Trilhas do Rio

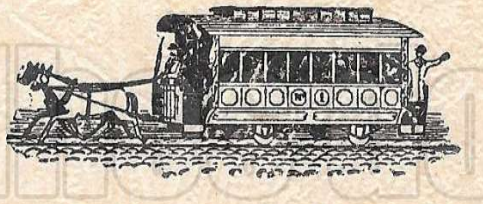
Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

C. J. DUNLOP

APONTAMENTOS PARA A *História dos Bondes* NO RIO DE JANEIRO



RIO DE JANEIRO
1953

★

Êste volume é o segundo de uma série sôbre a história dos bondes no Rio de Janeiro. O primeiro, referente à antiga Companhia de Carris de Ferro da Tijuca, foi mimeografado para distribuição interna nas emprêsas do grupo "Light", como o foram também os "Apontamentos para a História da Iluminação do Rio de Janeiro" e os "Apontamentos para a História da Estrada de Ferro do Corcovado".

Conforme a aceitação que êste livro tiver, todos os demais trabalhos do Dr. Charles J. Dunlop serão reeditados para divulgação ao público.

Gráfica Laemmert, Ltda.

★

Trilhos do Rio

APONTAMENTOS PARA

A

História dos Bondes

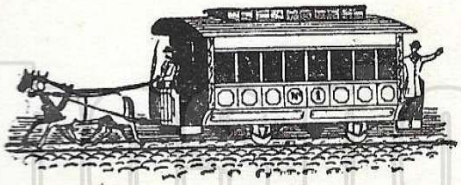
NO RIO DE JANEIRO

Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

C. J. DUNLOP

APONTAMENTOS PARA A *História dos Bondes* NO RIO DE JANEIRO



EDITÔRA
GRÁFICA LAEMMERT, LTDA.
RIO DE JANEIRO

Trilhos do Rio

FOTOGRAFIAS DE
AUGUSTO MALTA, MARC FERREZ e MORTIMER

DESENHOS DE
ÂNGELO AGOSTINI

Trilhos do Rio

"O carioca, durante anos e anos, mesmo depois da Proclamação da República, só conhecia o bonde, só dispunha do bonde como o mais rápido meio de transporte. Daí não admitir domicílios sem o bonde na zona. Terras e terras ficavam desvalorizadas, não lhe mereciam a atenção de um olhar se o bonde não passasse perto. As construções de casas ficavam na dependência do popularíssimo veículo. Era argumento decisivo — **"o bonde não vai até lá'** — para não se construir uma casa".

José de Cupertino Coelho Cintra

(Março 1936).

Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

"O nome de Charles Greenough ficará para sempre associado ao da nossa bela Capital e terá um lugar na sua história, ao lado do Visconde de Mauá, de Francisco Pereira Passos e de outros que recordam as suas principais transformações".

Joaquim Nabuco (Fev. 1907).

Trilhos do Rio

PREÂMBULO

A história da viação férrea urbana, no Rio de Janeiro, data do ano de 1856, quando o Govêrno Imperial concedeu ao Conselheiro Cândido Baptista d'Oliveira e seu filho Luiz Plínio d'Oliveira privilégio para construir e explorar uma linha de carris entre o centro da cidade e o Jardim Botânico.

Ainda que a concessão date de 1856, é certo, entretanto, que só muito mais tarde, isto é, em 1866, encontrou o concessionário, que nesse tempo era o Barão de Mauá, quem se propuzesse levá-la a efeito.

Nesse largo período de dez anos, não poucas foram as tentativas para obter os capitais necessários à construção dessa linha, sendo tôdas malogradas, não por falta de confiança nos concessionários, mas certamente no empreendimento em si. Além disso, uma razão havia que poderosamente concorrera para nos últimos cinco anos afastar todo o concurso e apôio dos capitalistas: estava ainda bem viva na lembrança do público a história da Companhia de Carris de Ferro da Tijuca.

Fôra seu fundador o Dr. Thomas Cochrane. De origem escocêsa, mas todo dedicado à causa do Brasil, êle compreendeu que a viação férrea urbana seria a chave de ouro que abriria as portas ao engrandecimento da cidade do Rio de Janeiro, dotando a população com um sistêma de transporte cômodo, decente e barato. Nesse propósito, não se furtou a trabalhar. Homem honesto e ativo, inspirava a maior confiança, e, assim, encontrou, entre os brasileiros que viam nêle um estrangeiro amigo do país e cuja causa abraçava e defendia, os meios necessários para levar avante o projetado melhoramento.

Mas, após curto espaço de tempo, a experiência demonstrou que, se na parte da comodidade, decência e modicidade do preço, o problema da viação férrea urbana havia sido satisfatòriamente resolvido, o mesmo não acontecia no que dizia respeito à parte financeira.

Fôsse qual fôsse, porém, a causa que concorrera para o mau resultado da emprêsa, o certo é que os capitais nela empregados perderam-se completamente e ainda mais os que a título de empréstimo haviam sido tomados na praça.

Nessas condições, a Companhia de Carris da Tijuca viu-se obrigada a suspender o serviço, ficando o público privado de um melhoramento, que mais tarde teria de ser considerado como um assunto de ordem pública, pela sua importância, pelos interêsses econômicos a êle ligados, pela sua influência nos costumes públicos e pela transformação que operou no regime da vida social e doméstica dos habitantes da cidade.

Ainda, porém, a experiência não havia proferido a sua sentença sôbre semelhante sistêma de transporte e já os concessionários da linha do Jardim Botânico procuravam despir-se do privilégio em proveito de outrem. Assim, em 1862, foi transferida ao Barão de Mauá a concessão dada ao Conselheiro Cândido Baptista d'Oliveira e seu filho Luiz Plínio d'Oliveira. Mas, apesar dos legítimos títulos que recomendavam o Barão de Mauá à confiança pública, a concessão mudou apenas de proprietário, que lutando com as mesmas dificuldades dos seus antecessôres, não pôde realizar a construção da linha.

