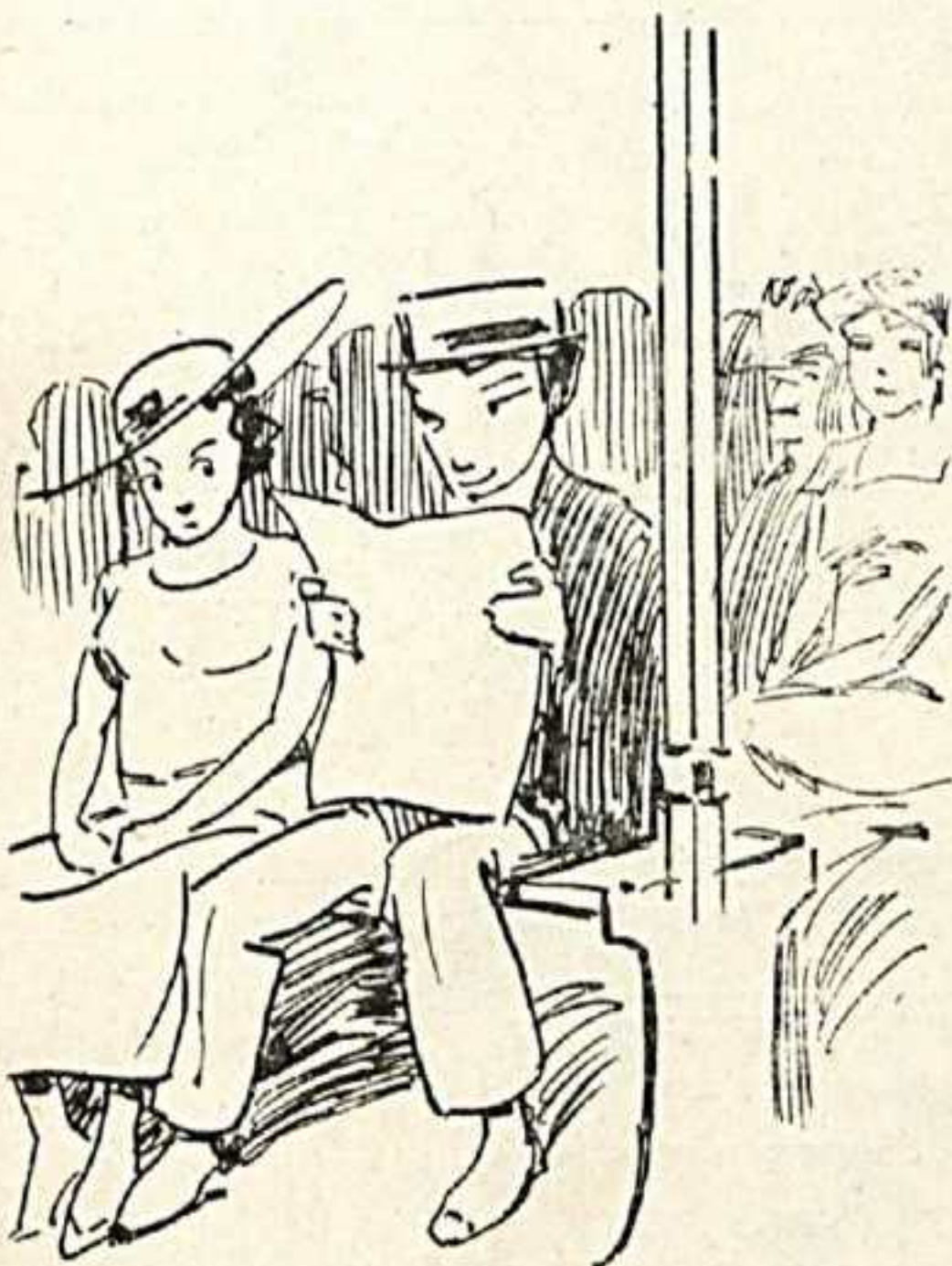
OH! BENEMERITO TEIMOSO!
OH! INTELLIGENTE CONSERVADOR!
SE TU QUIZESSES
SERVIR DE MODELO
PARA A OPINIAO PUBLICA
EM MATERIA DE POLITICA...

Iveta Ribeiro.

(Do livro "Segunda Mutoção" inédito)



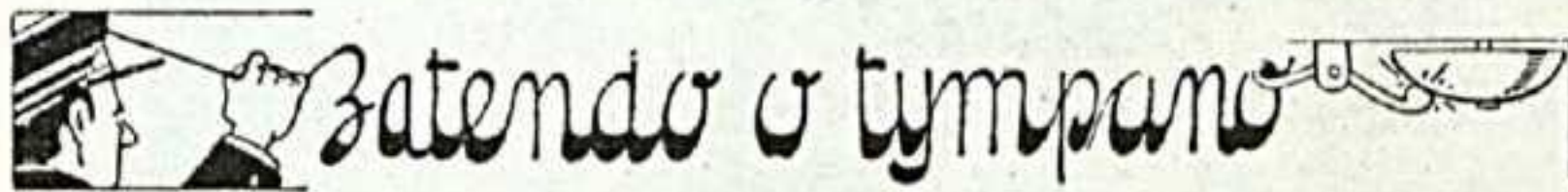
Iveta Ribeiro



Excelsior

DISTRIBUIÇÃO INTERNA E GRATUITA

Feita por empregados e para empregados da The Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Co., Ltd., e
Companhias Associadas no Brasil



A passagem do decimo anniversario da Viação Excelsior foi motivo para que na garage da rua Dezembargador Izidro se reunissem os chefes de maior responsabilidade aos funcionarios menos graduados para uma festa de encantadora cordialidade.

* * *

Felizes, como os demais funcionarios da Light e Companhias Associadas, os que trabalham na Viação Excelsior!

E isso porque o ambiente em que labutam é do mais puro e confortador. Parece uma só familia, a Viação Excelsior.

Inspectores, fiscaes e operadores, offerecem, a nós outros a impressão de viverem, de mãos dadas, numa perfeita comprehensão de deveres, guardadas as responsabilidades de cada um, chefes ou subalternos.

Naquella noite em que a garage principal da Viação Excelsior regorgitava de luz e transbordava de alegria, eu evoquei, sem querer, os primeiros dias dos seus serviços de omnibus.

A população carioca recebeu a Viação Excelsior sob a mais desvanecedora confiança.

Seus carros offereciam uma novidade: o pagamento á sahida.

Esse systema, pelo seu lado pratico, agradou desde logo.

O publico sentiu e acceitou a innovação. Surgiram os primeiros applausos... Os chronistas da cidade glosaram com paginas plenas de observação e verdade, as vantagens do systema.

Os cariocas, que diziam, até então, o classico "fala-me logo, a sahida", expressão popular cujo sentido era despachar um amigo palrador e inconveniente, passaram logo a dizer um mais opportuno — ora, "pague-me logo, á sahida"...

Mais tarde, creou a "Viação Excelsior", os omnibus de dois andares, que o carioca, na sua "verve" inexgotavel, passou a chamar de "chopp duplo".

Evoluindo sempre a Viação Excelsior é hoje procurada pela certeza que tem o seu passageiro de chegar ao fim da viagem.

Seu serviço de trocadores é tambem modelar. Elles estão sempre nos pontos certos, determinados.

E nunca deixam de fazer um troco por falta deste ou daquelle nickel...

* * *

Os dez annos de existencia da Viação Excelsior não cabem numa pequena chronica. Nós já o sabemos.

Mas o que pretendemos exaltando os serviços que a Viação Excelsior presta ao publico, é constatar que não fôra aquelle espirito de cordialidade e cooperação, a que nos referimos e que foi o maior encantamento da festa commemorativa levada a effeito na garage de Dezembargador Izidro e talvez a Viação Excelsior não constituisse, hoje, como realmente constitue, um dos grandes orgulhos da cidade.

* * *

Viação Excelsior, a benemerita..
Benemerita, sim!

Instituindo o pagamento á sahida, pôz fim ao velho habito de pagarmos as passagens das pessoas amigas...

E quando essa pessoa amiga era uma senhora...

Não precisamos descrever a tortura de um pobre cavalheiro, que trazia os nickels contados para a sua passagem, obrigado a uma gentileza:

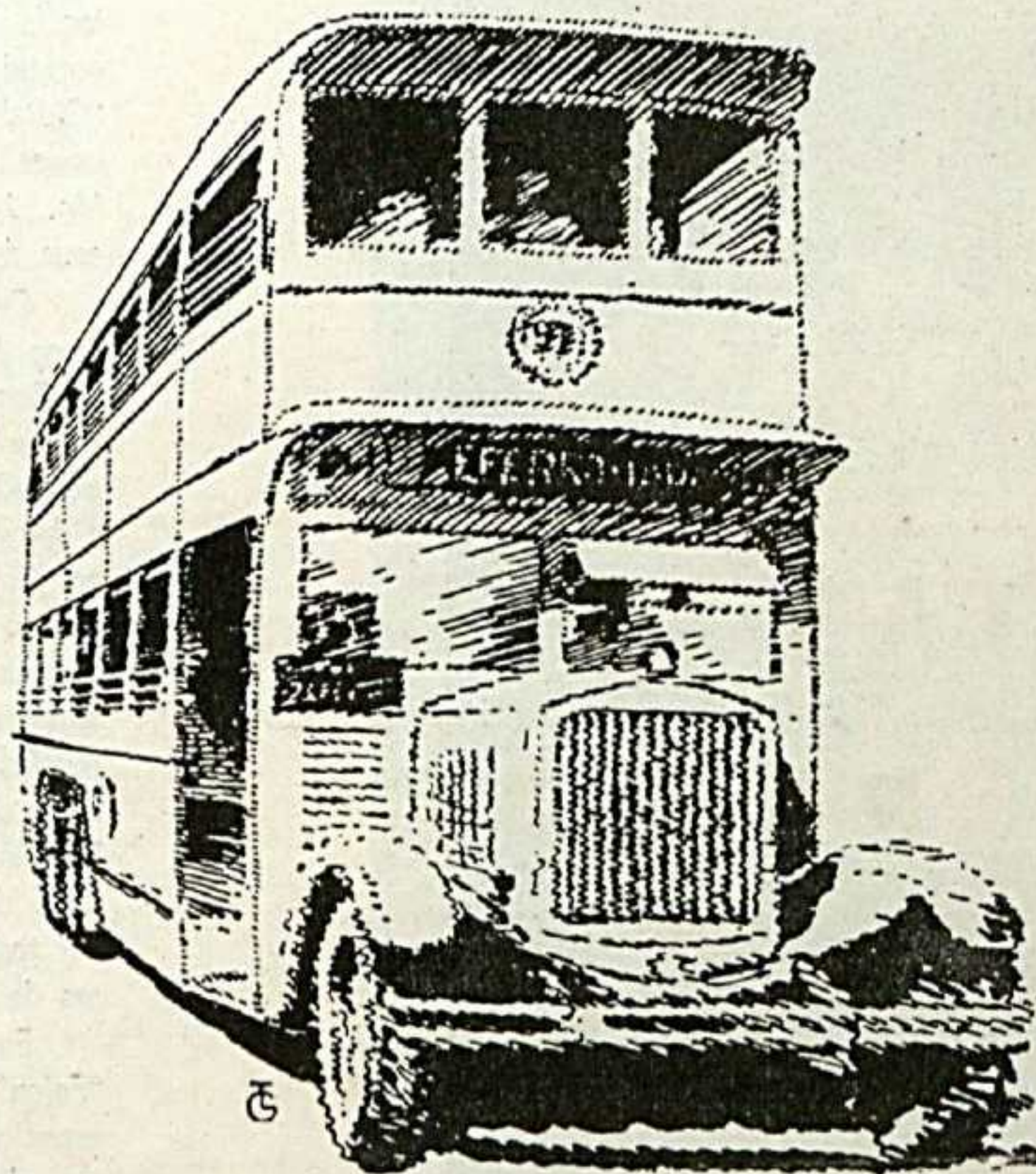
— V. Excia., dará licença, não?

E ella, a dama, fingindo-se constrangida:

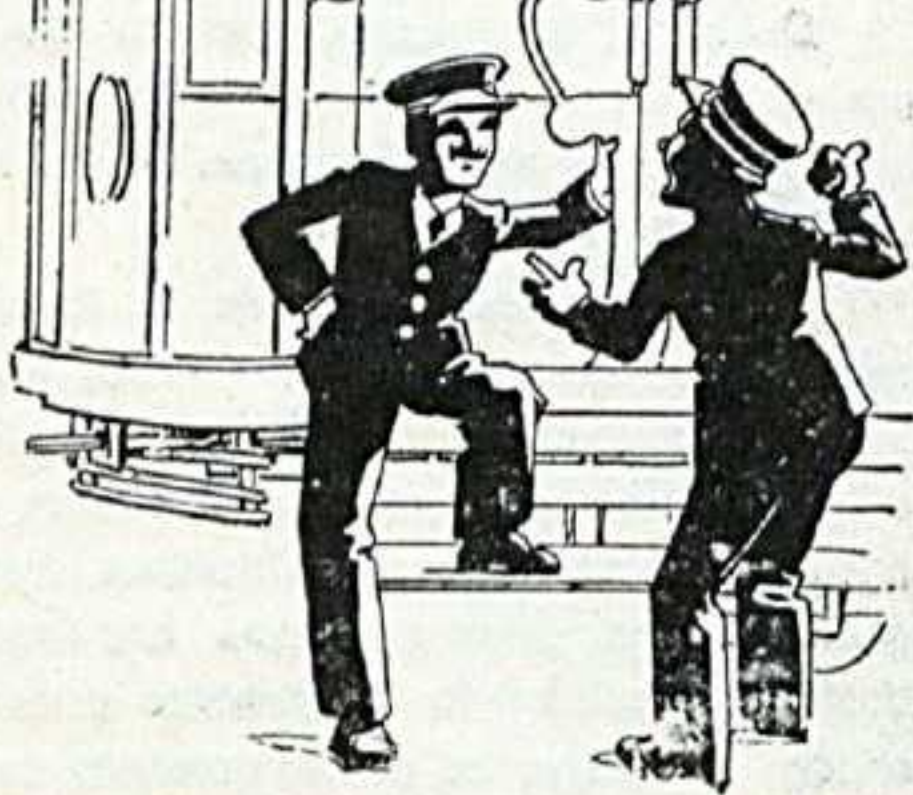
— Oh! meu caro senhor, não se incomode, por Deus...

A "Viação Excelsior" livrou o carioca dessa tortura.

E si outros motivos não subsistissem, este, por si só, justificaria o entusiasmo e mais do que entusiasmo — a gratidão da cidade...



Moacyr da bandeira



— Bem, vamos tomar o nosso cafésinho da pragmática...

— Sim, mas á hora da sahida vê lá si vae apparecer algum cidadão por ahi, de revolver em punho.

— De revolver em punho? Onde?

— No ponto de Irajá. O 6616 não te contou o caso?

— Não.

— Ah! E' engraçadissimo. O 6616, Abdael Messih Meriss Saad trabalha na tabella 969 da linha de Irajá.

E já estava se preparando para partir do ponto, na viagem de 21.31, quando um camarada, um tanto alcoolisado perguntou quando sahiria o bonde.



— Irá já, respondeu, com certeza o Abdael.

— Causa **ira, já**, essa tua mania de fazer trocadilhos!

— Não te zangues, **por tão** pouco...

— Não é questão de zangarme, estou falando sério... Pois, como eu estava contando, quando o 6616 respondeu que o carro não demoraria a partir, o homem gritou, como um louco:

— "O carro não sae sem minha ordem!"

O Abdael não ligou muita importancia ao sujeito...

— Ligou o carro...

— Claro! Pois o cidadão não conversou: sacou de uma arma calibre 38 para alvejar o Abdael...

— E por que não atirou? Alguem **a tirou** das mãos do homem...

— Não; a arma cahiu, por si mesma, das mãos do valente...

E vocês ainda dizem que nós, motorneiros não estamos sujeitos a esses **sujeitos**...

— Depois eu só é quem faz trocadilhos...

— Mas os seus são bem feitos, confesso...

— **Isso geito** eu tenho... Mas, afinal essa historia de tiro não pega...



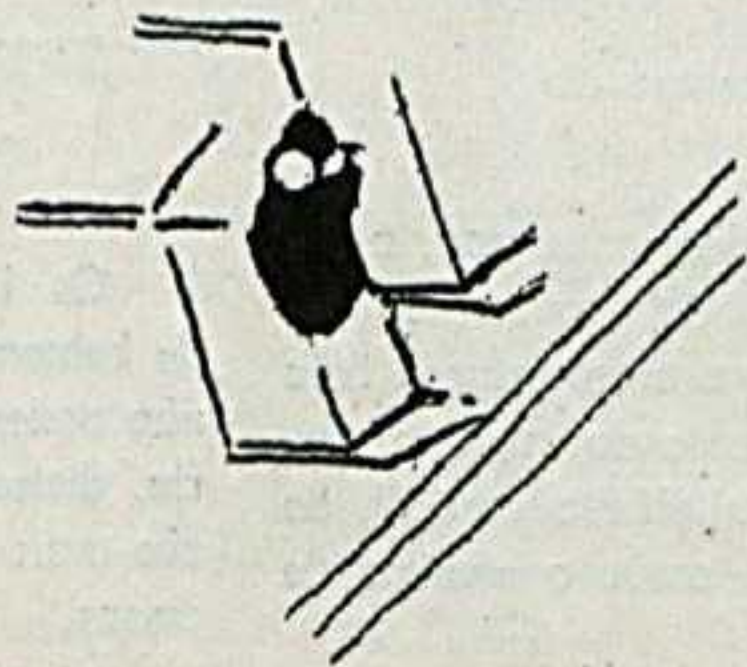
— Não pegou, mas poderia ter pegado... E achas direito um motorneiro levar uma bala, assim, nem mais nem menos...

— Ora, uma bala!... Não me **obala** o animo...

— Tu és incorrigivel...

— Não é ser incorrigivel, filho; é a verdade...

— Conheces o fiscal 174?



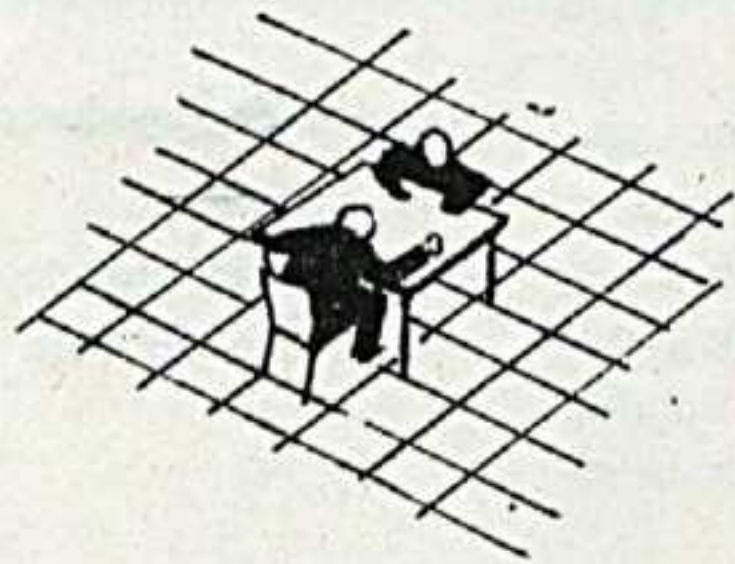
— Sei, sei... o Moacyr Pereira de Mello...

— Exactamente... Pois o Moacyr andou outro dia atrapalhado,

não com uma **bala**, mas com muitas...

— Onde? Como?

— Ah! E' verdade; tu estavas de férias... Pois foi neste carro, O 174, tu o sabes, é um bom rapaz. Na Praça da Bandeira, esquina da rua Mariz e Barros, o Moacyr pulou no carro e um grupo de moleques, assaltou o estribo, difficultando-lhe o serviço. O Moacyr, com delicadeza, fez sentir a inconveniencia daquella pratica obrigando-os a saltar.



Foi o bastante! Pouco depois o Moacyr era aggreddido por dois mal recalitrantes enquanto os outros lhe atiravam uma saraivada de **balas!**

— Coitado do Moacyr! Ficou, então, muito ferido!

— Ferido?

— Sim, pelas balas...

— Ah! Não! As **balas** eram de ovo, altéa, chocolate... Os moleques eram **baleiros**...

— Ora... E eu aqui assustado com a sorte do Moacyr... Bem, vou pagar o café.

— De quanto é essa prata?

— 2\$000.

— Não me fale em 2\$000. Ainda hontem houve duas encencas por causa delle...

— Já sei; passageiro que affirmou haver pago a passagem, exigiu o troco...

— Uma foi com o Antonio Mattos Junior, conductor 1139, da linha da Cancellla. Ao chegar o carro á Praça Tiradentes, o homem scismou de querer um novo troco...



Abriu a **cancellla**, como diz o vulgo, isto é, botou a bocca no mundo. O Mattos, porém, foi energico e não fez questão de ir á policia...

— E no districto?
— Ah! No districto é que foi gosado! O commissario mandou revistar o homem e o troco foi encontrado em um dos bolsos...

O outro caso foi com o 1239, Durvalino Pinto da Silva. O Durvalino reagiu tambem e acabaram os dois **trocando**.

— A prata?

— Não; uns sôcos...

— Qual! Esta nossa vida mesmo... E' preciso uma paciencia. Hontem, no Largo do Machado, o conductor 4482, Eduardo de Souza, andou atrapalhado com um camarada que carregava um aparelho de radio.

O homem negou-se a pagar a nova secção. Deu signal de alarme. Saltou do carro, dada a energia do Eduardo, carregando o aparelho. Mas o homem **irradiava** biles... E acabou atracando-se com o 4482...

— Esta nossa vida.

— A de vocês só, não... Pensas que os motoristas de omnibus não soffrem tambem o seu pedaço? Conheço um, o Antonio Lopes da Costa que, em plena Avenida Rio Branco, foi aggreddido por um passageiro.



— Como foi a historia?

— O homem vinha dormindo no omnibus. Dia claro. A's 15 horas. O carro foi ao Monroe, voltou e o homem dormindo. Na volta, ali á altura da rua Chile o homem acordou.

— Ah! Nem queiras saber! Ficou por conta! E aggreddiu o motorista com um guarda-chuvas...

— E o motorista?

— Lançou mão de outro guarda...

— Metteu tambem o guarda chuvas no passageiro?

— Não, filho; lançou mão de outro guarda, um **guarda civil**...

— Chega... **Parei** contigo...

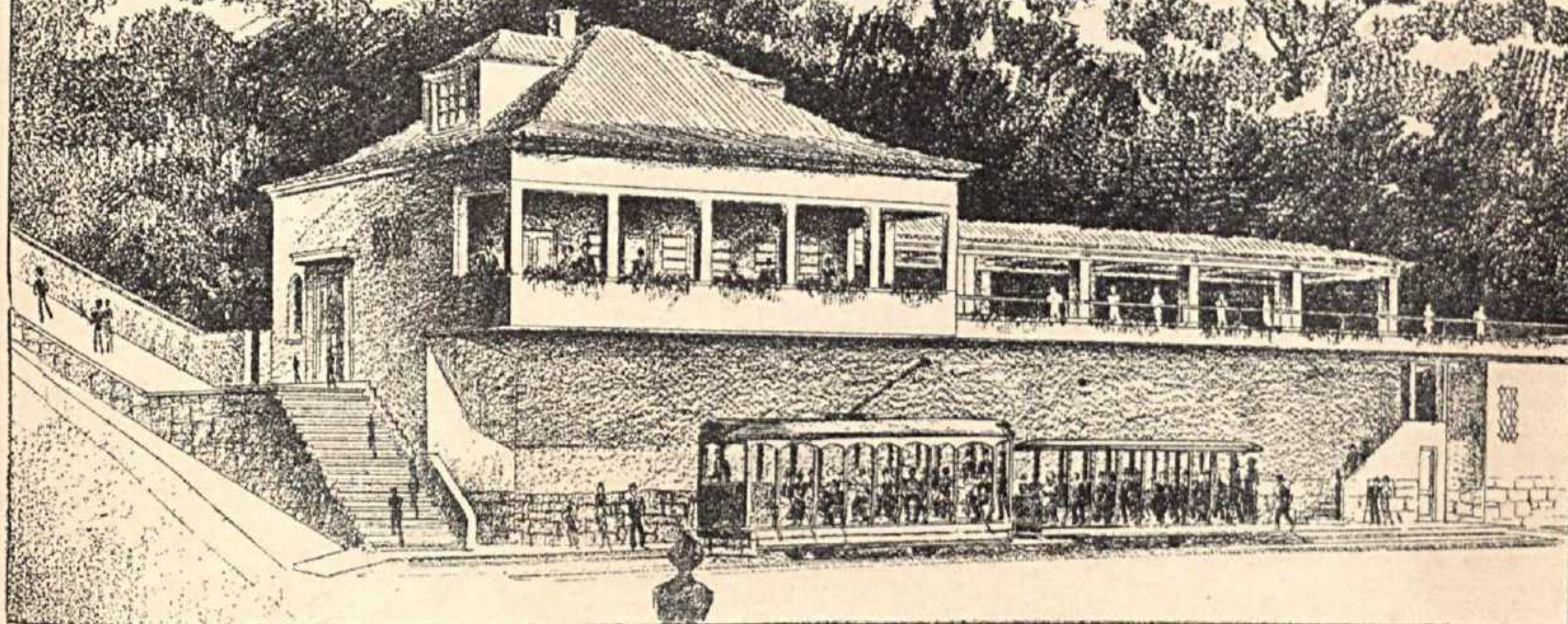
— Então, anda... Liga o carro... Já estamos na hora...

SALVA-VIDAS



NOVA ESTAÇÃO E RESTAURANTE NO SILVESTRE

DA CIA. FERRO CARRIL CARIOCA
E E. F. CORCOVADO



CONSTRUCTORES:

SCOTT & Co. Ltda.

"ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES"

Avenida Rio Branco n.º 109 - 5.º - Salas 35/37

TELEPHONES — 23-3520 — 23-6052

Rio de Janeiro




ALLIANCE ASSURANCE COMPANY, LIMITADA

FUNDADA EM 1824

Autorizada a funcionar no Brasil pelo Decreto N.º 8864, de 2 de Agosto de 1911

Reservas exceedem £ 30,000,000/-/-

SEGUROS DE FOGO

Opéra em 

SEGUROS MARITIMOS

ACCIDENTES DE AUTOMOVEIS (Incluindo responsabilidade a terceiros)

— Agentes em todas as cidades principaes do Brasil —

AGENTES GERAES

WILSON, SONS & COMPANY, LIMITED

AVENIDA RIO BRANCO, 35 e 37

Caixa Postal 751

RIO DE JANEIRO

Telephone 23-5988



SOLDADOS DO TRAFEGO

F. C. SCOVILLE

Desenhos de ACQUA



OS empregados de uma grande companhia de serviços publicos differenciam-se das outras classes de trabalhadores por um traço especial e muito caracteristico. Embora todos que trabalham em qualquer industria estejam contribuindo para o bem da collectividade, aquelles que exercem a sua actividade em serviços da categoria a que nos referimos são verdadeiros serventuarios directos do publico.

Realmente servir em empresas a cujo cargo se acham as responsabilidades da iluminação publica, da distribuição de força, dos telephones e dos transportes colloca cada empregado dessas companhias em posição analogo á de um soldado, cuja vida se dedica á defesa da collectividade e á protecção dos seus mais viciaes

regularidade destes e da pontualidade na observancia dos horarios dependem para toda a população condições, cuja alteração envolveria graves prejuizos pessoais para cada cidadão e enormes inconvenientes para a collectividade em geral. Os modestos trabalhadores, que dia após dia, cumprindo rigorosamente as suas obrigações regulamentares, mantêm esse grande serviço em funcionamento tão perfeito quanto é humanamente possivel, estão prestando á população da cidade inestimaveis serviços, cujo valor só é em geral apreciado quando um motivo de força maior determina uma inevitavel interrupção da rotina do seu funcionamento.

Uma grande tempestade, uma excepcional congestão nas ruas determinada por algum acontecimento que altera a vida da cidade por algumas horas vêm trazer ao publico a noção de quanto deve aos esforçados soldados do trafego, que todos os dias, faça bom ou máo tempo, asseguram a cada um o transporte ao seu posto de trabalho com uma precisão que o livra de preocupações e de precipitações e á tarde lhe garante o retorno ao lar, com a mesma methodica regularidade. Um pequeno esforço de imaginação póde fazer comprehender como seria impossivel manter a intensa actividade de uma grande cidade com uma vasta area como acontece com a nossa capital, se serviços efficientes de transporte urbano não tornassem possivel o que para as gerações passadas teria sido encarado como phantasia irrealizavel. O empregado do commercio que trabalha em uma loja do centro da cidade póde residir com sua familia em um remoto suburbio, onde sem grande sacrificio pecuniario tem uma casa cercada de um quintal, desfructando assim condições de conforto e de hygiene, que sem o bonde seriam incompatíveis com a sua modesta receita. O omnibus e ainda o bonde facilitam tambem aos profissionais de todas as classes a residencia em pontos apraziveis da cidade, que sem aquelles meios de transporte só seriam accessiveis aos ricos.

Tudo isso depende, é certo, de uma grande organização baseada em vasta systematização technica e em grandes recursos de capital. Mas são os soldados do trafego que dão á esse grande aparelho de transportes eficiencia, pela execução disciplinada dos encargos de que cada um se acha incumbido. Assim como em um exercito o exito dos planos do estado maior depende em ultima analyse do valor e da disciplina dos soldados, em um serviço publico como o dos

transportes urbanos o successo é assegurado pelos empregados de todas as categorias, que cumprem rigorosamente o seu dever.

E' interessante notar como os empregados dos serviços de transportes urbanos da Light já tiveram a intuição de que, sendo funcionarios da Companhia, são ao mesmo tempo serventuarios do publico. Ha nelles um espirito de dedicacão ao bem da grande collectividade urbana, que é semelhante ao que anima os soldados inspirados pela idéa do dever. Quando occorrem inundações ou outros acontecimentos capazes de perturbar seriamente a normalidade



interesses. No caso dos transportes o facto que assignalamos é talvez ainda mais particularmente apreciavel.

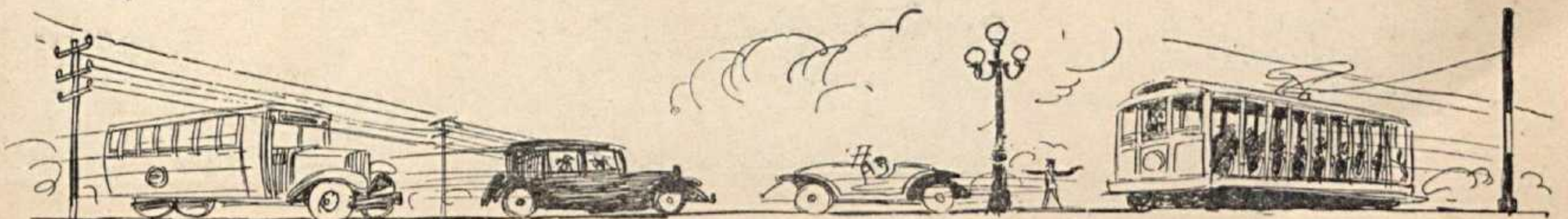
A legião dos que labutam diariamente nos serviços de transporte de passageiros em uma vasta metropole como o Rio de Janeiro acha-se onerada por deveres, que sem o minimo exaggero podem ser rigorosamente comparados aos dos soldados que policiam a cidade e dos bombeiros sempre vigilantes para extinguir incendios, impedindo assim que as consequencias de uma imprudencia ou de um crime se tornem calamitosas. Esses homens bem podem ser denominados os soldados do trafego.

O alcance da manutenção efficiente do trafego em uma grande cidade nem sempre é devidamente avaliado pelo publico e nem mesmo pelos que com a sua actividade delicada e disciplinada asseguram a normalidade do complicado serviço dos transportes urbanos. Da re-



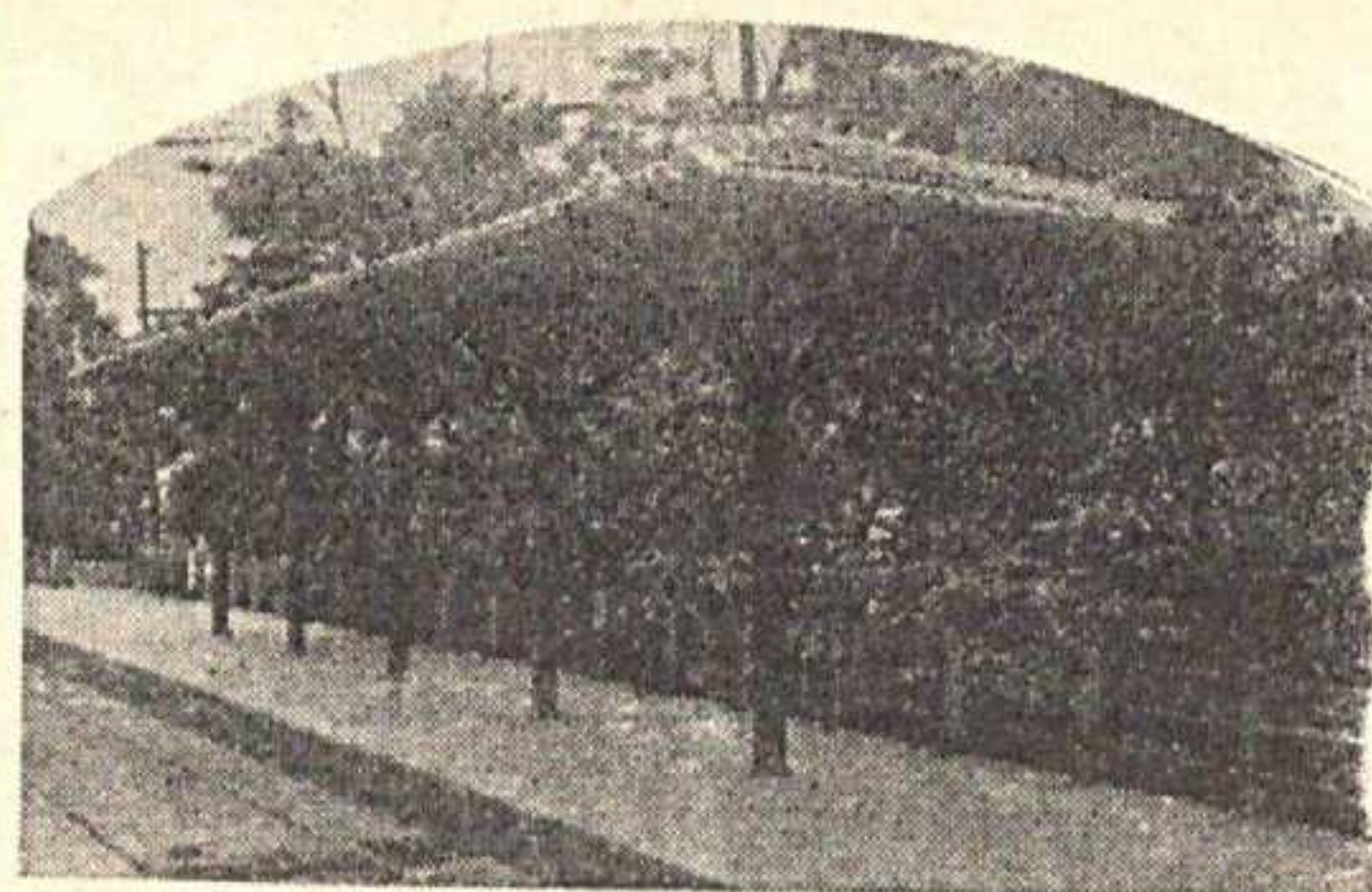
dos serviços, é commum vêr-se como os empregados acodem espontaneamente, para auxiliar voluntariamente os trabalhos de caracter excepcional que então se tornam necessarios. E' com prazer que assignalo este facto tão honroso para o nosso pessoal.

Ninguem com mais direito que a nossa grande legião de soldados do trafego faz jús aos bons desejos de um Natal feliz e alegre. Fazendo votos para que com suas familias passem contentes o grande dia da solidariedade christã, estou certo de que elles cada vez mais se tornarão merecedores da gratidão publica pelo desempenho efficiente e disciplinado dos seus deveres, cuja importancia para a collectividade nunca poderá ser demasiadamente assignalada.



Mais um lindo ponto de atracção para os Touristes

A Companhia Ferro Carril Carioca, que tanto vem contribuindo para o progresso do elegante bairro de Santa Thereza, vem de ultimar mais um grande e importante melhoramento que



junto á parada dos trens da Estrada de Ferro Corcovado, e que constituisse uma nova atracção para os tourists da Cidade Maravilhosa.

Obedecendo a um plano pre-estabelecido de proporcionar, não somente aos que se servem dos seus tramways mas a todos que demandam o aprazível bairro o maximo conforto, a Companhia Ferro Carril Carioca, sob a direcção de Mr. Alfred Hutt, fez substituir a antiga estação, um simples edificio de madeira por outra que melhor dissesse com o surto progressivo da cidade.

A velha estação, como é sabido, foi destruida por um incendio em 1934. E desde então passou a administração da Companhia a cuidar activamente da sua substituição definitiva, dentro de um sentido urbanistico moderno, dahi resultando o projecto em execução para um edificio em cimento armado, estylo colonial, onde a segurança e o conforto se irmanam em beneficio do publico.

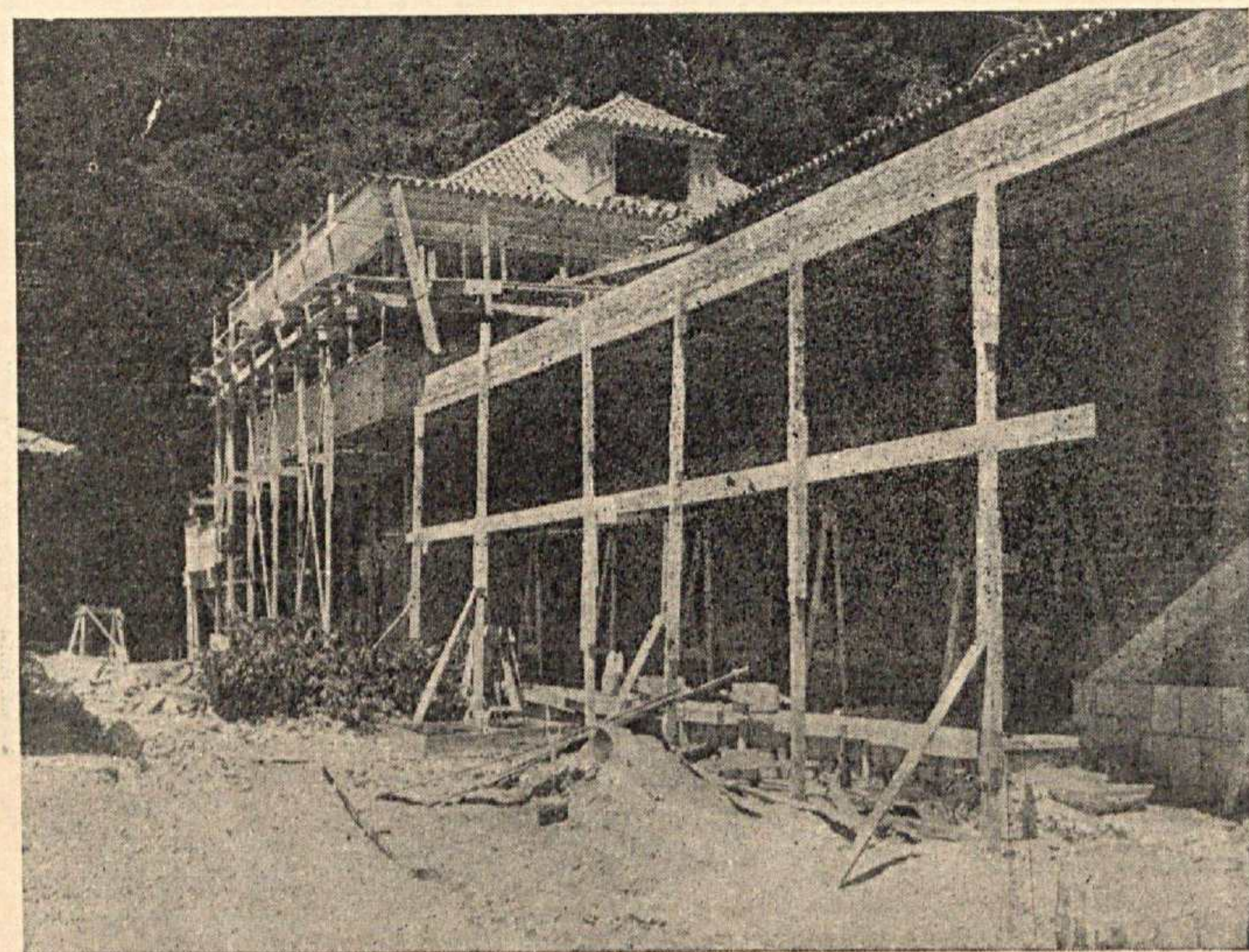
O objectivo foi, pois, alcançada. O novo edificio consta de dois pavimentos. No terreo será installada a plataforma, cujas linhas geraes são sobrias e distinctas. Ahi encontrarão os passageiros a bilheteria, que servirá aos passageiros da Ferro Carril Carioca e aos da Estrada de Ferro Corcovado, bem como elegantes "toilettes" para senhoras e cavalheiros, com todos os requisitos modernos de hygiene.

A nova Estação da Companhia Ferro Carril Carioca no Sylvestre

Na parte superior será montado um luxuoso "bar-restaurant", com um serviço irreprehensível, capaz de satisfazer aos mais exigentes frequentadores e tourists. Pela sua disposição architectonica, essa dependencia consti-



tuirá um novo ponto de atracção da cidade, porque da sua "terrasse" se poderá admirar um lindo e suggestivo panorama, em que se distingue, a par da vegetação exuberante das montanhas um córte da Guanabara surprehendente



dos e que marcam o surto de progresso que á Companhia Ferro Carril Carioca e a zona por ella servida, vem imprimindo a administração firme e bem orientada de Mr. Alfred Hutt.

Na gravura ao lado já se distingue a parte central do edificio de onde se descortina um lindo panorama.

e seductora. Nos dias calidos de verão, como nas noites calmas de luar, o encantamento desse ponto aprazível augmentará sem duvida. E o Sylvestre attrahirá, então, os que sabem ver e admirar as suas bellezas, a que a mão do homem moderno soube dar maior relevo ainda.

Tudo indica, portanto, que a nova estação da Companhia Ferro Carril Carioca despertará para o Sylvestre maiores atenções ainda, não só dos filhos da cidade como dos visitantes da terra carioca, que aqui nos estão chegando diariamente para exaltar, extasiados, tudo de bello que a Natureza nos dou e louvar naturalmente os esforços da administração da Companhia no sentido de cooperar para o progresso material da encantadora metropole.

E o nosso collega Amandio Soares, agente geral da Estrada de Ferro Corcovado, cantou nos versos que abaixo transcrevemos, toda a belleza do aprazível lugar:

SYLVESTRE

Oh! que ar o do Sylvestre!
Tem a pureza campestre
Seu aroma é sem igual!
A sua agua crystallina
Jorra da rocha hyalina
uma fonte perennal.



Outro aspecto das obras de construcção da nova estação da C. F. Carril Carioca, no Sylvestre

Como é lindo e gracioso,
Seu restaurante famoso
Com a Cascatinha ao lado!
Dalli se avista a Bahia
Tão cheia de poesia
Qual manso lago encantado

A gorgear seus amores,
No Sylvestre, junto ás flores
Vive alegre o sabião,
Que, com seu canto saudoso
Nos torna o tempo ditoso
Quando o escutamos por lá.

E quem no trem passa a ponte
Olhando para o horizonte
Fica tão extasiado!...
Pois vendo tal panorama
Quem deveras não exclama
Sentir-se maravilhado?

A brisa corre fagueira
Por entre a floresta inteira
Do Sylvestre encantador!...
Noutros recantos dali
Escuta-se o bem-te-vi
Testemunhando outro amor.

Pelos gosos do Sylvestre
Não ha quem não manifeste
A sua fascinação,
Por seu ar primaveril,
E por seus encantos mil,
E' um céu no coração.

Do Sylvestre canto a fama
Que todo o mundo proclama
Um dos lugares ditosos,
Onde as musas mais sadias
Inspiram as poesias
Aos poetas maviosos!



Linda vista panoramica tirada da "terrasse" da futura estação, vendo-se parte de Botafogo e um trecho da Guanabara. Não exaggeramos, portanto, com a affirmacção de que a C. F. C. Carioca, com a sua nova e elegante estação do Sylvestre está offerecendo á cidade um lindo ponto de atracção para os tourists

Trafego

DISTRIBUIÇÃO INTERNA E GRATUITA

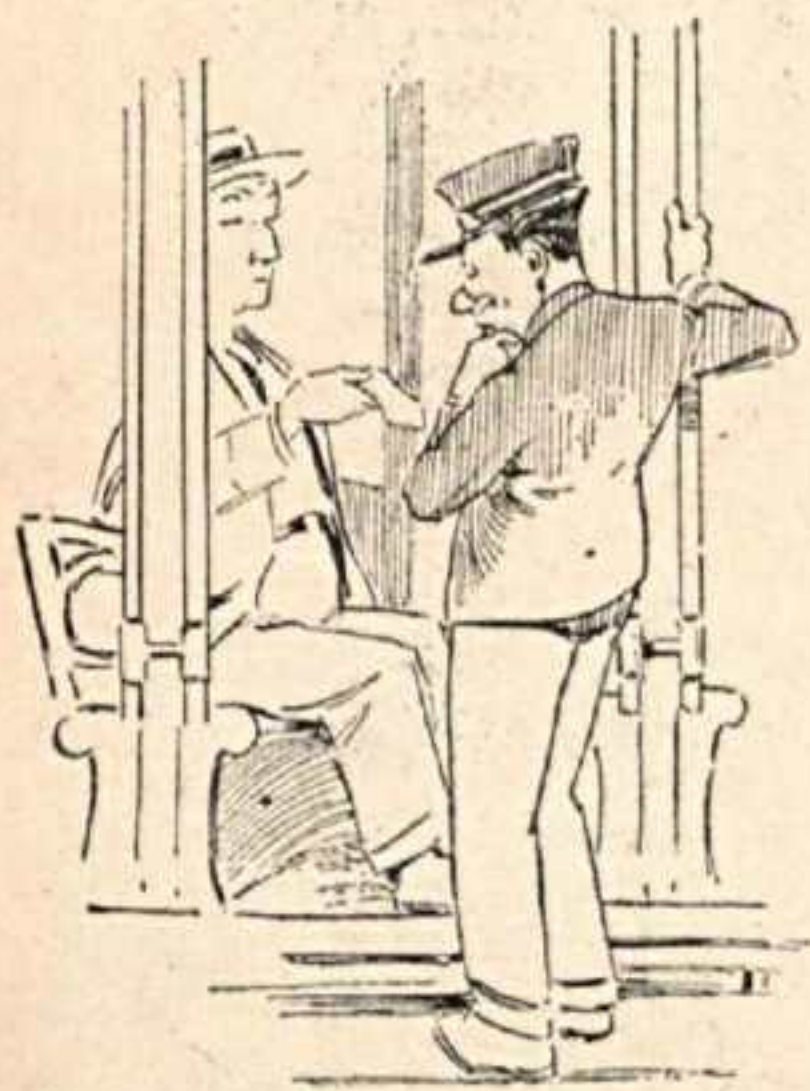
Feita por empregados e para empregados da The Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Co., Ltd., e Companhias Associadas no Brasil

Zatendo o tympano

O meu horror ás citações não me impede de recordar, ao escrever esta chronica, o exemplo que Mantegazza nos dá, em uma das suas obras, de dois engraxates — um, sempre mal humorado, e outro senhor absoluto de uma jovialidade fascinadora.

O primeiro, ao iniciar o lustro das botas do escriptor deixou cahir a escova o que lhe arrancou do fundo d'alma as mais feias e condemnaveis pragas e doestos contra o destino, a vida e mais os que nada tinham com o pequenino accidente de trabalho...

O outro, recebeu o freguez illustre com um sorriso amavel e



um "bom dia" confortante e amiguo, correndo o seu humilde labor sem atropelos, calmo, sereno, por entre uma palestra alegre e divertida.

Por esses dois episodios, ingenuos, talvez, na sua superficie, mas, philosophicamente profundos na sua essencia, se deprehende, facilmente que a felicidade somos nós e não o destino, quem a manipula.

A vida quotidiano, que nos põe em contacto com as mais hec-

rogeneas classes sociaes, nos fortalece essa convicção.

O homem que trabalha nas pedreiras, sob um sol causticante, como aquelle que exerce as suas actividades nos corredores dos frigorificos, podem ser, afinal, tão felizes como os outros que têm a seu favor uma temperatura amena.

Basta que cada qual procure firmar o seu espirito dentro dum principio unico: uma olhadella fortuita — os da pedreira para os que estão nos frigorificos; os dos frigorificos para os que estão na pedreira... Feito o balanço, cada um desses obreiros deverá sentir que seria muito mais infeliz si... estivesse no lugar do outro...

Essas considerações nasceram das homenagens que passageiros dos bondes de Penha, Cascadura, São Januario e Praça Mauá, fizeram aos motorneiros e conductores respectivos, por occasião do ultimo Carnaval.

O publico, que é, afinal, o grande julgador do merito dos seus servidores, procurou, enfeitando-lhes os carros e cantando-lhes aos ouvidos sempre attentos os sambas e marchas creadas pelo espirito carnavalesco da cidade, testemunhar-lhes a sua grande sympathia. Justo premio, esse, aos que sabem oppôr ás possiveis e naturaes attribuições do serviço um pouco de bom humor, como os sapateiros de Mantegazza.

Os nossos soldados do Trafego offerecem nesse particular exemplos bem apreciaveis...

Não no periodo carnavalesco,

quando o serviço lhes exige tantos e tão penosos sacrificios...

Lembro-me de um facto, occorrido ha bastante tempo, em um carro repleto de passageiros.

Um cidadão, ascenando uma prata, disse ao conductor que fazia gymnastica para exercer a cobrança: — Pague a passagem daquelle moço do 3.º banco, á esquerda...

O conductor tentou descobrir o passageiro feliz...

Impossivel...

E obsequioso, com um sorriso gentil, suggeriu:

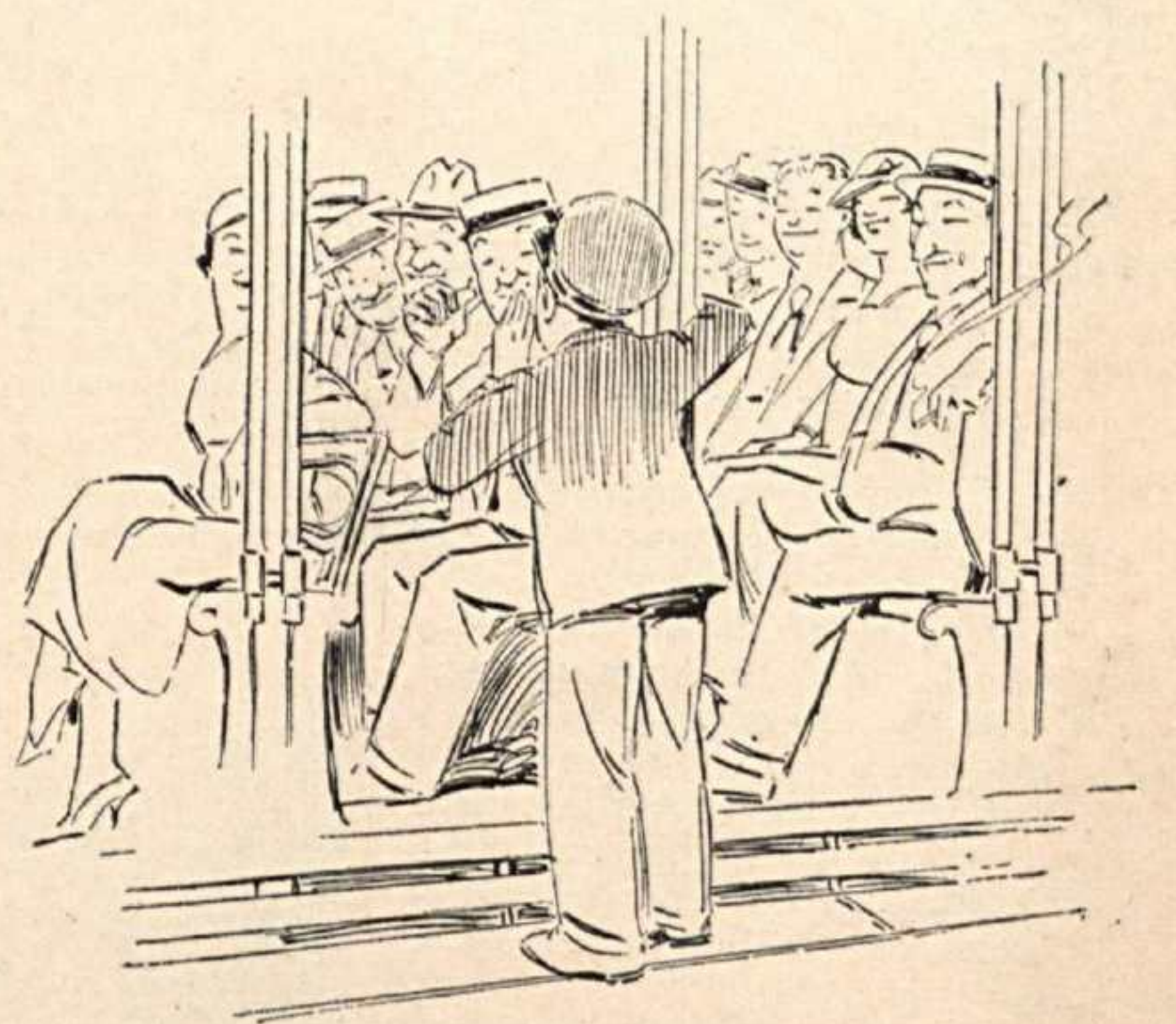
O conductor olha para a nota, olha para o passageiro e sorri... Nada ma's que um sorriso...

O passageiro comprehende o sentido daquelle sorriso...

E sem dizer nada tambem recolhe a nota e dá ao rapaz um nickel de quatrocentos reis...

Esses dois episodios valem por uma sentença...

O riso é, pois, sem trocadilho, o grande conductor de homens.



—O Sr. pague a sua... Depois eu explicarei ao seu amigo, porque o Sr. não pagou a delle...

Isso dito entre sorrisos, despertou o riso dos demais passageiros e o homem da prata accitou, talvez satisfeito, a suggestão que tinha, afinal, para elle, um elevado sentido economico...

Outro exemplo de bom humor: Bonde quasi vasio. Sete horas da manhã...

Um dos poucos passageiros do carro, que por signal sahira da estação naquelle momento, estende ao conductor uma nota de... 10\$000.

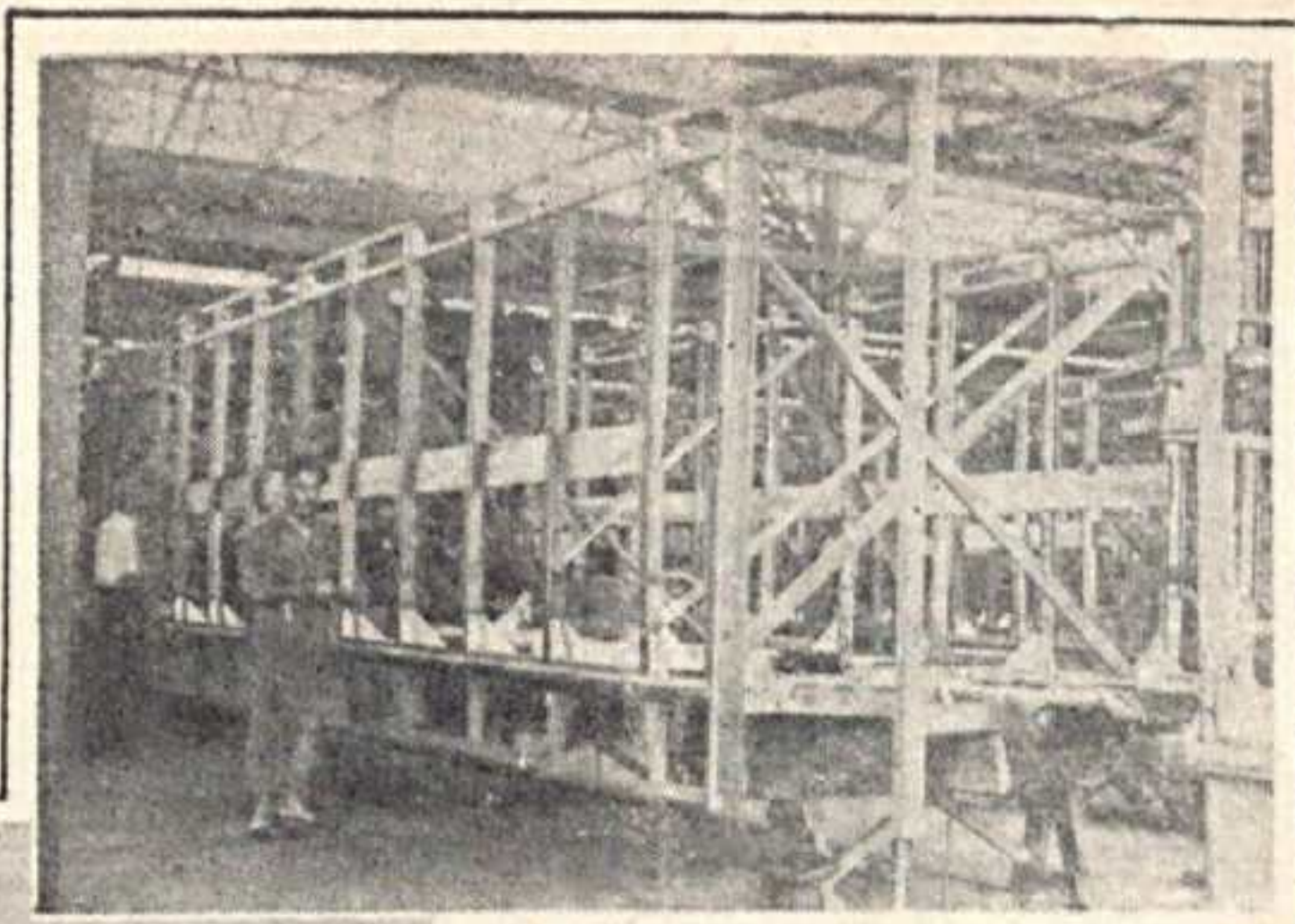
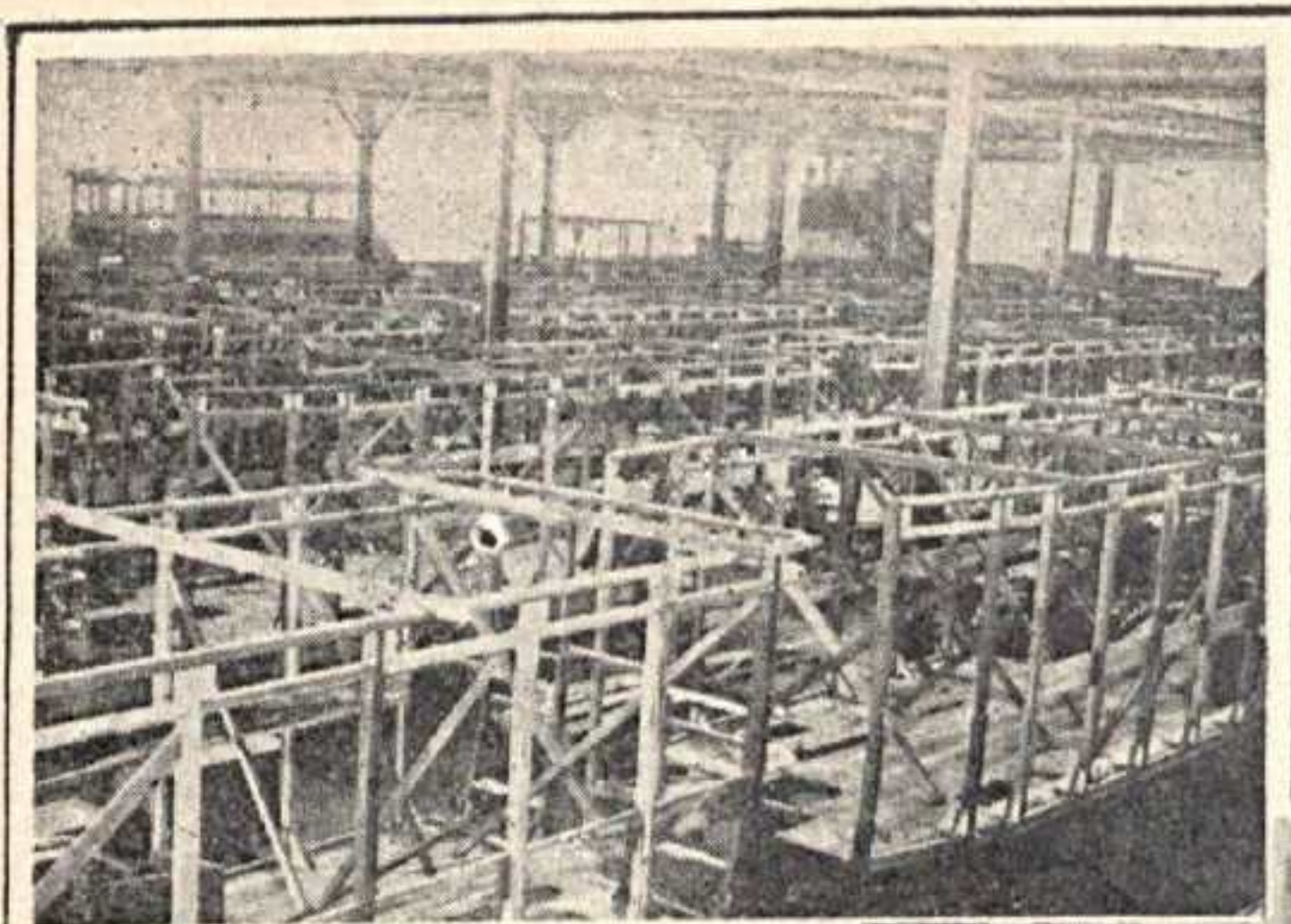
A sciencia da vida está no saber rir.

Um gesto de mau humor é quasi sempre uma porta aberta ás discussões estereis, onde jamais a luz apparece...

Dahi, dessa noção que os nossos collegas que lidam com o publico têm da vida e da sua missão num bonde ou num omnibus, a razão de ser dessas constantes homenagens que elles recebem com o mesmo sorriso de sempre — sorriso de quem se sente feliz por haver bem cumprido uma trabalhosa missão.

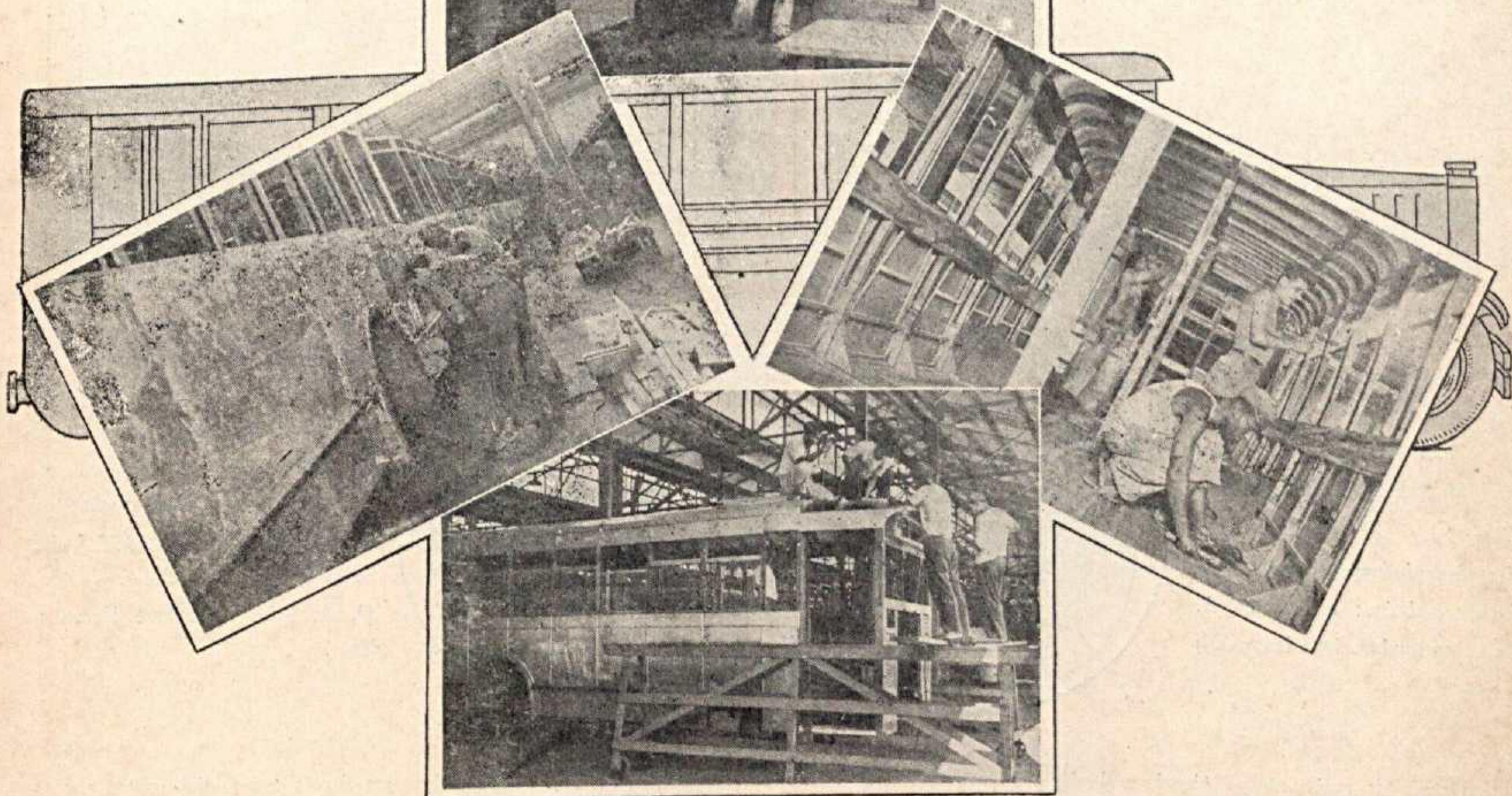
T. de S.





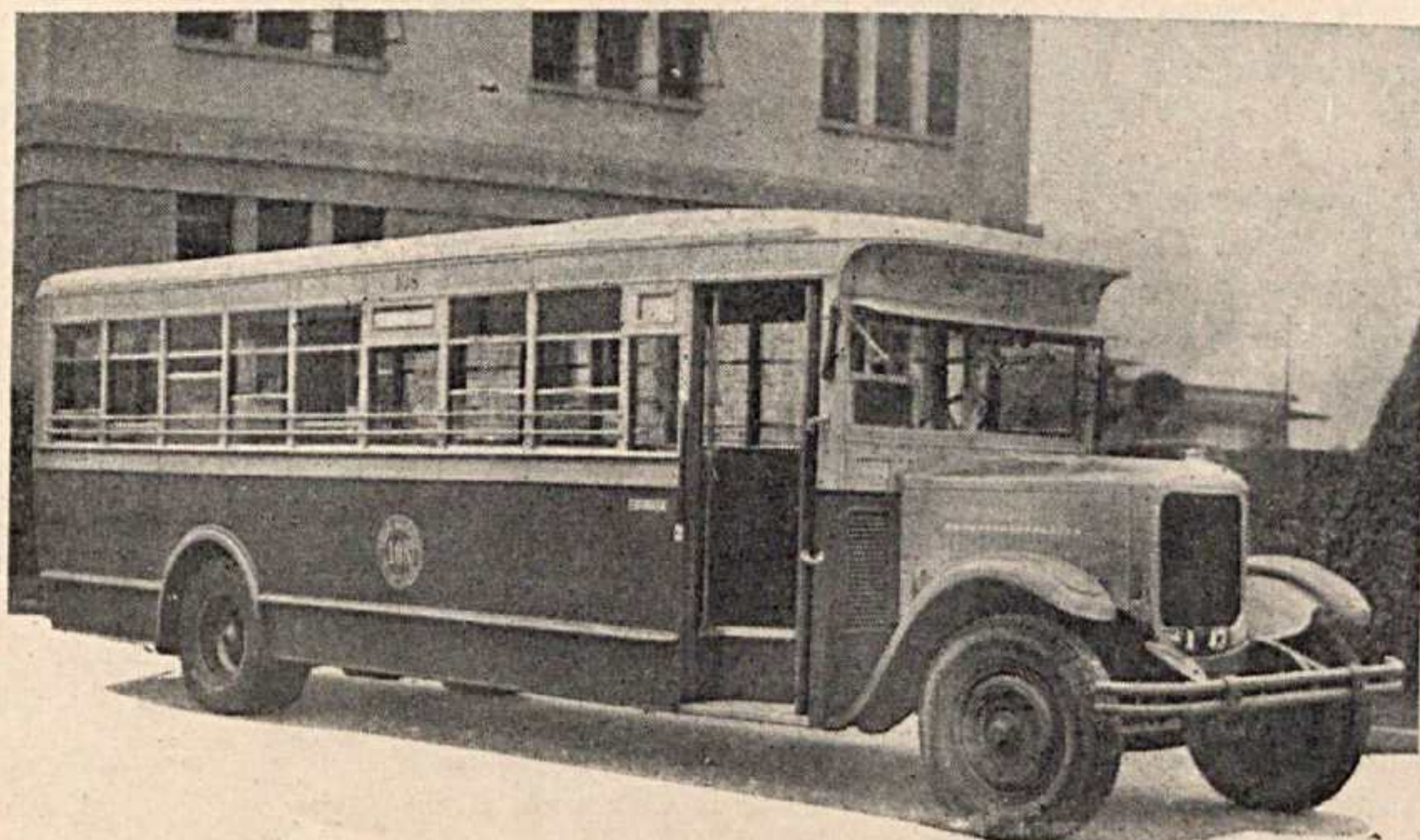
Como se constróe
um

omnibus elegante
e moderno



Nesta pagina estão registradas photographicamente diversas phases da construcção, nas Novas Officinas, do novo typo de omnibus que a Viação Excelsior acaba de offerecer ao trafego da cidade.

Luxuosos e confortaveis, esses carros, que honram sobremaneira a nossa "Cidade Light", cuja direcção está entregue a Mr. C. A. Bar-



ton, superintendente geral que tem como sub-superintendente Mr. J. C. Herlyck, são bem o orgulho da metropole e demonstram igualmente a capacidade de trabalho dos nossos operarios.

A photographia que reproduzimos sob as do construcção é a de um omnibus depois de concluido e já entregue ao serviço da Viação Excelsior.

DÓRES REUMATICAS



Umhas pequenas companhias presas as colmeiras dos animoes emittiam um tinnir cadenciado ao tratar dos mueres.

No inicio da ladeira da rua São Luiz Gonzaga e na rua do Sacramento, o conductor apregoava em altas vozes, o carro não para na ladeira!...

Foi durante o governo de Marechal Floriano que a Companhia Jardim Botânico inaugurou a tracção electrica entre as largos do Machado e Carioca. Esses primeiros carros electricos possuam uns pharões installados no toldo, bem acima do matameiro. Eram fôcos de luz intensa, luz de arco voltaico, semelhantes a halophotes.

O successo da tracção electrica foi grande n'aquella época. A irreverencia do carioca para com os portuguezes mais uma vez repontava, pois que n'esses tempos rolava uma anecdota: — Um lusitano, aqui apartado recentemente, vindo talvez d'alguma aldeia pacata lá da outra banda do Atlantico, tinha como cicérone um seu patricio mais antigo na cidade. Chegadas que foram ao Largo da Carioca ficou o recém-vindo pasmo de admiração.

— Olha! Gargalo, está aolá aquelle carro novo, "queda" as "varras"?

— Não está a "beire" então "cidade"?

— Nem sei o "qui" "explicare" "força occulta" "o bond" Machado

e "bice-berça e a "berça-birce"... Então, comprehendeste, agora?

Um ponto importante ao qual o progresso não trouxe melhoramentos muito sensiveis é o referente ás taboletas.

As taboletas de todas estas companhias não eram em bobinas e sim uma pequena taboa, onde havia uma inscripção da linha que o carro servia.



Estas taboletas eram de côres variadas: letras pretas sobre fundo branco, letras brancas sobre fundo azul, assim, variavam em todas as côres do espectro, e havia tambem taboletas com duas côres.

Todos os carros possuam proximo ao tecto, a direita do cocheiro, uma pequena caixa de madeira que continha uma lampada de petroleo. Os carros possuam como illuminação duas lampadas acima dos bancos extremos. De parte externa era fechada, tendo somente um disco de vidro colorido de accordo com a linha. A modificação actual parece que não beneficiou aos myopes e analfabetos. Muito distante destacava-se pela colorido do disco o bond que se pretendia. A companhia Villa Izabel mantinha a cor amarella no carro que servia á linha Mattoso, verde á Villa-Izabel, vermelha á Engenho Novo. Uma linha que servia á Villa-Izabel e Engenho Novo trazia por exemplo a taboleta verde e vermelha. Havia n'esse tempo um grammatico professor no Collegio Militar, que sendo bacharel em direito e medico, usava no dedo md cadar da sinistra os dois aneis symbolicos. D'ahi o carioca apelidava-o: doutor Villa Izabel-Engenho Novo...

Apesar de abolidas as côres nas taboletas, ainda assim um analfabeto tomava em ponto certo o seu carro.

Pergunta então um curioso: como é que elle, não sabendo lêr, não errava o bond?

— E' muito facil, seu moço: "Fico espiando com attenção, assim que vejo que o letreiro tem no fim uma forquilha... prompto, é o meu carro, pois que maro no Catumby.

— Nunca se enganou? retruca o interlocutor.

— Já sim senhor. Uma tarde, houve uma qualquer coisa... Os bonds foram desviados e, apesar de ter visto a tal forquilha, quando mal percebi, estava na Uruguay!...

Cousa admiravel é a conservação do preço de passagens que é mantido integralmente em todas as linhas. Não ha uniformidade e certamente causará uma certa especie para aquelles que só conhecem a cidade de poucas lustros para cá.

Toma-se um bond, por exemplo, de São Luiz Durão, ali no Arsenal de Marinha; percorre-se todo o seu grande itinerario e vae-se assim até o campo de São Christovão com um simples nickel de 100 réis. Si se toma o carro reboque, bagageiro, com esse nickel vae-se ainda mais longe pois se percorre a rua Senador Alencar, Bamfim, passando junto ao "stadium" do Vasco da Gama, e parte da rua São Januária. Entretanto, si o mesmo individuo vier da Praça Tiradentes do Campo de São Christovão e rua Bella, de linha Alegria ou rua Bella de São... menor percurso 200 réis.

...linhas de re-... la-se

renta annos, e, causa ainda mais admiravel, algumas dessas linhas tiveram augmentados seus percursos e melhorados os servico.

Não terminaremos estas reminiscencias sem alludirmos aos celebres bonds da Companhia Jardim Botânico, que funcionavam á noite, servindo aos frequentadores do Theatro Lyrico. Eram carras motares communs com seus bancos e encostos guarnecidos de pannels brancos atados com pequenos cadarços. O povo os appellidava de **Bond ceroulo**.

A Carris Urbanas tentou, certa vez, uma innovação nos carras da linha Lapa-São Francisco. Lotou os bancos para tres passageiros, dividindo o espaço. O preço foi elevado para duzentos réis.

Os balinas deram o desespero porque d'esta vez ficaram mesmo desunidos. A innovação não pegou. Os carras trafegavam quasi vazios e, por andarem assim, ás moscas, foram cognominados de bonds Antoine. E' que naquelle tempo andara por aqui conhecido actor francez que colheu grande insuccesso theatral e, depois, ao chegar a seu paiz, dissera de nós o que sempre dizem os que são aqui mal succedidos monetariamente...

Light Fiscalização F. C.

A POSSE DA NOVA DIRECTORIA

Teve lugar a 9 de Maio ultimo, a posse da directoria do Light Fiscalização F. C., eleito para o biennio 1937/1938.

Foi bem numerosa a assistencia ao acto realizado nos salões da Rua Figueira de Mello.

A sessão foi aberta pelo Sr. Virgilio Borges Siqueira, presidente do Conselho, que, após a leitura da acta da eleição saudou os novos dirigentes do Club, considerando-os empossados.

A seguir, fez uso da palavra Mr. S. M. Town, Presidente reeleito, que, em breve allucção traçou o programma a realizar com seus companheiros de direcção, a qual, — disse — seria continuar o trabalho em prol da maior elevação do club em seus sectores social e sportivo:

As palavras finais de Mr. Town foram abafadas por calorosa salva de palmas.

Logo após foi servida aos presentes uma louta mesa de doces, finda a qual teve inicio um grandioso baile animado pela "jazz Light Fiscalização", que terminou aos primeiros clarões de domingo.

Está assim composta a directoria do Light Fiscalização F. C.:

Presidente, S. M. Town; 1.º vice-presidente, Custodio Braga; 2.º vice-presidente, Bernardino Rocha; 1.º secretario, Esposito Bravo; 2.º secretario, Augusto Carvalho; 1.º thesoureiro, Manoel G. Rocha; 2.º thesoureiro, Antonio Almeida; 1.º procurador, Raul C. Gomes; 2.º procurador, Alberico Ferreira; director sportivo, João Russo; 2.º director sportivo, Augusto Moraes; director musical, Casemiro Esteves; dirigente

A CUTIS TEM O SEU DEFENSOR

Composto de plantas odoríferas e balsamos

LIMPA, ALVEJA E AMACIA A PELLE

musical, Firmino Henrique; 1.º director social, Crispiniano França; 2.º director social, Domingos D. Silva; 1.º director scenico, Odahyr Quintela; 2.º director scenico, Antonio Gomes; director de propoganda, Antonio Soares.

Visitas á Cidade Light

As Novas Officinas foram visitadas pelos Srs. Raul de Oliveira, Joaquim Inojoso, Luiz Vianna, Leni Kauff e J. Sant'Anna Anacleto, que assim se manifestaram:

"A Cidade Light é uma magnifica contestação á companhia que hoje se faz contra a machina. Ella demonstra que a Civilização tem que se fazer com a machina, jama's sem ella e nunca contra ella".

O Sr. A. Wichtmann, que tambem visitou a "Cidade Light", deixou esta impressão no livro de visitantes:

"Nesta casa se trabalha e se vive com alegria".

CONSONANCIA

O seu nome de familia era Trica. Deu a sua filha o nome de Luz, Luiza. E dizia com orgulho a seus amigos: Minha filha é Luz L. Trica.



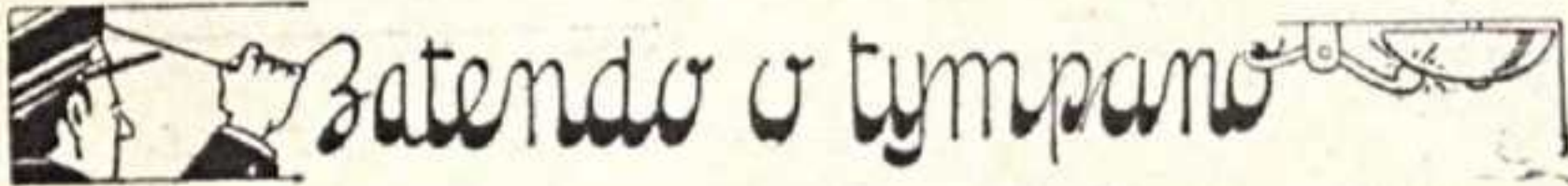
— Como os tempos mudam!

Antigamente atirar com a luva á cara de alguém era duello ná certa!

Advertindo

DISTRIBUIÇÃO INTERNA E GRATUITA

Feita por empregados e para empregados da The Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Co., Ltd., e Companhias Associadas no Brasil



REVOLVENDO os meus arquivos de coisas serias encontrei na Mensagem apresentada ao Conselho Municipal, em Setembro de 1907, pelo

prefeito general Francisco Marcelino de Souza Aguiar, no capítulo "Carris e Electricidade" o seguinte:

"Como experiencia, permittiu a Prefeitura o estabelecimento de pontos de parada nas linhas da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico e a prohibição de se fumar nos primeiros bancos dos carros de primeira classe, medidas estas que foram bem acceitas pelo publico, sendo que a primeira dellas, alem de outras vantagens, deu melhor execução aos horarios".

1937.

Decorridos são trinta annos.

Lá está nos bondes de hoje o mesmo aviso: — "E' prohibido fumar nos tres primeiros bancos".

O publico, porém, esse mesmo publico que no dizer optimista do saudoso prefeito acceitou de bom grado a prohibição parece não ter levado a serio a determinação do governo municipal.

Fuma-se á vontade nos tres primeiros bancos, mais muito mais que nos restantes. E em lugar da obediencia ficaram as anedoctas.

E conhecida, por exemplo, é aquella do passageiro que, sentado no segundo banco, perguntou, timidamente ao conductor:

— Póde-se fumar neste banco?

— Não, senhor, responde, solícito e gentil, o nosso collega.

E apontando o aviso:

— Leia, cavalheiro: "é prohibido fumar nos tres primeiros bancos".



— Perdão, insistiu o passageiro, mas aquelle ali no primeiro banco está fumando...

— Sim, mas aquelle não me perguntou nada...

Na verdade, a acção dos conductores, no sentido de fazer cum-

prir uma determinação, só se pode fazer sentir, quando o proprio passageiro assim o deseja.

Do contrario, seria crear incidentes constantes com os que fumam, cospem e viajam nos estribos com os bancos vasios...

Aliás, essa questão de avisos já tem sido commentada pelo espirito popular como um estímulo ás suas não observações.

E' o caso de um director de escola superior que prohibiu o uso do fumo mesmo nos corredores do estabelecimento.

E um dia ao encontrar um alumno fumando um modesto cigarriño, repreendeu-o severamente mas... trazendo entre os dedos um violentissimo charuto... Não será demais, ao recordarmos a promulgação da postura municipal que prohibe o uso do fumo nos tres primeiros bancos, divulgar o que se passou com um conductor ha tempos, em um carro de Lins e Vasconcellos.

Um cidadão vinha commodamente no seu lugar, com a sola do sapato **incomodamente** no banco fronteiro.

O conductor pediu-lhe delicadamente, assim, como quem diz, com **pés de lã**, para não sujar o banco do carro com o sapato.

Exaltou-se o homem. Que não recebia ordens.

— Mas, atalhou o conductor, não estou dando ordens... Estou sómente **advertindo**...



— Como? O Sr. está me advertindo? rugiu o homem. Mas eu não sou o seu **advertimento**, ouviu?

Forçoso é confessar, que essa questão de não respeitar os avisos vem dos tempos coloniaes, dos tempos em que os Arcos eram o maior attractivo da cidade e sob os quaes as sinhás moças, transgredindo as advertencias das mães e zombando da vigilancia carinhosa das babás...

Convem accentuar, entretanto, que o desrespeito aos avisos é uma tendencia natural dos chamados espiritos independentes.

Nos omnibus, por exemplo, o aviso não fala em tres ultimos bancos, mas estabelece para os fumantes sómente os dois ultimos.

Resultado: são estes os logares onde menos se fuma...

Faz-me recordar o caso do marinheiro que gritava ao ver o navio afundar-se em meio do Atlantico:

— Sossóbra, navio! Sossóbra navio!

— Que é isso, rapaz? grita-lhe o commandante.

— Não se assuste, capitão; é que tudo que eu peço sae ao contrario...

Que obedeçam os nossos avisos a este salutar principio...

E terão acabado nos bondes os fumantes, os commodistas, os pingentes...

T. de S.



NO DIA DO GRANDE PREMIO BRASIL

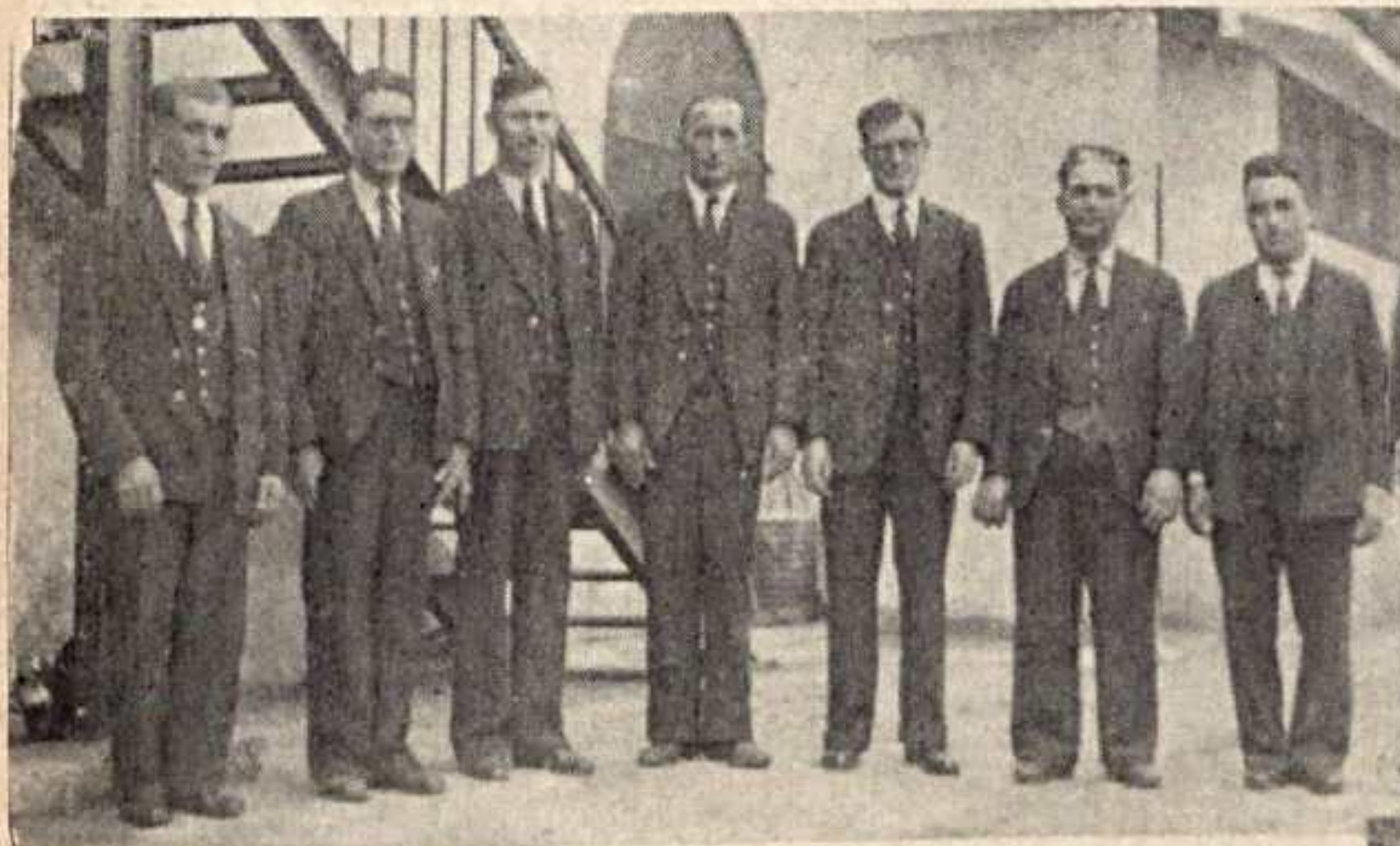
A COOPERAÇÃO DO DEPARTAMENTO DO TRAFEGO PARA O EXITO DA SENSACIONAL CORRIDA

Nesta pagina reproduzimos varios flagrantes apanhados pela objectiva de "Light" do movimento de omnibus e bondes da Light no dia do "Grande Premio Brasil" a prova maxima do Jockey Club Brasileiro. Pelas photographias em apreço vê-se bem a procura que tiveram os vehiculos da Light and Power, cuja perfeição dos seus serviços de Trafego foi destacada pela imprensa em geral.

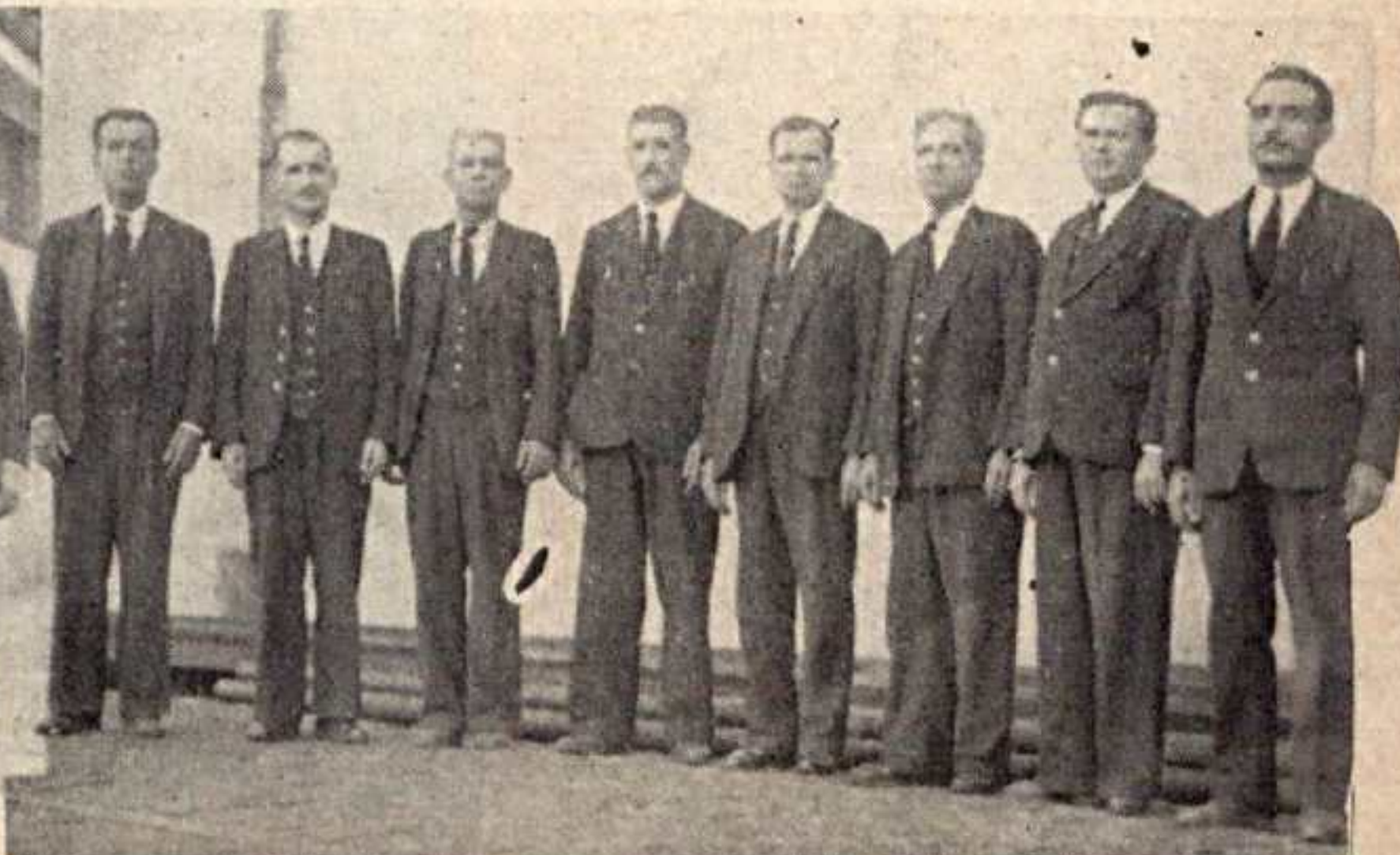


Alguns aspectos surpreendidos em varios pontos do trajecto das linhas de bondes e omnibus.

SUPERINTENDENCIA DA FISCALISAÇÃO



Inspectores Penedo, João Russo, Magalhães, Calzavara, Martins, Magalhães J. e Santos



Inspectores Fontes, Almeida, Mello, Pavão, Figueiredo, Amrico, Menzes e Reis

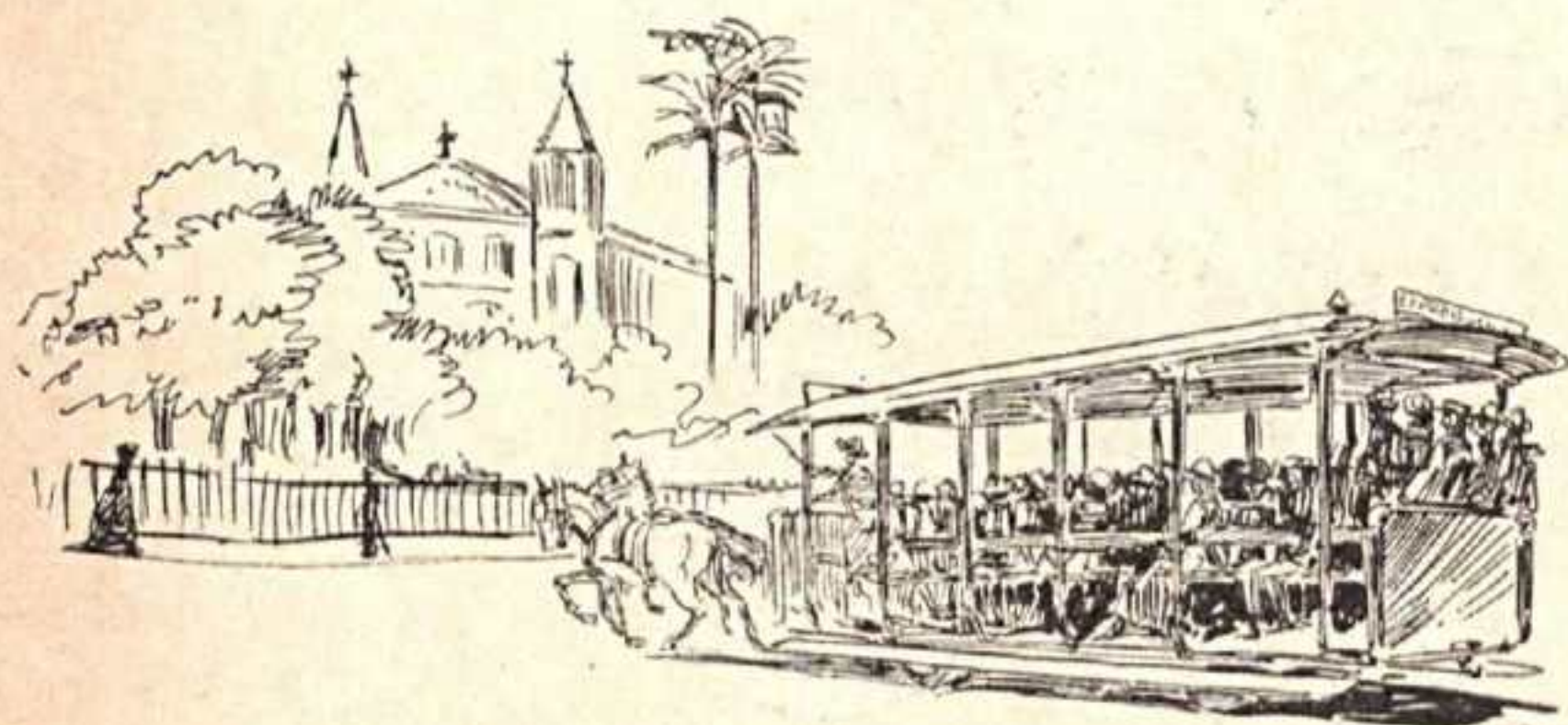
DOIS BONDES QUE JÁ SE RECOLHERAM...

(Cont. da pag. 35)

O bonde é fechado como um omnibus, mas, também como um omnibus, tem todas as suas janelas abertas á ventilação e aos olhares dos milhares de curiosos que se detêm, mais apreciando as cortinas de rendas brancas e as flores de laranjeira, que o enfeitam internamente, do que as caras dos noivos, dos padrinhos, dos convidados, de toda a gente, enfim, que o superlota!

freguezia de S. José arranja "licença especial" para casar na de Santa Anna. Quem mora nesta, faz o mesmo, para casar naquella.

Ha nisso um proposito especial. É o do gôso da viagem do bonde de casamento, que com as suas cortinas de rendas brancas, seus ramos de flores de laranjeiras e o seu conductor de cartola com roseta, gasta nada menos de meia hora no trajecto da praça Quinze á praça Onze ou vice-versa. E no curso de seu itinerario — tal como



Porque vasio, com um terço ou meia lotação é que esse "especial" não anda nunca, conducção preferida que é, de casa para a igreja, de burguezes que têm no dia de um casamento, uma ephemeride memoravel. Nas ruas da Misericordia e de Santa Luzia como no morro do Castello, são numerosas as familias pobres, de italianos. Quitandeiros, peixeiros, alfaiates, sapateiros, etc. Nas ruas de Santa Anna e do Alcantara, que mais tarde terá outro nome, são igualmente numerosas as familias italianas e pobres. Quem reside na

se dá com o "Expresso da Gavea" —as portas, as janelas e as calçadas das ruas enchem-se de gente, a gente que inveja a delicia da "vertigem" da arrancada louca de um e da marcha tranquilla do outro...



Bondes que ha muito se recolheram já! Mas, nessa torna-viagem de evocações, como correm os dois juntos nos trilhos da nossa saudade!...

Viuvo inconsolavel

EIS aqui o texto de uma comunicação publicada em certo jornal americano:

"Tenho a honra de participar aos meus amigos, conhecidos e freguezes, que a morte me levou, hontem, a minha adorada esposa, precisamente no momento em que dava á luz um formoso varão, para o qual necessito de uma ama, emquanto espero encontrar uma nova esposa, joven e bella e com o dote minimo de 20.000 dollares, para me ajudar o desenvolvimento do meu

negocio acreditadissimo de lavanderia, que não tem rival nos preços baratissimos, e para estabelecer uma filial na casa que fiz construir no n.º 17, da Setima Avenida, onde disponho de magnificos apartamentos para alugar".

O viuvo, inconsolavel e pratico, procurou tirar o maximo partido da morte da sua "adorada esposa", que, apesar de "adorada" não possuia os 20.000 dollares de que elle necessitava. Isso, no fim de contas, era o que mais o interessava no momento...

PHOENIX

COMPANHIA INGLEZA DE SEGUROS

DAVIDSON PULLEN & CIA.

REPRESENTANTES GERAES

RUA DA QUITANDA, 145



SOCIAES



Marly e Milton, filhinhos do nosso collega Manoel Seixas e sua exma. esposa, D.^a Risoleta, no dia do seu natalicio, a 7 de Agosto p. p., cercados dos seus papás, parentes e amiguinhos

OS OMNIBUS LONDRINOS

por SAUL DE NAVARRO

O que mais surpreende o forasteiro em Londres é o seu tráfego intenso, cujo movimento formidável não impede que haja um perfeito serviço, que resulta, evidentemente do senso de harmonia tão do feitio do inglês: o rythmo na vertigem...

Londres foge, porém, ao pandemônio contemporâneo, não ostentando a confusão babélica deste século dynamico, apesar de ser a maior e a mais popular cidade do orbe. É uma Babylonia sem ruído. Cosmópolis serena, de uma placidez adorável, que explica e dignifica a fleugma de uma raça forte e tranquilla. Os vehiculos correm-lhe em todas as direcções. E são para mais de um milhão! Mas, mau grado isso, não ha, como em outras grandes metropoles, o atropelo, o estridor, a balburdia. Não se ouve o menor alarde. As businas não tocam. As sirenas não funcionam. Os apitos não existem. E nem os garotos assobiam... Tudo se move e marcha em perfeita ordem, observando o signal automatico, ou o asceno do **policeman**, que é a sentinella indefectível da urbs colossal! a sua mais authentica maravilha.

Que ordem! Todos obedecem. Não ha interrupção, nem congestionamento de tráfego. Ninguém avança, nem corta a passagem de outrem. Cada qual espera a sua vez e só passa á frente quando o transito fica desimpedido.

Dotado de uma paciencia verdadeiramente britannica, o conductor do vehiculo sómente dá impulso ao motor quando se lhe abre o caminho. Assisti, certa vez, a uma prova conclusiva desse respeito absoluto. No seu posto, o **policeman** levanta o braço, impedindo o transito. E todos se detêm e esperam. Esperam, silenciosamente, sem o menor protesto ou viso de impaciencia ou desagrado, durante cinco minutos a fio. Fôra um esquecimento do policial, que, ao se dar conta do cochilo, exclama a providencial excusa: **Sorry**.

Todos sorriem e marcham, como si nada houvesse acontecido.

O tráfego londrino não tem intensidade apenas no perimetro urbano, mas em toda a parte. O movimento enorme se verifica tanto no centro, como nos bairros e suburbios longinquos. Não se localiza, como sóe acontecer em outras grandes cidades, em determinada zona, espalhando-se por todos os ambitos de sua area vastissima.

Todas as linhas de omnibus são tentáculos de um polvo infinitamente grande e poderoso — a **London General Omnibus Company**, a **GENERAL**, como é conhecida pela tendencia de tudo se abreviar que hoje impera. Essa empreza é, no genero, a mais importante que existe no mundo. Tem sua séde gigantesca em Broadway, em Westminster, com a sua architectura ultra-moderna e motivos esculptoricos do famoso Epstein, dando face para varias ruas, como a lhe concretizar a finalidade, por offerecer um exemplo de seu suggestivo raio de acção.

Foi George Shilliber o organizador dos omnibus em 1829.

Vernon Sommerfield, numa optima monographia, fez a sua historia no decurso de um século. E dessa fonte autorizada me sirvo, para



1329



1833



1856



1880



1904

fazer, por ordem chronologica, uma synthese, que permita acompanhar a marcha desse vehiculo tão util, tendo o seu nome adequado e bem caracteristico de sua expressão democratica, o prestigio solemne do latim, idioma que mais se adapta a definir as cousas dignas de vencer a volubidade do tempo, porque possui o supremo dom de perpetual-as. Demais, encerra essa palavra o sabor de uma allegoria philosophica.

1662 — Blaise Pascal, em cujo cerebro havia espaço para conter o Infinito, introduz — milagre do maior genio especulativo da França! — as suas "carrosses á cinq sous" em Paris.

1791 — Erasmus Darwin, em **THE BOTANIC GARDEN**, publica a celebre predicção "Soon shall thy arm, unconquer la steam, afar drag the barge, or drive the rapid car". Darwin foi antecipado por Mother Shipton, mas a sua propheta caracterizou-se por um grau maior de clarividencia scientifica.

1824 — Walter Hancock, havendo inventado um typo de machina a vapor, no qual o indispensavel cylindro e o piston eram substituidos por flexivel receptaculo, que se expandia e contrahia com a admissão e a expulsão do vapor, — voltou os seus pensamentos para a applicação do vapor á propulsão das carruagens, assumpto que despertava então attenção demasiada.

Richard Gurney, outro pioneiro da tracção mecanica dos meios de transportes, intraduz o carro a vapor **ROYAL PATRIOT** na estrada de Londres a Bath. No mesmo anno um official reformado do exercito francez, chamado Baudry, inaugura um serviço de omnibus entre Nantes e o seu estabelecimento balneario em Richebourg. Baudry é tido como o inventor da expressão "omnibus", que certamente passou, como o proprio vehiculo, por ser de origem franceza.

1829 — George Shillibeer inaugura o primeiro serviço regular de omnibus em Londres (4 de julho) entre "The Yorshire Stingo", perto de Paddington, e o Bank (Banco da Inglaterra na City), via Islington. O seu vehiculo, puxado por um trio de cavallos á frente, á moda franceza, era variamente disposto para accomodar de 16 a 22 passageiros. Preços uniformes foram fixados — um **shilling** por todo o percurso e seis dinheiros por secções, entre Islington e Paddington ou o Bank.

1836 — Walter Hancock faz correr o seu primeiro carro a vapor **AUTOMATON**, entre City Road e Epping, numa velocidade avaliada de 11 milhas e meia por hora, chegando a Epping entre estrondosas acclamações de alguns milhares de pessoas que se reuniram na cidade (Em 1833 um dos omnibus Hancock foi posto em serviço na linha inaugurada por Shillibeer).

1950 — Os bancos no tecto (**roof seats**) são pela primeira vez introduzidos em omnibus. Taes assentos receberam a alcunha pittoresca de **Knifeboard**, e compunham-se de dois bancos longitudinaes com um encosto commum, onde as passageiros ficavam em posição opposta, isto é **back to back**.

1851 — É o anno da Grande Exposição no Hyde Park, o que originou copiosa exploração no preço dos omnibus. E a introdução dos bancos externos durante o anno precedente deve-se á previsão do augmento do tráfego, em consecuencia daquelle certamen, por parte de

alguns proprietários sagazes. Os introductores dos **roof seats** violaram a lei, mas a inovação tomou tal incremento e êxito que houve mister regularizal-a sem perda de tempo. Logo após o encerramento da Exposição, tabellas de preços foram baixadas e as primeiras passagens modicas (**penny fares**), das quaes bateu um **record**, foram adoptadas ao findar-se o anno.

1855 — A COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS DE LONDRES, subsequentemente re-entitulada LONDON GENERAL OMNIBUS COMPANY, estabelece-se em Paris, com uma directoria franco-ingleza, e escriptorios em ambas as cidades. Essa foi a primeira companhia de omnibus em larga escala, cujos serviços haviam sido providos anteriormente por um numero de pequenos proprietários, inclusive uma mulher que dirigia o seu proprio vehiculo.

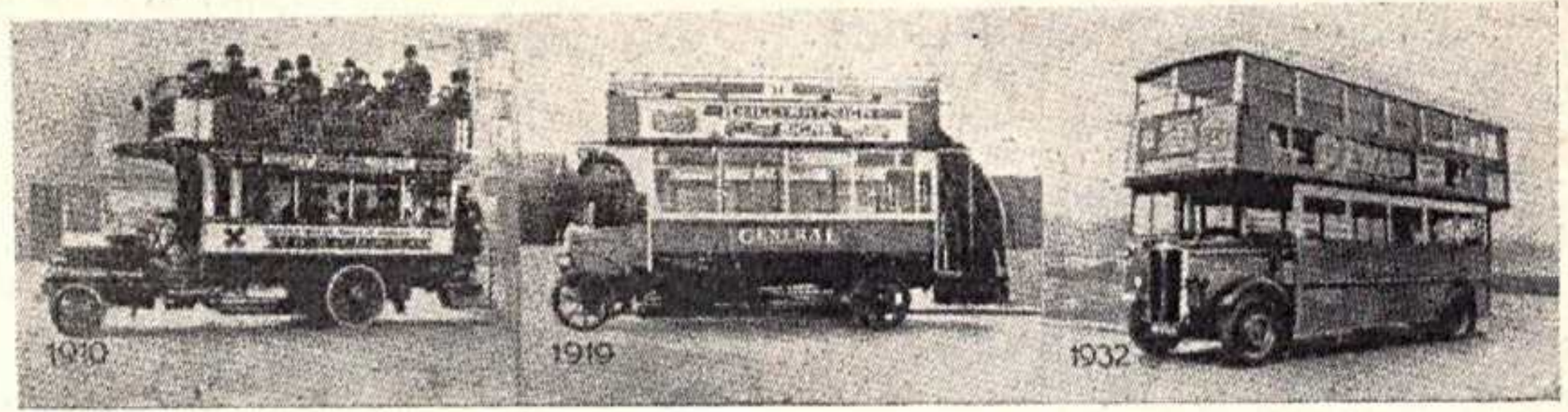
1856 — A COMPAGNIE GENERALE é já dona de cerca de 600 omnibus, ou da terça parte dos que corriam na area de Londres, havendo absorvido a maioria do trafego concernerente ao genero.

1858 — Reconstitue-se a mesma empreza como companhia ingleza, sob a fórmula actual, com séde em Londres.

1861 — Os primeiros carros sobre trilhos, e primeiros em Londres, trafegam na linha de Marble Arch-Notting Hill Gate. A linha foi logo depois supprimida, reconhecendo-se desde então a sua inconveniencia como fonte de perigo para outros meios de conducção.

1870 — A Metropolitan Streets Tramways Company abre, em 2 de Maio, a sua linha entre Brixton e Kennington Gate, sendo esse o primeiro serviço regular de bonde na zona de Londres. Uma semana após a North Metropolitan Tramways Company inaugura um serviço entre Whitechapel Church e Bow Church.

1881 — Estabelecimento da London Road Car Company, subsequentemente tornada a mais seria concorrente da "GENERAL", sob o systema da London and District Omnibus Company; introducção do "jardim" ou banco transversal na parte superior dos omnibus.



1882 — A London and District entra em liquidação.

1883 — A mesma companhia reconstitue-se sob a fórmula da London Road Car Company.

1891 — A greve dos omnibus, causada pela introducção, pela "GENERAL" do systema de bilhetes ratativos de conferencia e que tinha sido adoptado desde o começo pela Road Company. A greve durou apenas uma semana.

1896 — Abolição da legislação archaica restringindo a velocidade dos vehiculos de tracção mecanica a 5 milhas a hora e compellindo-os a serem precedidos por um homem com uma bandeira vermelha. O carro a motor faz a sua primeira aparição no tradicional cortejo do Lord Mayor, e em 14 de Novembro — **Emanicipation Day** — 54 vehiculos dirigidos mecanicamente, de todos os typos movidos a vapor, electricidade e petroleo, surgem num desfile historico, de Londres a Brighton. O primeiro vehiculo a chegar, de conformidade com o regulamento da prova, foi o omnibus a vapor, de fabrico francez.

1897 — Primeiro omnibus a motor licenciado pela Scotland Yard (Policia); vehiculo de tracção electrica, conhecido por "Radcliffe-Ward", que corria entre Charing Cross e Victoria.

1899 — Omnibus movidos a petroleo rodavam, pertencendo a uma incipiente empreza, que teve curta duração — a Motor Traction Company. Correram primeiro entre Kennington e Victoria e depois a linha foi entre Kennington e Oxford Street.

1802 — A Road Car Company utiliza os carros a vapor Thornycroft na linha de Hammersmith-Oxford Circus, durante tres mezes somente.

1903 — A "GENERAL" experimenta os vehiculos movidos a petroleo e electricidade.

1904 — A "GENERAL" obtem a sua primeira licença para a provisão de um serviço publico por tracção mecanica, e emprega omnibus Clarkson, a vapor, de um só pavimento, na linha Hammersmith-Kensington-Piccadilly Circus. E inicia o seu serviço regular de omnibus durante o mesmo anno.

1905 — Forma-se a London Motor Omnibus Company, a primeira empreza unicamente de omnibus motorizados.

1908 — A Road Car e Vanguard são absorvidas pela "GENERAL", emprezas que fundiram a sua administração e serviços.

1910 — A "GENERAL" introduz o typo B, o primeiro omnibus-motor padronizado, após a experiencia de mais de trinta typos diferentes de "chassis".

1911 — Os ultimos omnibus da "GENERAL", puxados a cavallo, são retirados em 25 de outubro.

1912 — Contróle da "GENERAL" adquirida pela "Underground Electric Company of London", assegurando, assim um posterior e importante desenvolvimento do trafego coordenado na area metropolitana.

1919 — Estabelecimento do Ministerio dos Transportes, que exerce amplos poderes sobre os serviços de omnibus e outros meios de conducção, e cuja criação representa o primeiro passo para a coordenação legal dos serviços de comunicação.

1923 — Introducção do omnibus-motor — "NS", accomodando 54 passageiros e providos com um baixo centro de gravidade que tornou depois possivel a cobertura do andar superior. Os "NS", originalmente equipados de solidos "types", foram pouco depois os primeiros a ter pneumáticos.

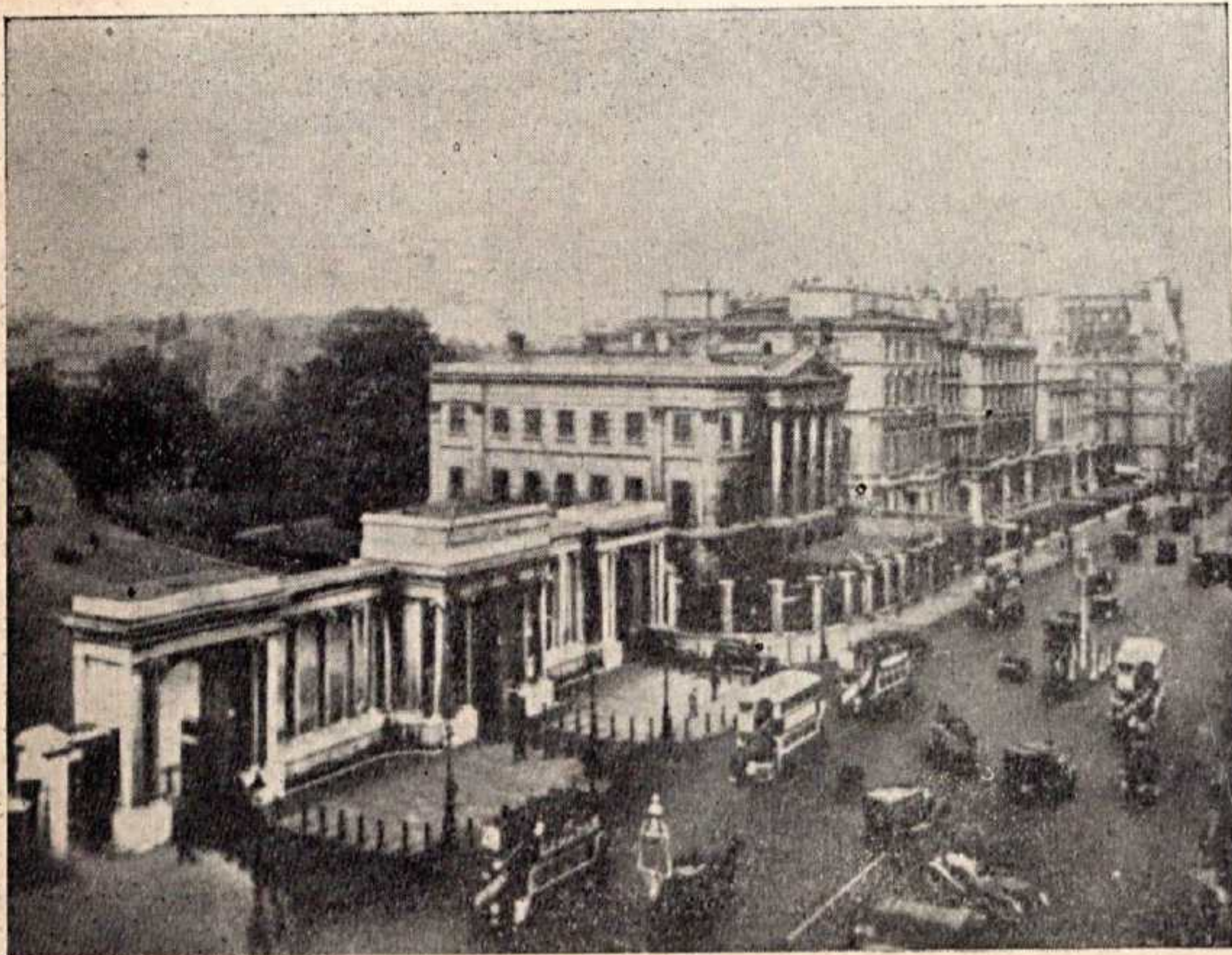
1924 — Primeiro passo tomado para a legal coordenação e contróle do trafego de Londres pela aprovação do London Traffic Act.

1925 — Os primeiros omnibus com o andar superior coberto (**covered top**) circulam.

1927 — Introducção dos typos "LS" de omnibus, os primeiros de seis rodas.

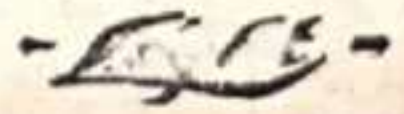
1928 — Os quatro Railway Groups, após varias tentativas malogradas, pleiteam poderes parlamentares para a operação dos serviços de transportes nas estradas, mas não concordam em competir na area de Londres.

1930 — Approvação do Road Traffic Act. Essa medida provem **inter alia** que os serviços de carros motorizados não podem transitar irrestrictamente, e estabelece os commissarios das



Hyde Park, um dos pontos de maior movimento

(Cont. na pag. 31)



Torneio interno do Tracção F. C.



Aspectos da partida semi-final do torneio interno do Tracção. — Em cima, Moacyr, "captain" do team Expedição, cumprimenta Badú, commandante do quadro da Garage; em baixo, o team da Garage que empatou com a Expedição

BIBLIOTHECAS

(Cont. da pag. 27)

A Light, como acontece em todos os sectores em que se desenvolvem as suas actividades, tem cooperado decisivamente para o objectivo acima referido. A Bibliotheca Circulante dos Empregados da Light e Companhias Associadas e a Bibliotheca dos Empregados do Departamento de Tracção e Officinas são organizações perfectas no seu genero. A bibliotheca circulante, ideia magnifica e original, é hoje esplendida realidade. A pergunta feita em 1932 pelas columnas da revista "Light" — Por que não fazemos uma bibliotheca circulante? — não ficou

sem resposta e os applausos e a cooperação espontanea surgiram animando um movimento dos mais interessantes e nobres. A principio uma luta sem treguas, um esforço notavel e, por fim, a victoria glorificadora. Recorrendo á collecção de "Light" vemos que Alvaro Guanabara, então director dessa revista, foi o lançador da ideia. Nos escriptorios da Avenida Marechal Floriano, Djalma Paula de Sá, á frente de um grupo de esforçados companheiros movimentou a accção necessaria para que pudesse o grande sonho passar ao terreno da realidade.

O Sr. Alfred Hutt, então Superintendente geral interino, foi por parte da administração das companhias, o patrono da iniciativa e graças ao seu prestimoso concurso resolveu esta ceder o espaço sufficiente no quarto andar do edificio

annexo, bem como o mobiliario indispensavel á installação dos serviços. Em principio de 1934, iniciava a bibliotheca o seu funcionamento em proporções modestissimas; menos talvez de 500 livros, quasi todos obtidos por meio de obsequiosas doações. Esses benemeritos auxilios constituiram assim a base da organização, destacando-se os dos Srs. A. Gordon e J. H. Rogers, cujas numerosas doações constituiram na epoca a maioria dos volumes. Um dos objectivos principaes de iniciativa era desenvolver o gosto da leitura, principalmente entre os boys e juniors, homens de amanhã que iniciam a lucha pela vida e que, por isso mesmo, merecem um ambiente especial. Assim a mensalidade para essa cathegoria foi fixada apenas em 1\$000, collocando-se em primeiro plano tudo quanto dissesse respeito aos jovens. A organização — todos o sabem — teve o melhor acolhimento e excellento amparo, desenvolvendo-se rapidamente. A Bibliotheca dos Empregados do Departamento de Tracção e Officinas é o outro centro de cultura e de estudo. A sua organização obedece ás altas finalidades e tem, naturalmente, os mesmos objectivos da sua collega anteriormente citada. Nas suas estantes ha o romance, o estudo de sociologia, a poesia, o conto, quaesquer paginas, enfim, que esclareçam, distraiam, induzam os corações aos bons sentimentos.

Os livros que lá estão enfileirados á espera das consultas que se multiplicam, satisfazem os leitores mais exigentes. A organização perfeita, dentro das possibilidades naturaes, demonstra o valor da iniciativa.

Os Omnibus Londrinos

(Cont. da pag. 22)

zonas de trafego com poder para conceder e apprehender licenças.

Organisa-se a Green Line, subsidiaria da "GENERAL", cujas operações são confinadas ao trafego de longas distancias. Esse serviço actualmente existia em embryão até o fim do anno precedente, quando foi inaugurada uma linha entre Golders Green e Watford, a qual era, entretanto, primeiro explorada pela "GENERAL", com omnibus expressos.

1932 — Introducção do typo "STL", com quatro rodas, tendo uma invulgar accommodação, com bancos espaçosos.

1933 — O London Passenger Transport Bill, que unifica todos os omnibus, trens subterraneos e serviços ferro-viarios na area metropolitana, — recebeu approvação do Rei.

Eis ahi, uma resenha, em ordem chronologica, a marcha dos prestimosos vehiculos, que são um dos melhores indices do trafego, da super-cidade.

Os omnibus de Londres, que se contam por alguns milhares e servem a cerca de quinhentas linhas, transportam annualmente dois bilhões de mais de duzentos milhões de milhas, segundo os dados estatisticos, que datam dos ultimos annos.

Por um penny (Tres tostões mais ou menos) por secção, e um schilling (4\$000) por viagem inteira, o popular vehiculo é o meio de transporte favorito do povo londrino.

CORCOVADO

**VEJA O RIO
MARAVILHOSO
E O GRANDE CRISTO
REDEMPTOR**

Para alcançar o alto desta imponente montanha com 710 mts. de altitude Tome um bonde de Aguas Ferreas ou um omnibus da linha Estrada de Ferro Corcovado, da Viação Excelsior, para conduzi-lo até a estação inicial, de onde uma estrada de ferro electrica com cremalheira o levará ás Paineiras ou ao Pico.

VERANEAR

nas Paineiras é o mais acertado porque ahi a temperatura é sempre 4 a 6 graus abaixo da temperatura da cidade e ha um hotel moderno onde poderá convidar seus amigos num ambiente fresco.

HORARIO DOS TRENS

DIAS UTEIS JANEIRO A MARÇO		DOMINGOS E FERIADOS		DIAS UTEIS ABRIL A DEZEMBRO	
Cosme Velho	Paineiras	Cosme Velho	Paineiras	Cosme Velho	Paineiras
		8.00	8.30		
		XX 9.00	9.30		
		XX 10.00	10.30	6.30	7.35
		XX 11.00	11.30	8.00	8.35
XX		XX 12.00	12.30	XX 9.00°	10.10°
X		XX 13.00	13.30	X 10.30	12.35
		XX 14.00	14.30		13.00°
XX		XX 15.00	15.30	XX 14.00	16.00
X		XX 16.00	16.30		15.30°
		XX 17.00	17.30		17.00°
			18.00		17.30
			18.30		18.00
			19.00		18.30
			19.30		19.00
X			20.00		20.00
			20.30		20.30
			21.00°		
			21.30°		
			22.00°		
			23.30°		

X — Indica que esse trem vai ao Alto, caso tenha 10 passageiros.

XX — Indica que esse trem vai ao Alto, caso não chova.

— Todos os demais trens vão somente até as Paineiras.

* — Indica trens extraordinarios, cujas viagens são facultativas.

ESTAÇÃO INICIAL
Rua Cosme Velho, 151
LARANJEIRAS

PARA INFORMAÇÕES
Telephones — 25-0016
e 43-0237



Guia do Passageiro de Bonde



Novos arrancos do progresso trazem consigo novos perigos, e, se a vida outrora valia alguma coisa, agora não vale o miserável tostão com que se paga a passagem no bonde. A virtude menos observada pela humanidade é a prudência, virtude essa que os animaes tomam tão a serio que até ficam calados para não dizer asneiras.

O augmento dos meios de transporte obriga a gente a trasladar-se de um lugar para outro com frequencia, o que antigamente só se fazia quando a necessidade era premente, porque só podia andar no cavallo de S. Francisco, ou num pangaré, ou então nesses calhambeques que faziam voltar á boca o almoço da semana passada.

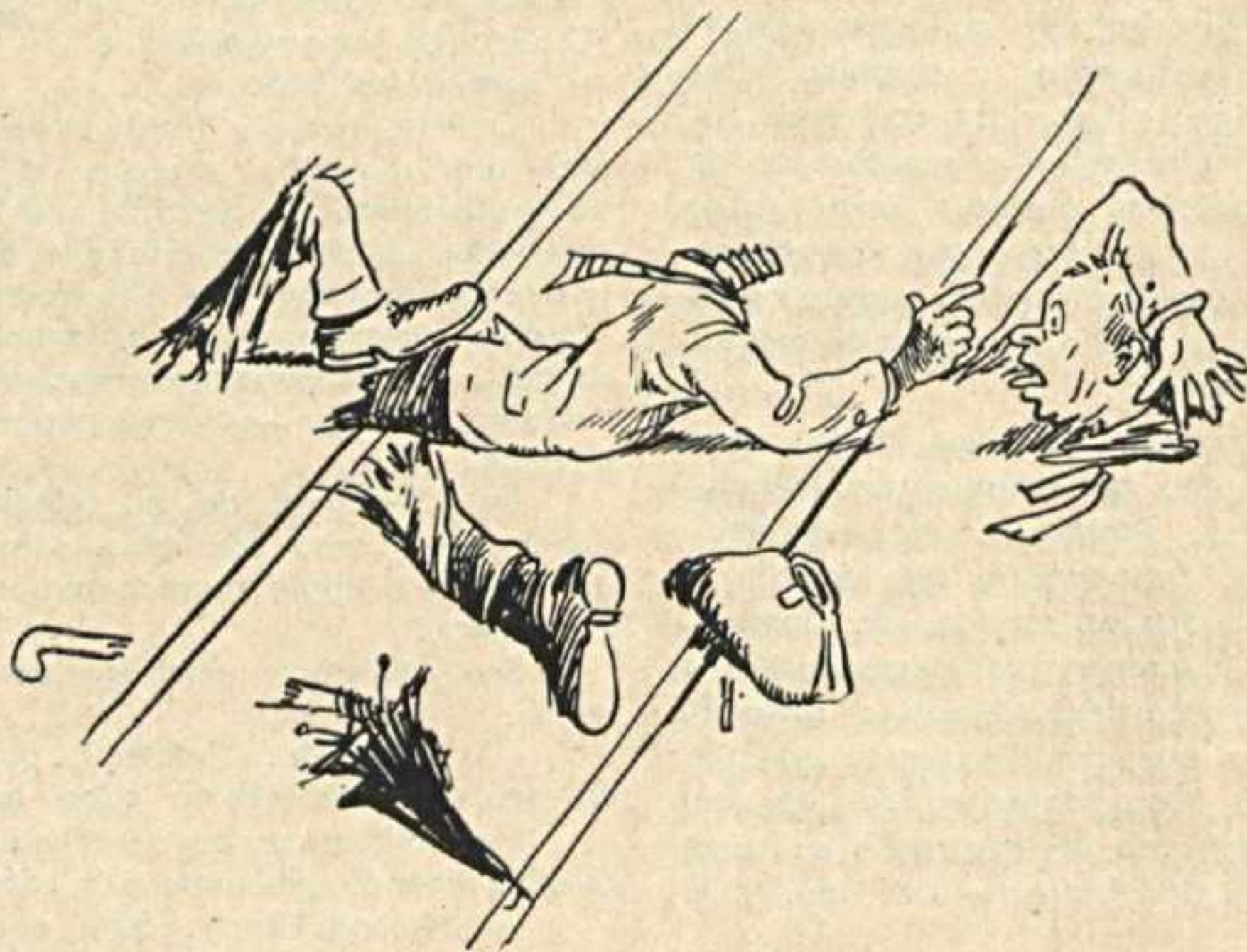
Quero cumprir um dever humanitario, distribuindo uns tantos conselhos praticos aos imprudentes e recidivos passageiros de bonde e omnibus ou de outros transportes (menos os amorosos). Quem m'os dicta é a experiencia, não por ser um tecnico da materia, mas porque já perdi tres pernas, parti mais braços que um lustre, perdi 18 costellas, rachei a cabeça um sem numero de vezes e quebrei outros membros proeminentes da minha illustre carcassa nos mais variados e diversos desastres, dando tanto trabalho á Assistencia, que bem se lhe podia mudar o nome para: "Insistencia".

O bonde nada tem de bondoso. E' pesado, intransigente, tem um character tão firme que não recua sem muito reflectir nem pedir licenças aos collegas que vêm correndo na cauda. E' claro que com um bicho desse tamanho (tamanho dum bonde) é preciso que quem o toma se porte com a necessaria precaução se quiser voltar para casa com os ossos no lugar em

que a natureza os collocou, de accordo com os tratados de anatomia.

Mas, toca o bonde... isto é, vamos ao nosso guia.

1.º — O TRANSEUNTE TEM PRESSA. — Se tem pressa terá pressa tambem de morrer. Se não quizer esperar que o bonde chegue ao poste de parada e fique im-



movel, é o passageiro que ficará immovel em baixo d'elle. O facto de agarrar-se ao balaustre quando nunca se aprendeu gymnastica ou não se possuir uma elegante cauda prensil, orgulho dos macacos, implica na idéa de se agarrar ao braço da Morte. O arranco é dos mais sensacionais e vale a pena assistir ao desfraldar de um corpo humano, como bandeira agar-

rada ao pau, sacudida pelo vento, descrever linda parabola de geometria no espaço, dar volta completa e estatelar-se no asphalto, de preferencia com a cabeça, de onde logo, pela brecha inevitavel, vão se escapando como os pombos do soneto, as idéas de mistura com a tal massa cinzenta (si a tiver). Quando isso não acontece, o reboque transforma-se em rabeção. A familia irá procural-o no necroterio.

Se o bonde já partiu do poste, o accidente não varia, pois são as costellas que serão escolhidas. Si o passageiro fôr mulher, haverá mais costellas para quebrar.

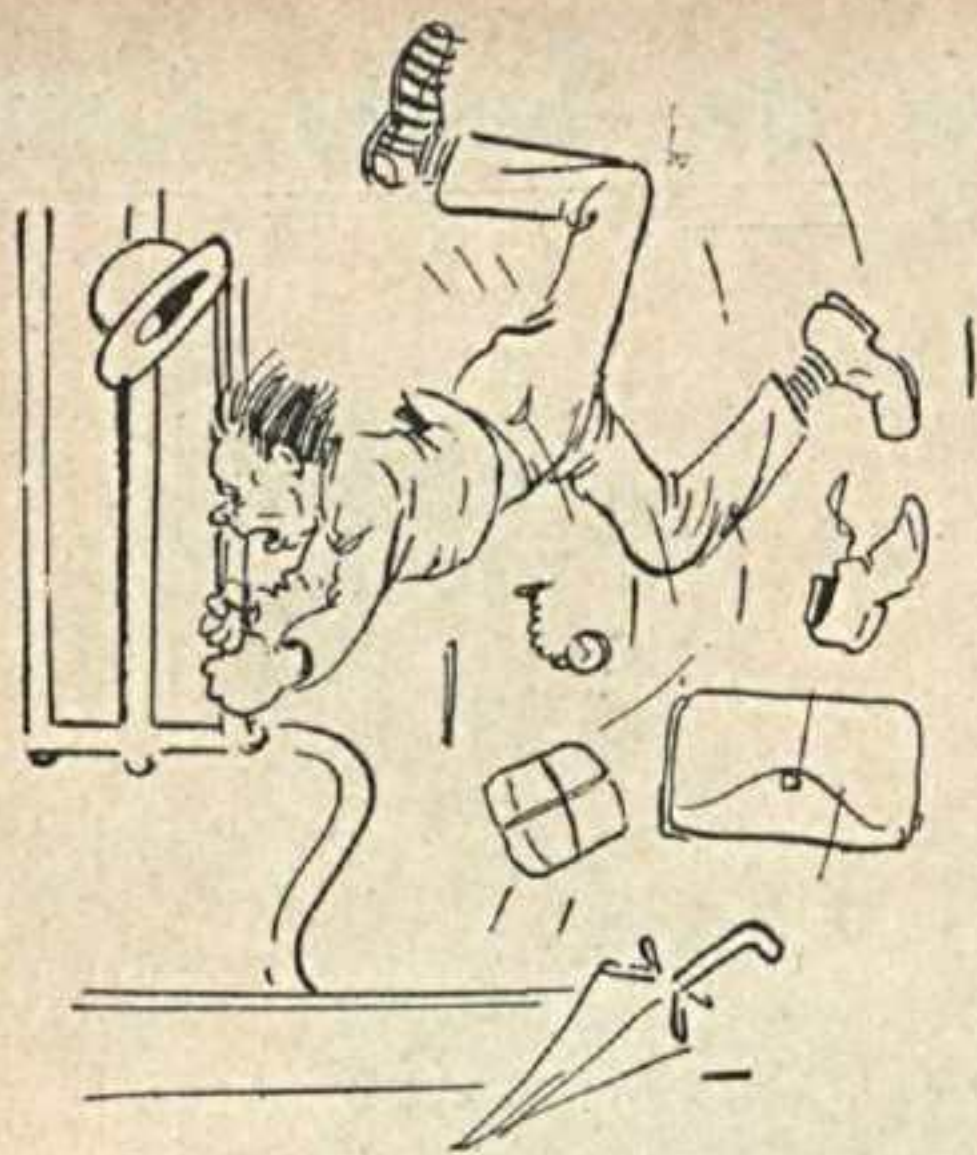
2.º — SALTAR DO BONDE EM MOVIMENTO. — Coordenar os proprios movimentos com os do bonde é uma sciencia tão complicada que o proprio Einstein deixou de estudar, com receios das consequencias nas experiencias. A força de inercia costuma divertir-se a custa da humanidade. O passageiro quer chegar antes do bonde, não se conforma com poucos segundos de espera, voaria por cima do motorero. Agancha-se afoitamente ao balaustre, esquece certo rheumatismo, não tem tempo de resolver certos calculos de probabilidades, não olha se o lugar onde vae pôr os pés é asphalto, paralelepipedo, uma poça dagua ou casca de banana. E



salta. Em vez do pé chegou primeiro o nariz, esborrachou-se como mamão maduro, e se não levantar logo a carcassa do lugar logo vem um auto para realizar a autopsia. Não se esqueça, num caso desses, de fazer testamento, para que os herdeiros possam abençoar sua providencial imprevidencia.

3.º — TOMAR O BONDE PELO LADO DA ENTRELINHA. — Esta é uma surpresa que o passageiro costuma fazer ao bonde, o qual retribue com outra, muito mais agradavel, embora só se preocupe com a direita. A esquerda ha uma barra mas o passageiro não admite ser barrado, arma o pulo... errado para a longarina que está suspensa, falsea o pé e no mesmo tempo bate com a caixa do juizo na barra, que não é a do Rio, mas um diacho de travessão duro como cama de pobre. Resultado: O pé tonteou, a cabeça levou uma luxação no tornozelo e em torno o zelo dos que assistiram ao delicioso tumbolhão, não o livra de entregar os cacos á Assistencia, para que os solde, deixando-o prompto para outra.

Pode-se dar, tambem, o caso de um es-



tatamento no trilho, no justo momento em que um bonde bagageiro avance em sentido inverso e emende e complete o desastre com uma decapitação magistral ou amputações dignas do mais afamado cirurgião.

4.º — **ATRAVessar A LINHA.** — Ha gente, neste mundo exquisito, que não se satisfaz com a calçada, quer palmilhar os trilhos, arremedando o burro entre os varaes ou acompanhando a predilecção que têm os chauffeurs para metter as rodas do carro sobre os trilhos. Sente o gostinho de atravessar-os com a pachorra dum pachiderme em plena jungla, sem cuidar da esquerda, da direita, das piscadelas do signaleiro e dos carros que se cruzam. Os pés estão nos trilhos, mas o pensamento vagueia entre as nuvens da Cordilheira dos Andes. Ficou surdo, cego e mudo, ouviria com agrado o timpano duma porta de cinema e não o do motorneiro.

Fica tão desprendido que o bonde, passando ainda mais o desprende, uma perna p'ra cá, outra p'ra lá, a cabeça foi com a roda e no chão talvez ficasse intacto um ovo, destinado a outro genero de fritada.

Num caso como esse a Assistencia não tem interesse em intervir.

Pede-se logo o rabecão, põe-se tudo num sacco e manda-se para o Cajú. Pezames á familia enlutada. Missa de setimo dia, etc.

5.º — **OS PINGENTES.** — Em todos os ramos profissionaes da actividade hu-

mana ha pingentes. E' a consecuencia da falta de lotação effectiva. Dividamos esse lote de passageiros em duas classes, a saber:

I — **Pingente proposital** — Ha lugar, mas elle prefere ser o parente... collateral da pequena que está na ponta do banco.

II — **Pingente especial** — E' um caso clinico. Elle soffre de certa molestia que o impede de sentar-se, molestia essa que chamaremos de assentopathia, em lugar de outro nome improprio. Este caso do pingente é tambem pungente.

Para estes dois casos o perigo é o mesmo. Está o pingente de pé, pode cair sentado no asphalto, ou em ultima analyse, de pernas pr'o ar, se não fizer caso do classico grito do motorneiro: Olha a direita.

Algum vehiculo arranca-o da contemplação, dá-lhe o tranco, algum poste fóra do alinhamento reduz-o em postas difficéis de se alinhar.

Esbarros, trancos, solavancos, trambo-lhões, costellas quebradas são casos de somenos importancia, vôm embrulhos, chapéus, guarda-chuvas, pastas, relógios, chaves com ou sem mólho, carteiras com ou sem ellas. O reboque encarrega-se de cpanhar sómente o freguez e com pingente o espectáculo torna-se com-pungente.

6.º — **A TRAZEIRA** — E' o systema especial dos garotos tomarem a trazeira dos bondes. O castigo da trazeira devia ser applicado pelos paes com um tamanco bem resistente. Em casos especiaes é a propria trazeira do bonde que se encarrega de dar com a dita do garoto no duro asphalto ou num monte de pedra. Os garotos preferem emendas nas calças, mas não se emendam. O carro que vier atraz pode reduzir-os a uma indigesta fritada.

Como se vê, temos que recorrer a uma escandalosa comparação de Deus com o perigo. Está em toda parte. Enquanto a Light não inventar bondes e omnibus de fumaça, temos que andar com muitas precauções, se não quizermos tomar certos bondes especialmente recommendados para os imprudentes, o do Cajú e o outro de S. João Baptista.

Para evitar o atropelo, precisa ter outro "pello", muito "pello" mesmo não ser surdo, nem cego, ainda menos tonto, distraido, apaixonado, apressado e saber dar á propria vida preço maior que o da passagem do bonde que se tomar.

Ou a Light me agradece estes conselhos gratuitos á sua freguezia ou então farei o voto de andar sempre a pé... pelos telhados.

MAX YANTOK



Um collega da Viação Excelsior que se distingue

A carta que abaixo transcrevemos e que foi endereçada ao Dr. Annibal Bomfim, sub-chefe do Departamento de Publicidade, pelo nosso collega de imprensa Dr. Odilon Jucá, vale pelo maior elogio que poderíamos aqui inserir a um nosso collega, operador da Viação Excelsior, pelo motivo exposto na referida carta.

Não tendo o citado jornalista annotado qualquer informação que pudesse identificar o motorista, é-nos grato, entretanto, realçar o gesto do nosso collega que, sem alarde, soube offerecer aos seus companheiros um bello exemplo da noção que tem das suas obrigações para com o publico.

A carta em apreço é a seguinte:

"Rio de Janeiro, 7 de Outubro de 1937. Av. Atlantica, 1080. — Illm.º Sr. Dr. Annibal Bomfim. Departamento de Publicidade da Light. Rua Republica do Perú. Nesta. Prezado collega. Perdi pela manhã de hoje um livro, numa capa de couro para mim de grande valôr estimativo. Voltei a cafés onde estivera, pedindo informações a respeito, e já dava a perda como definitiva quando me ocorreu a lembrança de que poderia haver esquecido o livro no omnibus da Excelsior, da linha "Monroe Meyer", em que viajara da Avenida Rio Branco para a rua Marechal Floriano. Fui á estação de omnibus da Excelsior, á Avenida Almirante Barroso e lá, realmente, encontrei o livro esquecido no

omnibus "Monroe-Meyer", que me foi immediatamente devolvido mediante recibo de entrega.

Faço esta comunicação expontanea, consoante o espirito inspirador de minha já longa carreira de imprensa — menos pressuroso na censura com razão do que no louvor com justiça — não tanto para enaltecer a organização perfeita de um serviço publico explorado por companhia particular, mas, sobretudo, para que conste da folha do funcionario anonymo que encontrou o meu objecto perdido e m'ó restituiu, este depoimento de sua honestidade professional e espirito de cooperação. Muito grato e cordealmente,

Odilon Jucá".

COMPANHIA FERRO CARRIL CARIOCA

Em um dos numeros passados, "Light" publicou ampla reportagem das obras, então em andamento, do novo edificio da estação de bondes da Companhia Ferro Carril Carioca, no fim da linha do Sylvestre. Sendo este um dos lugares mais lindos e opaziveis da cidade, esmerou-se a actual administração da Companhia Ferro Carril Carioca em offerecer aos "touristes" que o visitarem um ponto de attracção, a par do maximo conforto. Ef-



A NOVA ESTAÇÃO DE BONDES DO SYLVESTRE

fectivamente, a nova estação, de estylo moderno, conta com um "bar" elegante e bem montado, divisando-se da sua terrasse um panorama lindo e suggestivo, principalmente à noite, quando se pode admirar a illuminação feerica da cidade. Nas gravuras que illustam esta noticia, reproduzimos tres aspectos da nova estação, vendo-se á direita, a "terrasse" do "bar", que constitue um bello attractivo para os visitantes do Sylvestre



A visita do Dr. Faria Góes ao Departamento de Empregos

Como organização talvez seja a unica no Rio, disse o conhecido educador

Em nosso numero anterior tivemos occasião de publicar varias photographias da visita do Dr. Faria Góes, Superintendente da Educação Secundaria Geral e Technica e de varios professores que realizam o curso de Introdução à Orientação Educacional e Profissional, ao Departamento de Empregos. O Dr. Faria Góes, Superintendente da Educação Secundaria Geral e Technica é formado pela Universidade de Columbia, considerada a melhor Universidade do mundo. Alcançou ahi o Dr. Góes, o titulo de — Master of Arts — Teachers Colege, — conhecimentos estes que está pondo em pratica em seu Departamento, do qual muito espera o ensino Technico do Districto Federal. Por occasião dessa visita, tivemos a oportunidade de peair ao Dr. Góes, suas impressões sobre a visita que acabava de fazer e ao mesmo tempo alguns dados sobre o programma que elle havia traçado sobre o ensino technico no Districto Federal. Disse o Dr. Faria Góes, que apesar de ter feito uma visita muito rapida, levava consigo a melhor impressão possivel da organização que acabava de ver, organização esta, talvez, a unica existente no Rio de Janeiro,



Dr. Faria Góes

Proseguindo, diz, que o fim do Curso e da Orientação e Educação Profissional, é orientar o alumno no sentido de adaptar a sua capacidade, aptidão, intelligencia e vocação. O alumno segue rigorosamente a sua tendencia, a especialidade pela qual elle tenha a verdadeira vocação e tenha por assim dizer, orgulho de sua profissão, aperfeicoando-se cada vez mais afim de se transformar dia a dia um technico mais perfeito. Alem da parte technica que é ministrada aos alumnos, têm elles um curso completo de conhecimentos geraes, afim de que encontrem facilidades, estudando e congregando elementos para facilitar mais e mais os mysterios de suas especialidades. O fim das Escolas Technicas é fazer de seus alumnos, pessoal rigorosamente seleccionado, technicos perfeitos, conhecedores profundos de suas profissões e não meros curiosos. Durante o periodo de especialização, cada alumno é submettido constantemente a observações medicas, possuem elles uma ficha controladora, a alimentação é controlada e distribuida de accordo com o estado geral de cada organismo e da especialidade de cada um. Proseguindo a sua palestra diz que, a Superintendencia do Ensino Secundario fez um inquérito entre as grandes industrias do Rio de

(Cont. na pag. 37)

DA LITEIRA AO OMNIBUS EXCELSIOR

*Impressões
de um viajante
de... pouca
idade*



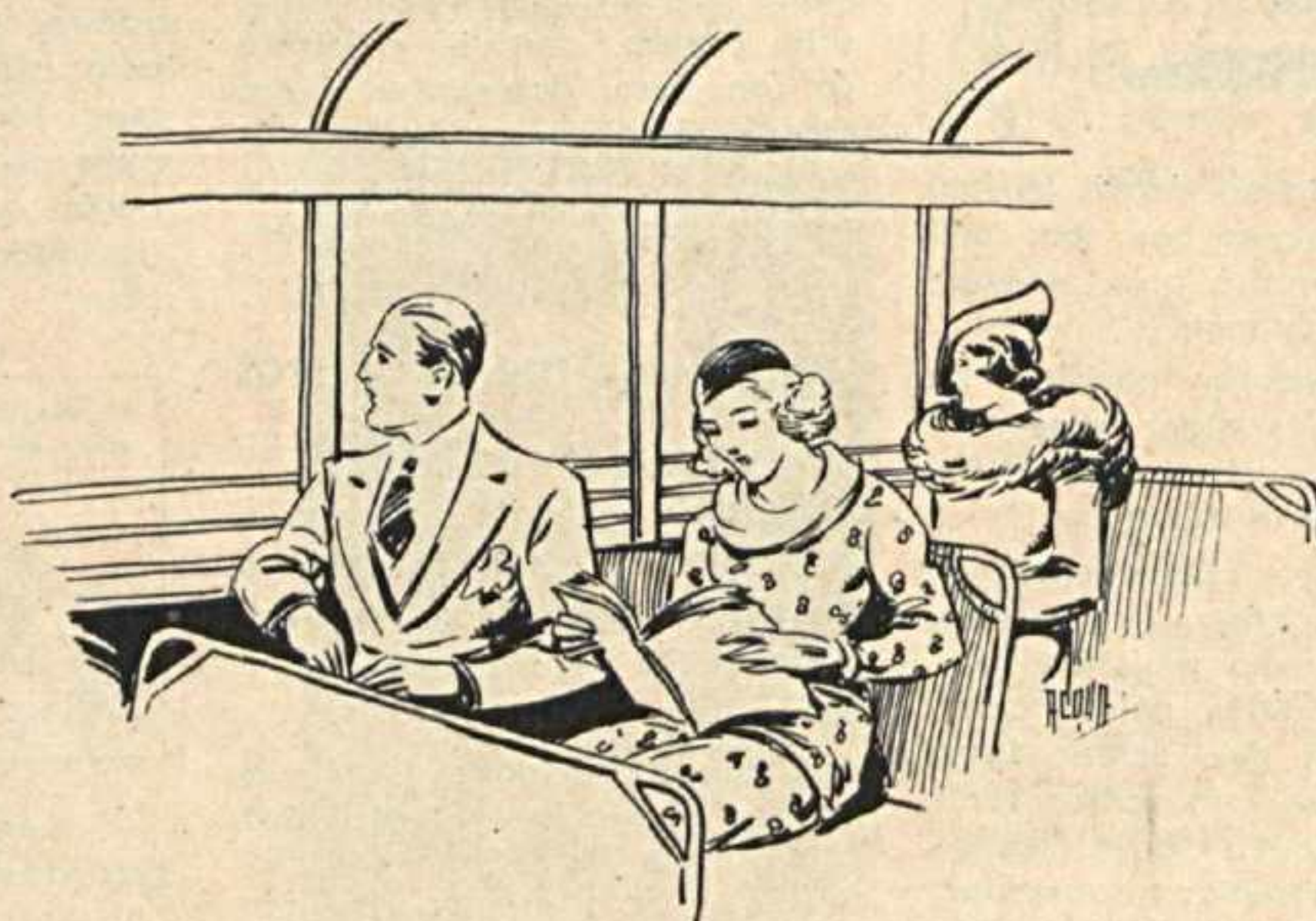
*Oscar Lopes
escreveu
Acquarone
desenhou*

Tenho por habito transportar-me algumas vezes por dia nos omnibus da Viação Excelsior e não posso occultar o prazer que esse bom costume me proporciona, tanto pela rapidez como pela segurança do moderno meio de conducção, acéito pelo povo carioca com uma alegria que bem reflecte a perfeita comprehensão de um conforto de immediata utilidade.

Como assim me distancio da liteira que outrora me fazia viajar entre Fortaleza, capital e a cidade Cascavel, do mesmo Estado do Ceará, terra do meu nascimento. Uma liteira dispoño de quatro logares, "accionada" por duas pacificas bestas ia carregando no seu interior de lona, sobre varaes em balanço, uma bestinha mais tenra, que era eu proprio. Depois desta expontanea confissão não me venham chamar de velho. Não voei eu, escandalosamente, idade acima; foi o progresso que se deslocou em vertigem ascencional. Pilotava a liteira um robusto pagem mameluco, batendo o areal com incrível velocidade, sem afrouxar o passo dos muares nem perder de vista, nos accidentes do caminho, a caravana que nos precedia, com duas amazonas intrepdias e seus cavalleiros dotados das virtudes de authenticas centauros. Sempre, entretanto, havia ensejo para que o meu peão, á sombra de uma occasional moita, colhesse fructos sylvestres para meu regalo. Era a grumixama, a maria-preta ou a deliciosa flor-de-goto que é simplesmente a mangaba. Hoje, é claro, cutros são os

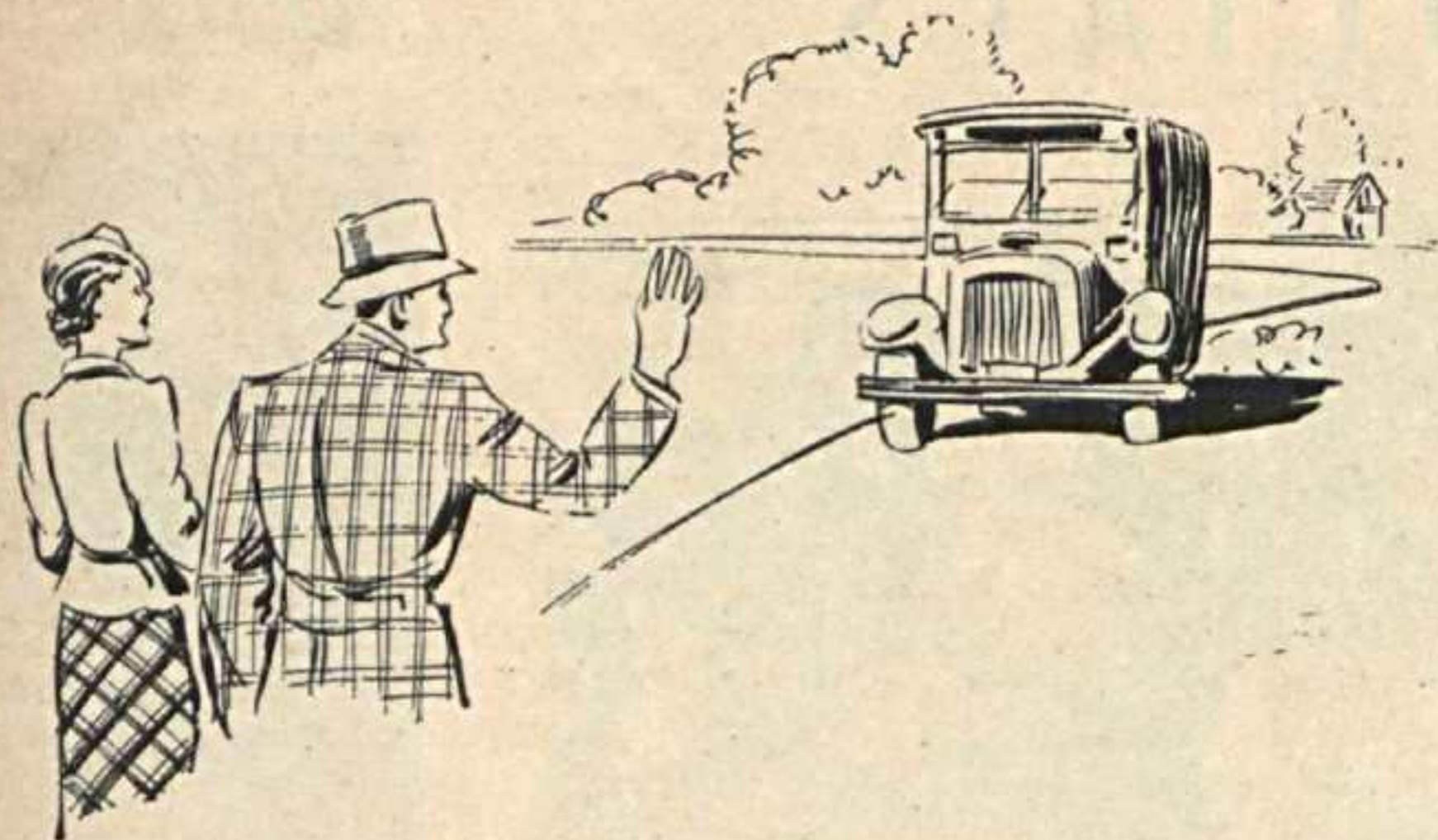
suas tintas, dotado do mais apurado conforto e já proverbial por sua segurança, quer pela perfeição do material empregado em seu fabrico, quer pela pericia e cortezia do pessoal utilizado na extensa e emaranhada rêde de suas linhas que, servindo intensamente ao centro urbano, vão attingir os pontos extremos das portas da

sultados duvidosos, ao ponto de permanecer abandonado por um largo periodo esse meio de locomoção. Coube á cidade de Nantes, já em 1826, firmar de uma vez por todas a utilidade do omnibus, que era assim empregado em uma importante zona balnearia, que se mostrou grata ao melhoramento. Dois annos mais tarde, o mes-



cidade maravilhosa. Entretanto, quasi tres seculos se passaram até chegarmos ao vehiculo de hoje, depois de tentativas fracassadas, experiencias frustadas e finalmente esperanças gradativamente confirmadas. O primeiro omnibus de tracção animal, destinado a grandes cidades, tinha as escassas proporções de um modesto "mail-coach" e foi originariamente en-

mo empresario de Nantes, de nome Baudry, tendo conquistado Bordeaux, sem a sua entrada triumphal em Paris, rapidamente ahi estabelecendo, com evidente favor publico, diversas linhas regulares de suas viaturas para muitas pessoas. O inverno do anno seguinte, porém, rigoroso em extremo, prostrou de desanimo Baudry, até então considerado um feliz concessionario. Do outro lado da Mancha, porém, intensificando estudos e observações sobre alheios insuccessos, outras pessoas asseguraram exito completo á introducção dos omnibus em Londres. Isso occorreu na primavera que emendou o inverno de 1829. Os ingleses applaudiram a ideia que ainda no mesmo anno ia sahir victoriosa em Nova York. Da emulação entre britannicos e americanos (os francezes mal servidos no assumpto, continuavam a discutir...) aperfeçoamentos foram surgindo, inclusive a "Imperial", representada por bancos lateraes dispostos nos toldos e de custo mais barato. Cada anno que passava, correspondia a novo melhoramento sendo experimentados, simultaneamente com a tracção animal, os sistemas mechanicos, a vapor, pelo ar comprimido, pelos motores de gaz e outros combustiveis, até que a electricidade definitivamente se impoz, afastando do campo de exploração todos os outros meios até então em uso.



encantos que me impressionam os olhos desde que passei a utilizar o "automovel para todos" nas minhas breves excursões pela guanabara illustre, este adoravel Rio de Janeiro que é cada vez mais attrahente por seu surto maravilhoso. Tcmemos por modelo, nesse collectivo transporte motorizado, o carro typo da Viação Excelsior, tão discreto nos dois tons cinzentos de

saido em 1661, em Paris sob patrocínio de Pascal, que dera seu apoio ao duque de Roaunez, investido de um privilegio para exploração de carruagens do genero, em determinados itinerarios do centro parisiense. Pesados os carros e demasadamente caros as passagens, não logrou exito a iniciativa. Outras se succederam, muitas outras, sempre com re-

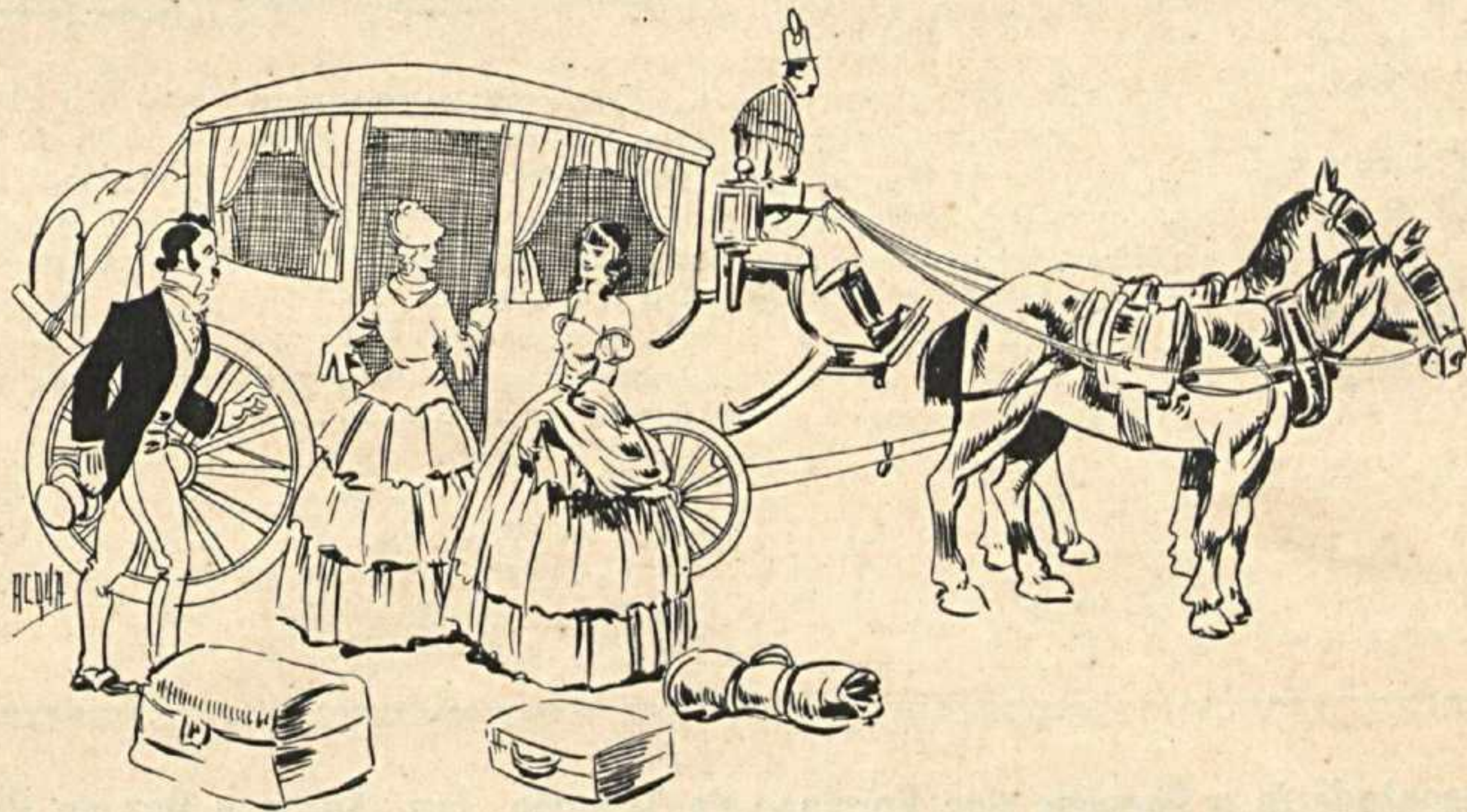
Voltemos agora ao Rio de Janeiro, que em 1918 recebeu a sua primeira linha regular de omnibus. Outras vieram depois,

tentando mais dilatados percursos e por cerca de vinte annos a população não se cansou de assistir á inauguração de linhas com diferentes traçados. Foi, porém, em 1926 que se deu o advento do typo modelo, de sobria elegancia de desenho, equipado de maneira exemplar de rodar macio sobre molas suaves, com larga aeração e bem protegido contra o mau tempo, com assentos convidativos e inteligentemente distribuidos, generosos na illumination, praticos no systema de pagamento, de impeccavel asseio e entregue á pericia de profissionaes de classe, zeladores desse lemna que pode ser attribuida á Viação Excelsior, a benemerita organização a que nos referimos: "confiança com responsabilidade", a inauguração da primeira carreira, entre o Club Naval e o Pavilhão Mourisco, constituiu para o carioca uma das suas maiores alegrias de habitante de uma bella metrópole. O triumpho então alcançado foi tão ruidoso que bem pode elle ser definido por uma expressão da gria popular: a Excelsior abafou a banca... De facto, desenvolvendo com assombrosa energia a brilhante tarefa a que se impuzera, a nova companhia de Viação fazia desaparecer aos poucos,



Cabe aqui uma referencia isolada ao prestigio sem par de que vive cercada essa afortunada empresa. Entre as columnas sobre as quaes repousa tão solida reputação figura o corpo de operadores, especial denominação dada a seus "chauffeurs". Por um meticuloso processo de preparação e revisão de conhecimentos, cada novo operador que toma em mãos o volante, já é um afiançado, isto é, um homem que tem a noção do quanto vale uma vida humana, seja esta representada por um passageiro ou por um transeunte. O regulamento interno da Viação Excelsior corresponde, nos seus 40 artigos de instrução, a um perfeito código de honra. Os melhores sentimentos de fraternidade estão desse modo associados a uma perfeita competencia technica dos operadores. Veja-se, entre outros innumerables exemplos, como trafegam serenos e segu-

novo, graças ao constante reparo de suas innumerables peças. Em uma palavra, basta dizer-se que ali, quando já completou 50 mil milhas de percurso, o carro é recolhido e desmontado, passando por uma revisão meticulosa que indicará aos entendidos o que é preciso reformar ou imprescindível substituir. Em outro departamento, destinado a fins de evidente responsabilidade, é feita, todas as noites, a inspecção dos freios. Os omnibus ahí dormem, como hospedes de emergencia, em aposentos individuais e á prova de fogo, até que, na seguinte manhã, depois de uma boa esfrega de escova por dentro e água por fora, recebem a visita dos especialistas. E' o grave momento da inspecção dos freios, processado por um aparelho — o "brake-tester" — que, montado o carro sobre os cylndros desse mecanismo, indicará a mais ligeira irregu-



concurrentes mais antigos e assumia, sob unanimes applausos, a liderança desse admiravel meio de conducção.

Quasi sem esforço apparente, em 1927 era feita a apresentação dos carros de luxo, momento festivo e que offereceu á cidade as mais gratas impressões. Novembro. Convite á imprensa, para, nos novos omnibus, dar um passeio á Gavea, até a séde do Golf-Club. Memoravel excursão essa que se assignalava pela nota pittoresca de figurarem, no percurso total, como motoristas dos dois vehiculos utilizados na solemnidade, Mr. C. A. Sylvester, Vice-Presidente da Light e Mr. C. A. Barton, Superintendente do Departamento da Tracção e Officinas.

O carinho da Viação Excelsior para com o seu publico não conheceu e não conhece soluções de continuidade. Ha da parte de seus dirigentes a preocupação de aprimorar sempre os serviços que a nossa população tanto admira, e incentiva. E é de justiça affirmar-se que formidavel exercito dos dirigentes vê com prazer e segue com orgulho o exemplo de seus superiores em hierarchia.

ros, em movimentadissimos perimetros, os apraziveis omnibus de dois andares, que o "gavroche" carioca, mal o viu a primeira vez, logo passou a chamal-o "choppduplo"...

Todo o copioso material rodante da Excelsior é construido aqui nas officinas da Light, essa verdadeira cidade cyclopica da Avenida Lauro Muller, sendo unicamente importados os motores e certa classe de "chassis". Para se conhecer da obra perfeita que de lá sahe, está ahí o immenso mostruario asphaltado do Rio por onde vão e vêm sem cessar os excellentes carros cõr de cinza preferidos de todos. Sua conservação e sua inspecção geral, tanto quanto a diaria verificação dos freios, são pontos delicados e da maior relevancia, quer para a empresa, quer para a população, ambas, por motivos que se completam, altamente interessadas na perfeita segurança desses aparelhos.

Em garage especializada e munida de amplas e complexas officinas é que se conserva a cidade de um omnibus, nelle se procedendo aos mais diferentes reparos de sorte a mantel-o sempre em estado de

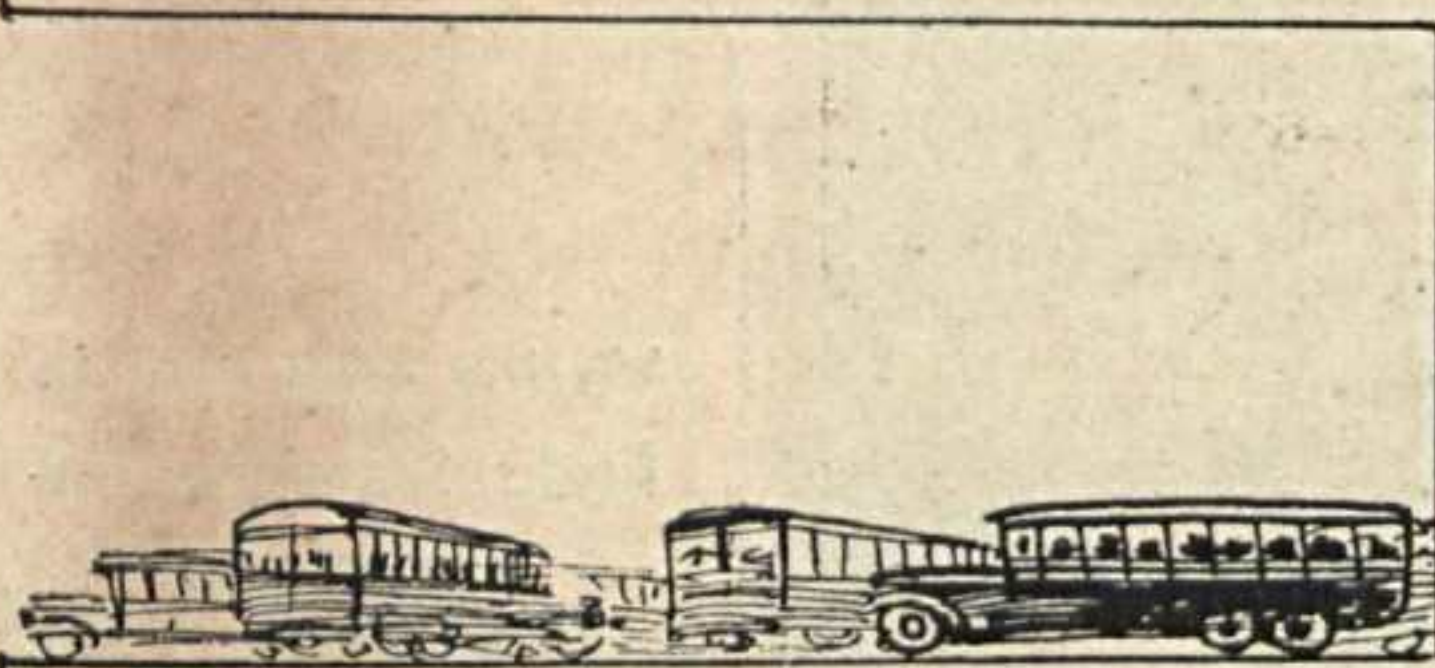
laridade no funcionamento dos freios desde que, postos estes em acção energica, sejam subitamente detidos. A verificação é feita em todas as rodas e, em caso de anomalia, o omnibus é submettido a seguir ao mais severo tratamento na parte affectada.

Contando com a extraordinaria segurança do serviço, o cliente sabe offerecer em troca á Excelsior á sua constancia de passageiro. Depois desta ultima palavra cahir sobre o papel, de novo penso quanto estamos distanciados das l.teras provincianas ou ruraes, tão do gosto dos nossos bis-avós e, ás vezes, tambem dos netos dos paes dos nossos avós...

Esta revista reflecte com fidelidade, desde o seu primeiro numero, as phases do crescente progresso do Rio de Janeiro, no amplo desenvolvimento de seus multiplos aspectos, accentuando com farta documentação os serviços de força, luz e telephones, ampliados e aperfeigoados cada dia

(Cont. na pag. 32)

Viação Excelsior



Flagrantes do escriptorio da Viação Excelsior, em Dezbargador Isidro: de cima para baixo, o Sr. Carlos Castello Branco, superintendente interino da Divisão de Omnibus; o Sr. Augusto Calzavara, assistente do Sr. Carlos Castello Branco; o Sr. Derzebelli Cunha, despachante, encarregado do serviço de Escalas; vista geral do escriptorio, vendo-se, ao fundo, o Sr. Rubens Abel Paper, chefe do escriptorio; os Srs. Oswaldo Gimenez, caixa da Garage, o coronel Manoel Costa, cercado dos Srs. Oswaldo Gimenez, Cunha e Mario de Oliveira

COMPANHIA FERRO CARRIL CARIOCA



"Light" visitou os novos escritórios da Companhia Ferro Carril Carioca, na rua Santo Antonio. Installados em novo e amplo edificio, especialmente construido para esse fim, elles offercem aos funcionarios da Companhia o maior conforto possivel. Nos clichés vêem-se, da esquerda para a direita, os Srs. José Antunes Gon-



çolves, chefe do Trafego e Olympio Ramos, representante de "Light" na C. F. C. Carioca; o Sr. A. Monteiro Barbosa, contador e chefe do escritorio; aspecto parcial da Contabilidade; Dr. Armando Furtado da Rocha, Engenheiro-chefe das Officinas; Mr. A. Hutt, presidente da Cia. cercado de varios funcionarios e em baixo a fachada do novo edificio

SOCIAES

O nosso collega Bernardino Marques da Silva, do Departamento do Trafego, commemorou recentemente suas bodas de prata. Em regosijo pela passagem dessa data feliz, offerceram o nosso collega e sua exma. esposa, uma recepção



às pessoas de suas relações, sendo innumeradas as pessoas que lhes foram levar os seus cumprimentos. No cliché ao centro vê-se o distincto casal cercado dos seus filhos e demais parentes, durante a festiva reunião

Sight



ABRIL 1938
NUMERO 123

ANNO 11
VOLUME 11

Rio de Janeiro

CONCURSO DE DESENHOS ARTISTICOS E COMMERCIAES



FAÇAM DE SEUS DESENHOS UM FIM PRATICO

"LIGHT" abre entre os seus leitores, funcionarios das Companhias, um concurso de Desenhos artisticos e commerciaes

Constitue um dos pontos primordiais do nosso programma a divulgação dos valores artisticos e literarios demonstrados pelos nossos collegas.

Assim é que, mais de uma vez, temos publicado em nossas paginas trabalhos interessantes de companheiros que se destacam fóra das suas attribuições nos Departamentos em que trabalham, bem como propagado os seus successos como artistas e escriptores.

Ainda no numero de Dezembro ultimo, tivemos occasião de publicar uma pagina com a reproducção de trabalhos de collegas nossos, expostos no Salão Official de 1937, os quaes mereceram da critica elogiosos conceitos.

Resolvemos por isso abrir um concurso de desenho entre os nossos collegas artistas sob as seguintes bases:

- 1.º — O concurso terá a duração de 3 mezes.
- 2.º — Os desenhos obedecerão a dois generos.
 - a) — Desenho commercial.
 - b) — Desenho artistico.
- 3.º — Os desenhos commerciaes serão para propoganda dos varios serviços da Companhia de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro, Ltda., como venda de passes, uso de carros bagageiros, excursões ao Corcovado, uso de tomadas de correntes e aparelhos electricos. Serviço de Informações e Reclamações; Serviços de Omnibus; Societé Anonyme du Gaz; Venda de Fogões a Gaz, Betuvia, Cursos de Culinaria, etc.

A dimensão desses desenhos deverá ser de 1 pagina de "Light", devendo os mesmos serem feitos exclusivamente a nankin.

Cada desenho deverá levar o sinete da Companhia para a qual foi elle feito.

- 4.º — Os desenhos artisticos, igualmente a nankin, deverão ser feitos sobre motivos da Companhia de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro, Ltda., Societé Anonyme du Gaz, São Paulo Tramway, San Paulo Gaz e City of Santos e deverão ter a dimensão de 30 x 40.

- 5.º — Serão distribuidos os seguintes premios: Para desenhos commerciaes:

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| 1.º lugar | — 200\$000 |
| 2.º " | — 100\$000 |
| 3.º " | — 50\$000 |
| Do 4.º ao 8.º Menções honrosas | — 5 albuns de desenhos de SETH. |

Para desenhos artisticos:

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| 1.º lugar | — 100\$000 |
| 2.º " | — 50\$000 |
| 3.º " | — 30\$000 |
| Do 4.º ao 8.º Menções honrosas | — 5 albuns de desenhos de SETH. |

- 6.º — Os desenhos deverão vir assignados por um pseudonymo, acompanhados de um envelope fechado com o nome verdadeiro do autor para identificação.

- 7.º — Os desenhos serão julgados por uma commissão composta dos Srs. Bastos Tigre, escriptor; Seth, desenhista e Luiz L. Lacombe, chefe da Publicidade da General Electric.

- 8.º — Os trabalhos deverão ser enviados à Redacção de "Light" — Concurso de Desenhos — Rua da Assembléa, 93-2.º.



A Onda do bonde



— Então, "seu" 1021, gozaste bem as férias?
 — Si gozei... Peguei na familia toda e fui passar uns tempos na roça...
 Bebi do bom leite, tomei optimo café, passei a cavallo, subi montanhas, nadei como ninguem...
 — Descançaste, então...
 — Si descancei...
 — Estás forte, corado...



— E como vae isto por aqui?
 — Na forma do louvavel costume...
 — Em Copacabana é que não se pode dizer a mesma coisa; lá o "Costume" não é nada louvavel...
 — Mas é **lavavel**, filho... Pois não é roupa de banho?

— Por falar em roupa de banho: você conhece o 6227?
 — Aquelle motorneiro da Piedade?
 — Sim; o Nestor Cocencio, da tabella 697.
 — Anda tambem em roupa de banho?
 — Não, mas andou atrapalhado porque uma moça brigou com o pae!
 — E que tinha elle com isso?
 — Deixa-me contar a historia: a moça estava na rua Clarimundo de Mello discutindo com o pae.

Palavra puxa palavra e a pequena...
 — Já sei: **metteu o braço** no pae...
 — Metteu-se... debaixo do bonde...
 — E o bonde que tinha com o caso, coitado?
 — Nada, já se vê; mas o Nestor foi um bicho: travou o carro e a pequena ficou no salva-vidas...
 — Teve piedade da moça...
 — Nada de trocadilhos, que o caso foi triste.
 — A moça não ficou machucada...
 — Nada, nada... Ficou sómente com o roupa suja...
 — E foi para casa depois?
 — Naturalmente para acabar a discussão, **pois a roupa suja lava-se em casa...**
 — Veja só você a que nós, motorneiros, estamos sujeitos...
 — Todos nós, filho... Ainda outro dia o Julio Silva...
 — Conheço; o 1498 do Lapa...
 — Esse mesmo... Elle trabalha no Lapa, como você sabe. Pois como não soubesse bem o itinerario do bonde de Cascadura foi preso por um funcionario do serviço de Radio...
 — Só porque deu uma informação **errada**...

— Só por isso; mas os passageiros não foram na **onda** e o rapaz foi solto...
 — Isso não é nada. Peor aconteceu com o Alves, o Antonio dos Santos Alves, conductor 4280, do Leme. Um passageiro ao lhe ser cobrada a passagem, bem na Praça Getulio Vargas, scismou de viajar de graça.

O Alves, porém, não achou graça na brincadeira. Insistiu. O homem tambem insistiu. Com tanta insistencia, quasi acabou o caso na **Assistencia**, pois o passageiro tentou agredir o nosso collega...

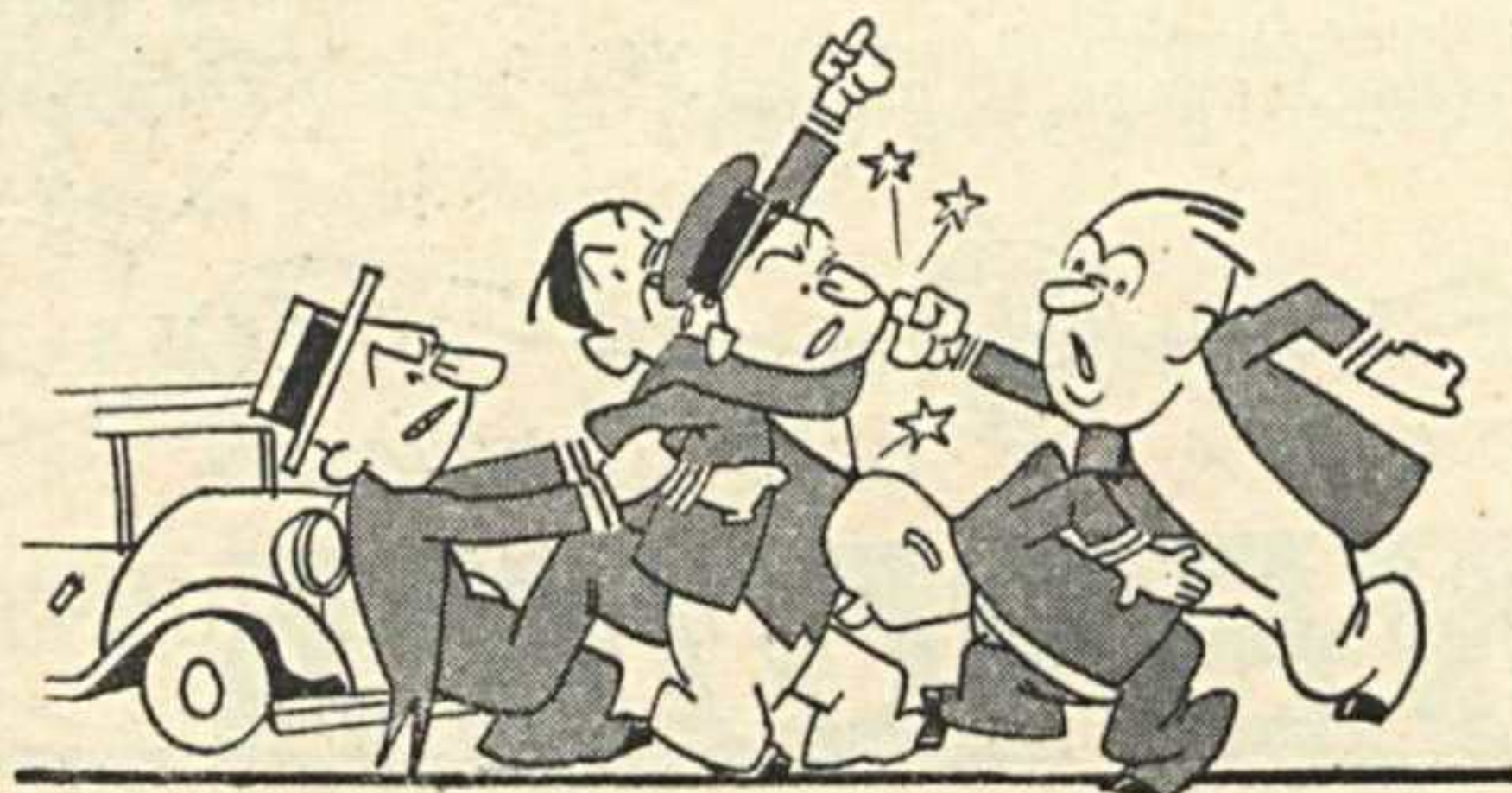
Na policia, porém, o commissario mandou o Alves embora, depois de tel-o ouvido...

— E o facto cahiu no **olvido**...
 — Antes assim...
 — Gozado foi o que aconteceu a um rapaz da Viação Excelsior, "chauffeur" da linha Praça Barão de Drummond.
 — Quem era elle?
 — O José Joaquim, chapa 496. Foi na Avenida Rio Branco. Um carro de praça, saindo da rua da Alfandega procurou fechalo.

O 496 tentou desviar o carro. O "chauffeur" do carro de praça tentou novamente fechalo.



— Fazia **questão fechada** disso...
 — Fazia. Quasi na esquina da rua do Rosario...
 — Foi a conta...
 — Foi a conta mesmo, pois um **terço** dos passageiros do omnibus resolveu saltar do omnibus e agredir o "chauffeur" de praça...
 — Ahi fedhou... o tempo...
 — Mas, acabou tudo em paz, graças a Deus...
 — Afinal, tudo vae bem quando acaba bem, já dizia Goethe...
 — Goethe?
 — Ah! você não o conhece: foi um poeta...
 — Vamos deixar de poesia... Estamos já na hora e eu não quero atrazo nem **di... minuto**...





AOS DOMINGOS

...goze a delicia de um passeio salutar e encantador, subindo ao Corcovado. O seu clima adoravel é um restaurador da energia dispendida na semana.

Para chegar ao tremzinho electrico que o conduzirá ao Pico, tome um bonde "Aguas Ferreas" ou um omnibus da linha 45.



Os ferozes cobradores...



FAÇA o favor!

Quantas vezes eu já repeti essa monotona exclamação! Ha passageiros que parecem tão distraídos... O suor banha-me inteiramente o uniforme azul de cobrador. O asfalto está quente como uma chapa de fogão e o ar escalda-me o rosto. O estribo vae tão cheio, que preciso de uma grande cautela para não pisar o pé de algum passageiro. Quando me desloco, por fóra dessa camada humana de que se reveste o lado direito do bonde, dou graças á Deus por ter sido dotado de braços tão compridos, que me permitem firmar-me nos balaústres. Os omnibus passam roçando-me as costas e, nesses momentos, como por milagre, um vento gelado me arrepia a pelle.

— Faça o favor! Minha senhora! Queira ter a bondade!

— Não se faça de idiota! — responde-me, aos gritos, a descuidada passageira.

— A sua passagem, por favor.

— Isso é que é ser ladrão! — gritou, ainda mais forte. Então não lhe paguei?!

— Perdão, minha senhora. Eu ainda não cobrei nenhuma passagem aqui na parte de traz. A senhora deve estar distraída.

— Toma como esmola! — exclamou, atirando-me um nickel de duzentos reis.

Um cobrador como eu não se revolta por causa desses pequenos arranhões. O que é necessario é cobrar, cobrar de todos. Os passageiros entram e saem a cada instante, quer esteja o bonde parado ou em movimento.

E' indispensavel não perder nenhum de vista.

— Faça o favor!

— Não viu que me pisou num pé, seu estúpido?!

— Oh! Perdão, cavalheiro!

— Não perdo-o nada! Vá para o inferno!

— Faça o favor, menino!

O garoto procura activamente em todos os bolsos.

Deve ser um bom pequeno, porque está nervoso e tem o rosto afogueado de vergonha. Faz um gesto de levantar-se, ao mesmo tempo que articula qualquer coisa com voz tremula. Obrigo-o a sentar-se com uma palmadinha na perna:

— Paga quando fizer outra viagem, meu bem.

Deu-se agora uma vaga no primeiro banco. A nova passageira, uma senhora idosa e mal vestida, está segura ao balaústre e tem um pé no estribo. O rheumatismo arranca-lhe gemidos e não lhe permite subir. Os passageiros começam a irritar-se com a demora. Corro a ajudal-a. Cada vez que lhe ponho a mão no corpo, produzo-lhe uma dor mais forte. Mas, mesmo assim, consigo erguel-a até banco. Dou, então, o signal de partida.

— Pára! Pára! — gritam lá de traz.

Uma outra senhora idosa, que só se lembrára de saltar no momento em que me dispuz a tocar o tympano, veio até mim, de punhos cerrados, e gritou-me:

— Preste mais atenção ao serviço, seu idiota!

— Perdão, minha senhora. O bonde esteve tanto tempo parado!

— Cale a bocca, malcreado! — arrematou.

Em cada bonde ha sempre um sujeito que falhou como tribuno ou como actor. Esse homem, desde que embarca, aguarda apenas um pretexto para se tornar notavel entre algumas dezenas de companheiros de viagem. Estica o busto, para ser bem notado, enche os pulmões e berra, como esse de agora:

— Respeite a senhora, seu atrevido! Se não tem educação, ensino-lhe já!

— Dei-lhe, como unica resposta, já que se podia partir, dois puxões no cordel do tympano. Parece-me, todavia, que o tympano, naquelle momento, soou mais forte do que de costume, porque, ao puxar o cordão, senti que me retezavam extraordinariamente os musculos do braço.

O garoto que não achára o dinheiro da passagem, quando me viu tornar a passar pelo seu banco, tocou-me num braço e entregou-me um nickel:

— Consegui encontrar. Estava dentro da bainha do paletot.

E falou-me ao ouvido:

— Se eu fosse homem, tinha quebrado o nariz daquelle sujeito que o chamou de atrevido. Meu pae quer que eu estude para doutor, mas eu bem desejava trabalhar nos bondes, para partir muitas caras!

O bonde roda agora, monõtonamente, pelas primeiras ruas suburbanas. Não ha mais passageiros nos estribos. Lá dentro, á sombra, tracam-se palavras de amor, discutem-se nego-

cios, roçam-se braços de sexos contrarios, encontram-se olhares ansiosos, lêm-se romances, jornaes, livros de sciencia. Ninguem, ao saltar, procura ao menos conhecer os traços phisionomicos, desse meu abnegado companheiro, que, com a mão na manivella e a atenção no trafego, vive sózinho todas as emoções do caminho, como se os seus olhos e os seus nervos representassem o conjuncto de todos os nervos e de todos os olhos dos passageiros que se distrahem no interior do carro. De quando em quando, junto a um poste com cinta branca, um sujeito, talvez mais pobre do que nós, ergue o braço imperiosamente e faz parar esse colosso de ferro. Como é humano e desprezencioso o bonde, ao obedecer o gesto de um mendigo que possui apenas o nickel da passagem!

Aqui nesse serviço nós podemos sentir de perto o pulsar do coração da cidade inteira. Servimos o rico e o pobre, o bom e o máu. Ha passageiros que viajam para o trabalho, para o estudo, para o amor, para o crime, para a morte. Cada um nos mostra, por uma palavra ou por um gesto, uma disposição de alma.

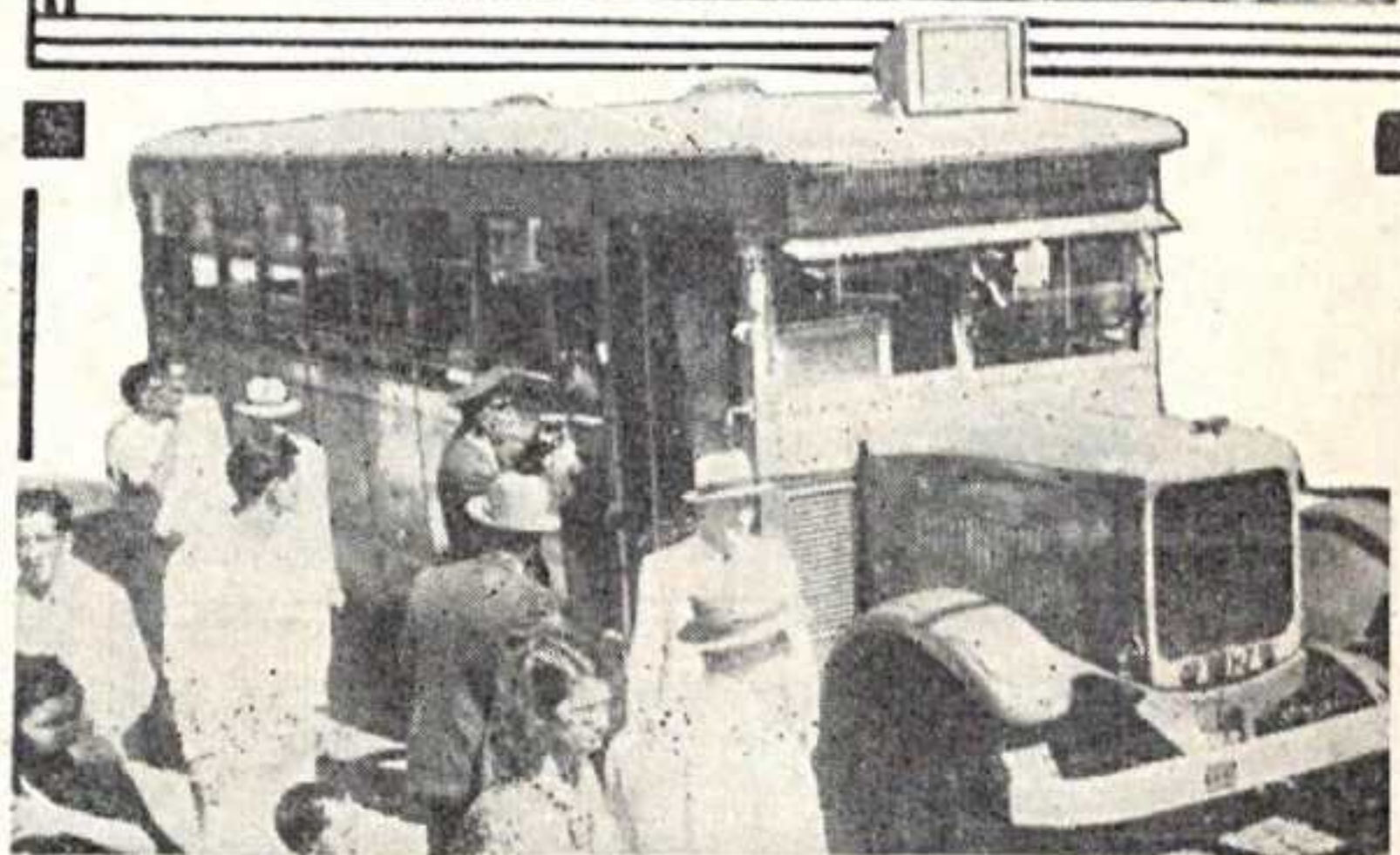
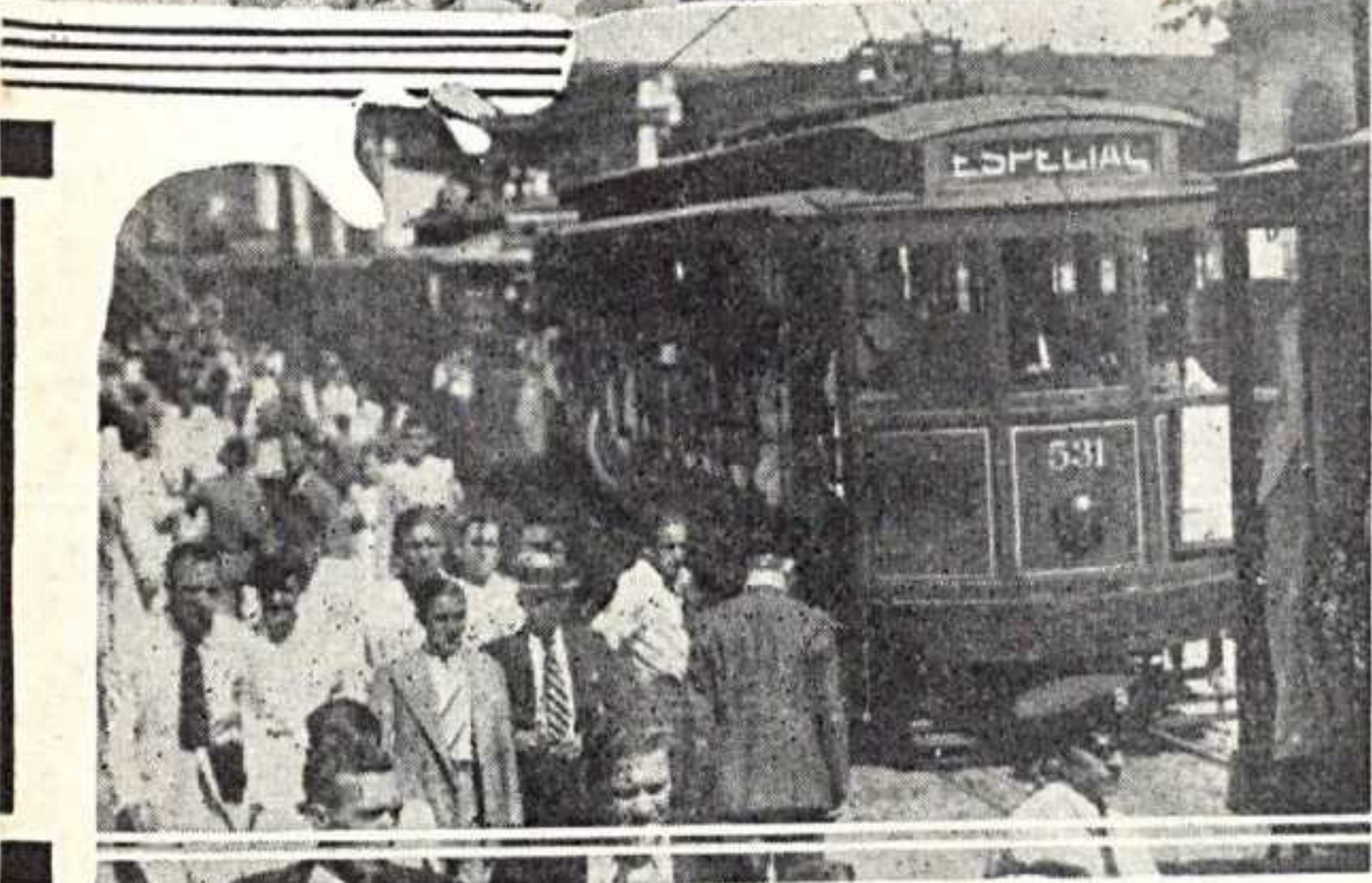
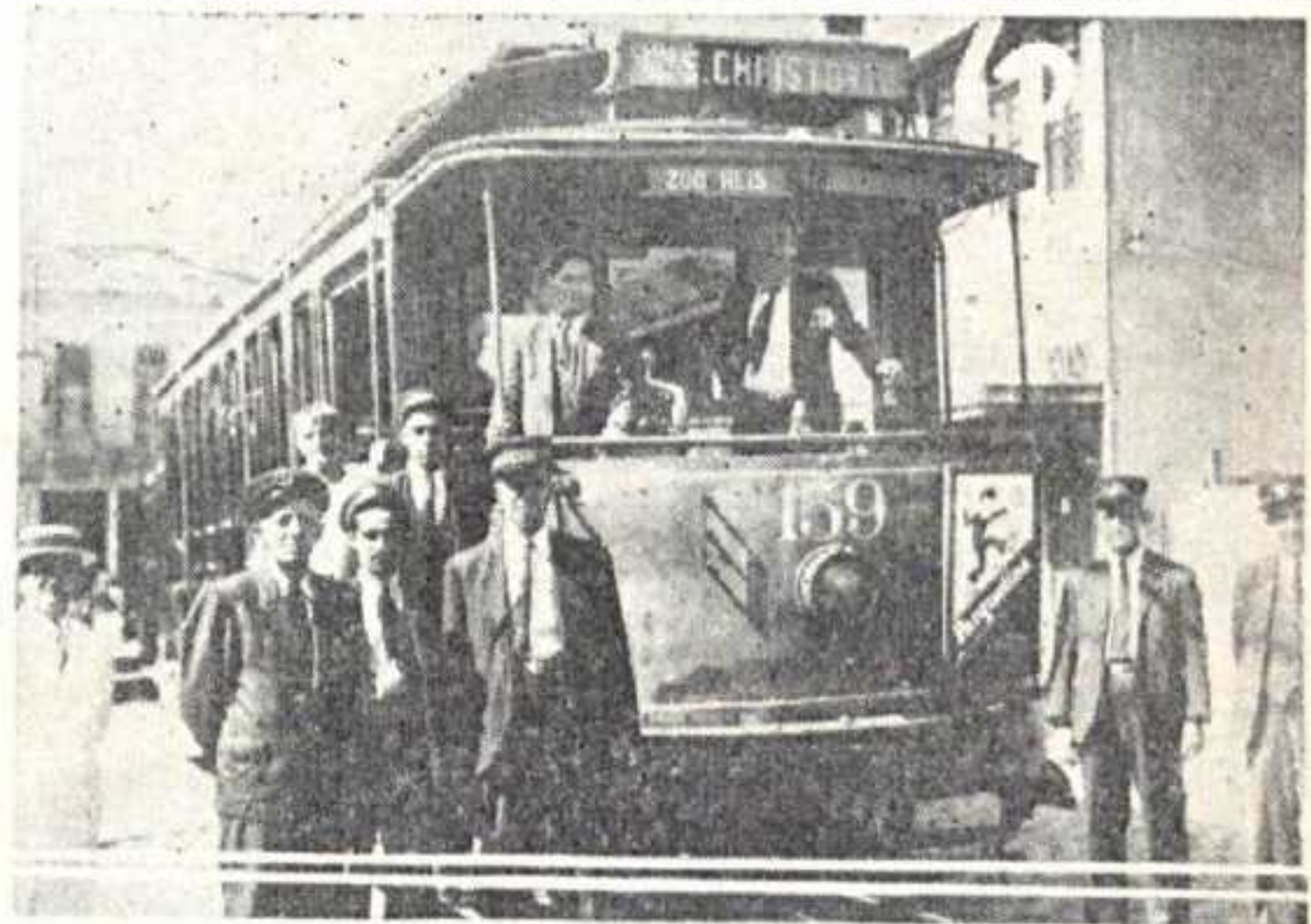
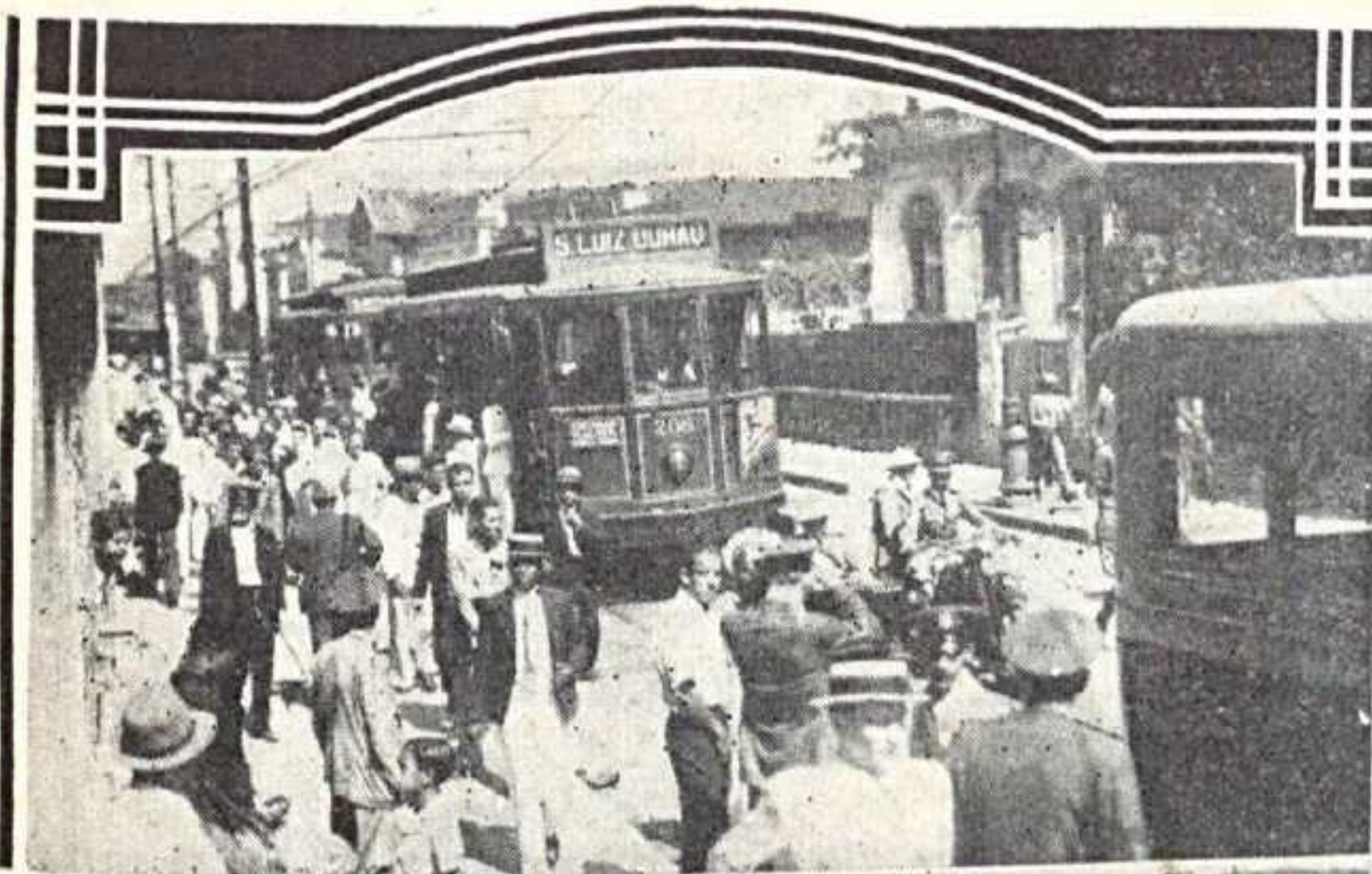
Ainda ha pouco, no Meyer, entrou um senhor, que deve estar com a cabeça cheia de grandes planos commerciaes. Abriu uma rica carteira e entregou-me uma cedula de cem mil reis para pagar o tostão da passagem. Devolvia-a, porque não tinha troco. Quando acontece isso — e é tão frequente! — não permitto que o passageiro salte e deixo-o viajar por minha conta.

Logo em seguida, junto á estação de Todos os Santos, um rapaz pagou a sua passagem e a de uma senhorita que embarcára no mesmo ponto, embora não sentassem juntos. A moça, porém, não quiz aceitar a gentileza. Ponderei-lhe que já havia recebido do rapaz e não podia cobrar duas vezes.

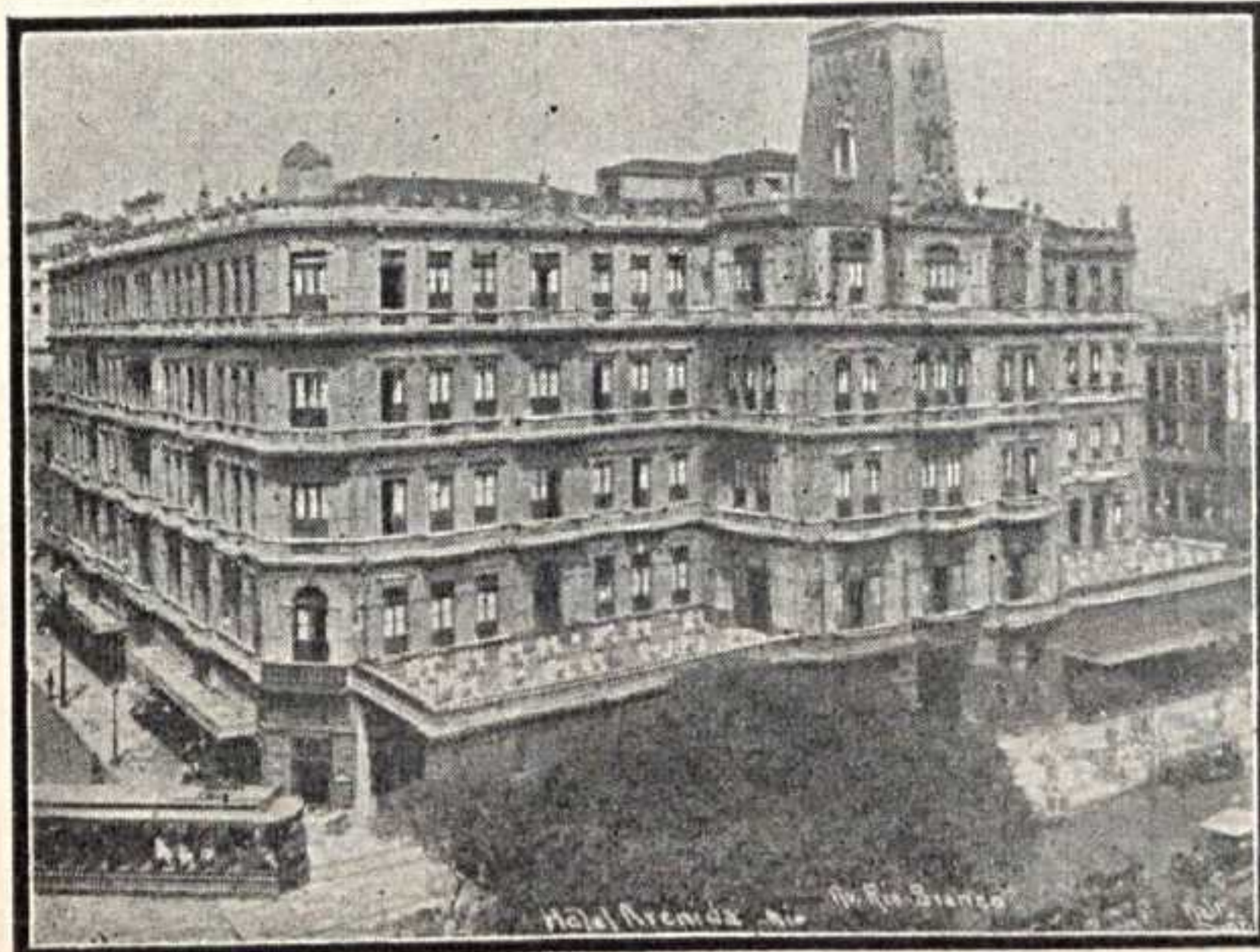
(Cont. na pag. 42)



Para attender ao Publico
da **COPA ROCA**



Expressivos flagrantes colhidos pela objectiva de "Light" no dia 15 de Janeiro ultimo, quando se realisou no "stadium" de S. Januario o primeiro jogo da "Copa Roca". Os nossos "Soldados do Trafego" mais uma vez concorreram para que os serviços de omnibus e bonde corressem esplendidamente, merecendo por isso os mais francos elogios do publico e da imprensa cariocas



HOTEL AVENIDA

CAPACIDADE PARA 500 HOSPEDES
SITUADO NO CORAÇÃO DA CIDADE
O MAIS COMMODO
O MAIS ECONOMICO

Agua corrente em todos os quartos
AV. RIO BRANCO, N.ºs 155/162
End. Teleg. AVENIDA
Telephone 22-9800 ★ Rio de Janeiro

Historia do Bonde na Cidade do Rio de Janeiro

EVOLUÇÃO DO DECRETO 1.733, de 12 DE MARÇO DE 1856, ATÉ A INAUGURAÇÃO DO TRECHO ENTRE A RUA DO OUIDOR E O LARGO DO MACHADO, NO DIA 9 DE OUTUBRO DE 1868, PELA "BOTANICAL GARDEN RAIL ROAD COMPANY". CONCESSIONÁRIOS. HOSTILIDADES DOS PROPRIETÁRIOS DAS DILIGÊNCIAS.

NESTA primeira crônica, vamos narrar a evolução do decreto de sua Majestade o Imperador, n.º 1.733, de 12 de Março de 1856, até a inauguração do trecho entre a rua do Ouvidor e o largo do Machado, no dia 9 de Outubro de 1868, pela "Botanical Garden Rail Road Company", sob a presidência de C. B. Greenough.

Será interessante e ao mesmo tempo informativo da vida da cidade, estabelecer posteriormente, em outro trabalho, depois de concluída toda a história do bonde carioca, as relações deste com o crescimento social e econômico da capital do país. Já se tem dito que tres forças, duas individuais e uma coletiva, fizeram a grandeza da Guanabara, cada uma em seu setor, cada uma com o seu sentido proprio e o seu relevo inconfundível: Oswaldo Cruz, o engenheiro Passos e a Light. Esta empresa é o coroarmento dos benemeritos esforços simbolizados, inicialmente, pelos decretos imperiais 1.733 de 12 de Março de 1856 e 1.742 de 29 do mesmo mês e ano.

O S. F. C. Scoville, em trabalho ha tempos publicada no volume "Crônicas da cidade maravilhosa", diz que o bonde é um bom cidadão. Este original pensamento de sociologo, expresso por um industrial, é lembrado nesta exposição de fatos afim de imprimir uma palpitação humana à narrativa que, talvez, alguma inteligência desatenta considerasse árida. A par das biografias de expoentes nacionais e universais, Emil Ludwig escreveu a biografia de um rio: o Nilo. Hamens e cursos de agua são igualmente forças da história e da civilização. No caso da capital brasileira, o bonde, bom cidadão, tambem merece que sejam conhecidos os capítulos da sua existencia de creador de "lores e fabricas", de valorizador das "imoveis e fortuna de toda a cidade", e ainda valorizador da saude porque permite a localização de residencias", longe das condições sem higiene e desmoralizadoras dos centros muito populosos das cidades. São do Sr. Scoville os penetrantes comentarios aqui citados. Note-se que não ficam apenas nisso os múltiplos aspectos do bonde na vida social de uma grande cidade, pois a proprio congestionamento do trafego, aparentemente uma simples irritação para os apressados, ou mesmo para os desocupados, além do seu problema comercial de prejuizos em passagens na proporção do tempo de espera, envolve outra questão, já esta geral, urbanistica, de abertura de ruas e avenidas, ou seja, um determinismo expansionista, consequente ao ritmo respiratorio paralelo do trafego e da cidade, um dando vigor ao outro.

Isto posto, vejamos, em primeiro lugar, os



Charles B. Greenough, fundador da Companhia Ferro Carril Jardim Botânico

desdobramentos que teve, em realidades materiais e em pessoas, o decreto n.º 1.733, de 12 de Março de 1856. Passaremos, depois, à evolução do decreto n.º 1.742, de 29 de Março de 1856, mais velho somente de poucos dias. O decreto 1.733 objetivava "um serviço de transportes e conduções de generos, por meio de carris de ferro, desde o largo da Mãe do Bispo ao marro denominado da Boa Vista, no caminho que conduz ao da Gávea". O outro decreto, n.º 1.742, previa a "um serviço de transporte e conduções de generos, por meio de carris de ferro, desde o largo do Rocio até lugar denominado Boa Vista, na Tijuca". Determinava o governo imperial que uma e outra empresas projetadas entrassem em acôrdo sobre o ponto em que, no futuro, se encontrariam os linhas de ambas, "de modo que se consiga estabelecer uma comunicação entre elas, sem interrupção, sendo possível". Eis aí os preliminares do bonde carioca.

O decreto 1.733, referendado pelo ministro e secretario de Estado dos Negocios do Imperio, Luiz Pedreiro do Couto Ferraz, atendia a uma representação do conselheiro Candido Baptista de Oliveira, e seu filho, Luiz Plinio de Oliveira, que pretendiam organizar na Côrte uma companhia, para o fim referido. Entre as condições fixadas pela regulamentação do decreto, destaquemos as que mais interessam ao tema desta crônica: "a linha, em que deverão ser assentadas os carris de ferro, seguirá do largo da Mãe do Bispo pelo da Ajuda, rua da Lapa, cáis da Glória, rua do Catete, Caminho Novo de Botafogo, praia do mesmo nome, rua São Joaquim, até encontrar em linha reta a de São Clemente, nas proximidades do lugar denominado Piaçaba, cortando pela estrada à margem da lagoa Rodrigo de Freitas, até

a capela da Conceição, e daí pelo Caminho da Boa Vista"; a Companhia deverá dar plena execução a esta empresa, em toda a linha designada, no prazo de seis anos, e no de dois na parte compreendida entre a primeira estação no largo da Mãe do Bispo e a central" (visinhança do Jardim Botânico); "a Companhia poderá, dentro dos primeiros tres anos, estabelecer um ramal na direção do Caminho do Cosme Velho, partindo do largo do Machado até a fonte das Aguas Ferreas, e outro que partirá do Jardim Botânico pelo caminho que conduz à Fazenda da Macaca, até a subida da Serra da Tijuca"; "é garantido à Companhia, uma vez incorporada, privilegio exclusivo pelo tempo de vinte anos"; "haverá o número necessário de cantoneiros ou guardas dos carris, os quais serão estabelecidos nos pontos e em distancias convenientes, não só para conservar constantemente limpos os mesmos carris, como e principalmente para avisar as pessoas que transitarem a pé e a cavalo, e os carros, da aproximação dos Trens, afim de se evitar sinistros e desastres". Esta última transcrição é de caráter pitoresco, e ao mesmo tempo elucidativo da época. O adverbio principalmente e esses Trens com t maiuscula, applicadas com tanta sensação a bondes a burro, mostram o pavor de sinistros em perspectiva, na cidade onde se almoçava às 10 horas, jantava-se às 4 e dormia-se às primeiras horas da noite. Como são bravos os homens modernos, e até mesmo as moçinhas das baratinhas derrapantes!

Em 15 de Maio de 1856, o ministro Ferraz, em relatório à Assembléia Geral Legislativa, presta contas aos representantes da nação das concessões contidas nos dois decretos 1.733 e 1.742, declarando que as duas linhas projetadas "não podem deixar de ser consideradas de muita vantagem para a população desta cidade, facilitando extraordinariamente as comunicações para dois dos melhores suburbios da capital do Imperio, quer se encorem como simples lugares de recreio, quer se atenda às suas condições de salubridade".

Em seu relatório do ano seguinte ao poder legislativo, datado de 3 de Maio de 1857, o ministro Ferraz volta ao assunto das duas concessões, dizendo que se acha organizada a Companhia a que foi concedido privilegio pelo decreto 1.742 (a da Tijuca) e que "já tiveram começo alguns trabalhos preparatorios". Acrescentava: "Espera que em poucos anos se poderá fazer um longo trajeto desde a praça da Constituição, passando-se pela Tijuca e Jardim Botânico, em carros puxados sobre trilhos de ferro até o largo da Mãe do Bispo". Neste final do relatório, o ministro aludia à junção das duas linhas.

Pelo decreto 2.142 de 10 de Abril de 1858, sendo então ministro do Imperio o marquês de Olinda, que o referenda, sua majestade o Imperador altera o privilegio do decreto 1.733 para trinta anos, e o traçado para o seguinte item: "que a linha de que trata a dita condição primeira (regulamentação atrás mencionada) seguirá do largo do Moura pelo cáis de Santa Luzia, com direção ao largo da Ajuda".

No relatório de 6 de Maio de 1858, ao poder legislativo, o marquês de Olinda informa que aos concessionários da linha do largo do Moura, primitivamente linha do largo da Mãe do Bispo, fôra concedida prorrogação, por mais seis meses, do prazo de um ano, para levar a efeito a organização da Companhia.

Com a assinatura do ministro do Imperio, João de Almeida Pereira Filho, o decreto de sua majestade n.º 2.616, de 28 de Julho de 1860, ainda concede mais seis meses aos mesmos concessionários, conselheiro Candido Baptista de Oliveira e seu filho Luiz Plínio de Oliveira, para organização da Companhia, e transfere o ponto de partida da linha para o largo do Paço, seguindo para o largo do Moura pela rua Fresca, "ou por outra quando esta offereça inconveniente ao livre transito ou segurança da pública". Transparece aí, na dúvida formulado, a fisionomia da velha cidade teimosamente colonial, de absurdas bôças tortuosas.

Finalmente, o decreto 2.927, de 21 de Maio de 1862, após seis anos de fracasso dos concessionários Oliveira, autoriza-os a transferir ao barão de Mauá os privilegios e favores do decreto 1.733. E, a 18 de Novembro de 1862, o decreto 3.001, sendo ministro do Im-



Uma das gondolas que faziam o transporte de passageiros

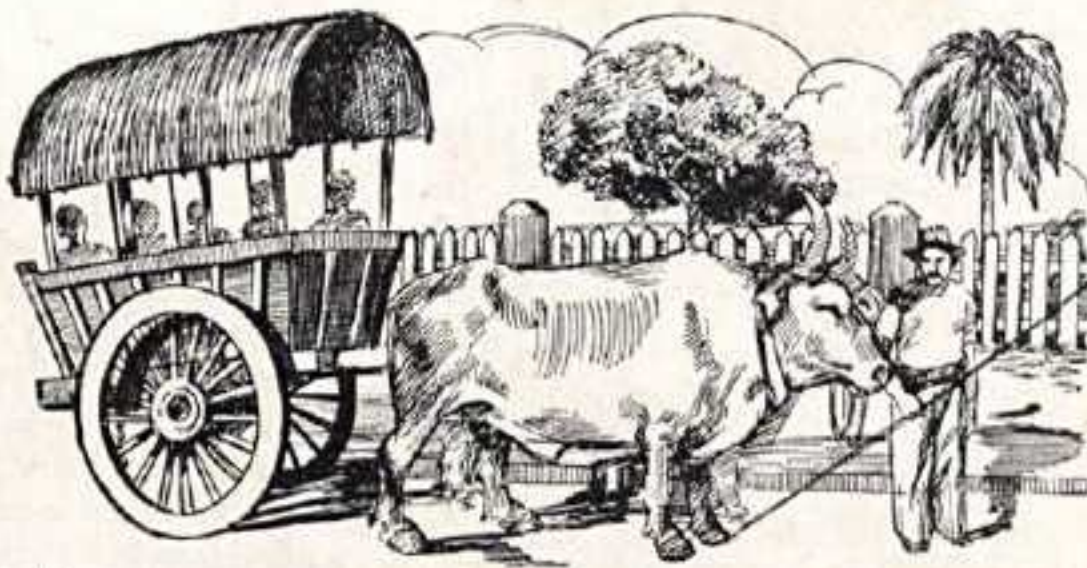
3.725, datado de 31, diz que "os carros que transitarem pela linha principal partirão, na ida, da rua Direita, hoje Primeiro de Março, na embocadura da rua do Ouvidor, pelas ruas Sete de Setembro e Latoeiras, hoje Gonçalves Dias, largo da Carioca, ruas da Guarda Velha, hoje 13 de Maio, Ajuda e Passeio, largo da Lapa, ruas da Lapa e Gloria, largo do Valdetaro, ruas do Catête, marquês de Abrantes, praia de Bo-

Por fim, sendo ministro do Imperio, Souza Dantas, o decreto 3.738, de 21 de Novembro de 1866, autoriza a Companhia de Carris de Ferro do Jardim Botânico, à vista de uma representação do barão de Mauá, a transferir as suas ações para uma Companhia estrangeira, obrigando-se esta "a alargar as ruas por onde tenham de passar os carris de ferro, se por ventura for mudada, o seu pedido, a direcção que já se acha decretada".

Dois anos depois, o decreto 3.725, de 31 de Outubro de 1868, de sua majestade o imperador "atendendo ao que Me representaram o Barão de Mauá e Charles B. Greenough, no recurso interposto da deliberação da Ilustrissima Câmara Municipal da Côrte, de 12 de Outubro de 1862, sobre a pretensão dos recorrentes, para o assentamento dos trilhos que devem ligar esta cidade ao Jardim Botânico", modifica nos seguintes termos o traçado do Jardim Botânico, marcando o prazo de um ano para nova alteração se a experiencia demonstrar que ha perigo para o transito público: "a linha principal terá começo na rua Gonçalves Dias, junto à rua do Ouvidor, pelo lado do sul, seguindo pela mesma rua Gonçalves Dias, largo da Carioca, onde haverá um desvio, rua da Guarda Velha, com outro desvio em frente ao Circo Olímpico, rua da Ajuda, do Passeio, largo da Lapa, rua do mesmo nome, câis e Pocinho da Gloria, largo do Valdetaro, rua do Catête, rua Marquês de Abrantes, praia de Botafogo até junção com a rua São Joaquim; na volta, partirão os carros por outra linha pela praia de Botafogo, rua Senador Vergueiro, largo do Catête, rua do mesmo nome, largo do Valdetaro, Pocinho e câis novo da Gloria, travessia do Campo dos Frades, largo da Lapa, rua do Passeio, rua da Ajuda até a rua da Guarda Velha, fazendo junção neste ponto com a linha da saída".

(Cont. no proximo numero)

O carro de bois que ao tempo do Rio Colonial, era utilizado para viagens mais longas



perio Consansão de Sinimbá, aprova os estatutos da Sociedade Anônima Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico, a requerimento de Mauá.

Tres anos após, o decreto 3.510, de 6 de Setembro de 1865, prorroga por dois anos o prazo dentro do qual se obrigou a Companhia a franquear ao transito público "toda a linha até à praia de Botafogo, compreendido o ramal das Laranjeiras".

No mesmo ano de 1865, o decreto 3.568, de 20 de Dezembro, concede à Companhia Locomotora privilegio para organizar uma linha de bondes em diversas ruas do centro da cidade.

Com data de 13 de Abril de 1866, sua majestade, baixa o decreto 3.633, pelo qual, atendendo a uma representação de Mauá, já se regulamenta o trafego da ainda futura linha Jardim Botânico, declarando que as viagens serão, ao menos, de meia em meia hora, durante 15 horas no inverno e 17 no verão, até Botafogo e Laranjeiras, e que os passagens serão de 200 réis do largo do Paço à Praia de Botafogo, de 400 réis ao Jardim Botânico, e de 200 réis ao Cosme Velha. Acrescenta que é proibido o emprego da locomotiva e que "o motor empregado será exclusivamente a fôrça de animais".

Em Outubro do mesmo ano, o decreto

tafago, até junção com a rua de São Joaquim; e, na volta, partirão da praia de Botafogo, esquina de São Joaquim, seguirão pela mesma praia, Caminho Velho de Botafogo, largo do Catête, rua do Catête, largo do Valdetaro, câis novo da Gloria, Bêco do Campo dos Frades, ruas do Passeio, Ajuda, Ourives, Assembléa e Misericórdia, até o ponto da partida na rua Direita". O decreto prescreve mais que a maior largura dos carros será de seis pés e seis polegadas.

A Jardim Botânico continuava sendo construída na imaginação. Quem conhece a vida do grande Mauá não ignora que ela foi um exemplo de coragem, tenacidade e devotamento ao bem público. Que obstaculos havia, então, no caso do Jardim Botânico? A resposta obrigaria a um longo parêntesis nesta narrativa sumariada.



O "Beija-Flor", carrinho de quatro rodas, com quatro bancos para passageiros, que partia das Laranjeiras, onde terminava a linha de bondes à tração animal e seguia até às Aguas Ferreas