Durante um intervalo de quatro anos, o privilégio permaneceu estéril na mão do seu ilustre concessionário, que, ou por desalento ou por espírito de negócio, o transferiu a uma emprêsa norte-americana, aqui representada pelo engenheiro Charles B. Greenough.

Surgiu, assim, a "Botanical Garden Rail Road Company", que, graças à energia e lucidez de espírito do seu representante, conseguiu resolver o problema da viação férrea urbana, a contento do público e com grande proveito para a cidade.

Essa Companhia organizou-se com capitais estrangeiros, por não haver no Brasil quem quizesse aceitar uma só ação, apesar da

insistência com que eram oferecidas. Êste fato é tanto mais necessário de ser assinalado, quanto é certo que êle constitui a prova mais evidente de que essa Companhia, quando adquiriu o privilégio e deu comêço aos seus trabalhos, não tinha, nem podia ter, certeza de lucros. A transação, pois, que ela efetuou com o proprietário do privilégio foi considerada um ato arrojado, cujas consequências poderiam ser bem desagradáveis. Ao menos até onde podem ser aproveitadas as lições da experiência, a nova Companhia não podia, naturalmente, despertar qualquer interêsse, por isso que a primeira tentativa havia sido tão mal sucedida, que os capitalistas nacionais proferiram logo a sua sentença, votando o sistêma de transporte urbano sôbre trilhos ao mais cruel desprêzo.

Assim, os primeiros momentos da "Botanical Garden" nada tinham de animador. E' certo que, se não fôra o gênio prático e empreendedor dos novos concessionários do privilégio, a segunda tentativa teria necessàriamente abortado.

Felizmente, após muitos anos de espera em vão, nos quais mais de um esfôrço foi malogrado, a cidade do Rio de Janeiro saudou o engenheiro do Norte ao dar comêço à construção da linha do Jardim Botânico.

Seria longo enumerar os comentários que então se faziam sôbre o andamento das obras, e mais ainda sôbre os resultados que os acionistas aufeririam. De ordinário, as discussões eram seladas por êste conceito, um tanto extravagante: "Não passa de uma excentricidade americana!"

Entretanto, as obras progrediam, sendo seguidas pelo público com o interêsse que desperta a curiosidade.

Pode-se avaliar perfeitamente o que eram, há um século atrás, os arrabaldes de Botafogo, Laranjeiras e Jardim Botânico: alguns prédios de pouco valor, grandes áreas de terrenos encharcados, caminhos sem calçamento e esburacados.

O serviço de transporte público era feito por pesadas "gôndolas", que seriam verdadeira expiação para purificar a alma dos passageiros, se outra condução mais cômoda fôsse conhecida. Os capitalistas e mesmo os remediados, para fugirem a tão horrendo martírio, sustentavam carros, subindo-lhes o custeio a uma sôma importante.

As relações de convivência social eram limitadas aos vizinhos da porta, e mui raramente as famílias se abalançavam a fazer um passeio fora do bairro, para não se exporem aos incômodos e tormentos da viagem. E as rendas do Estado, relativamente à décima-urbana e ao impôsto de transmissão de propriedade, se aumentavam em alguns exercícios, decresciam em outros. Tudo, enfim, revelava o mais desanimador atrazo.

Surgiu, finalmente, o dia 9 de outubro de 1868 e um raio de luz cintilante iluminou aqueles bairros. Foi o dia da inauguração do primeiro trecho da linha de carris do Jardim Botânico.

O Imperador D. Pedro II e sua augusta família, tendo-se dignado aceder ao convite do representante da "Botanical Garden", honraram com sua presença a festa inaugural. O Govêrno, a Municipalidade e um avultado número de pessôas de tôdas as camadas sociais aí estavam também.

Tratava-se de um cometimento importante e todos queriam saudar o grande feito. Era preciso, porém, a prática de uma ação generosa para imortalizar a memória do dia 9 de outubro de 1868. Charles Greenough assim o compreendeu e ofertou à matriz da Glória o rendimento do primeiro dia de trabalho. Satisfeitas as formalidades do estilo, foi a linha entregue ao tráfego.

A concurrência, logo aos primeiros dias, fôra extraordinária; mas, certamente, ela não podia constituir a prova de que a Companhia iria usufruir uma renda avultada e imediata. Isso dependeria do tempo e principalmente do modo por que o serviço fôsse feito; tanto mais que a nova linha encontrava na emprêsa das "gôndolas" uma rival poderosa, já enraizada, e cujos carros se dirigiam a pontos, onde ainda não haviam chegado os trilhos da "Botanical Garden". Entretanto, alguns dias após a inauguração começou-se a notar certa tendência do público para os bondes.

Verdadeiro juiz nas causas que lhe interessam particularmente, o público compreendeu que, em seu próprio benefício, devia concorrer para auxiliar o empreendimento, não só para que o mesmo auferisse algum proveito que recompensasse o sacrifício da construção da linha, como para animá-lo a acelerar as obras do prolongamento até aos pontos indicados na concessão. Seria

êsse o meio de se libertar das pesadas "gôndolas", que, sôbre serem incômodas e caras, pecavam pelo espaçamento nas viagens.

Essa tendência da população parecia indicar uma metamorfose no seu modo de ver e no juizo que outróra formara da viação férrea urbana, e autorizava a presunção de que a nova Companhia teria um futuro esplêndido, como prêmio do sacrifício que fizera em época de completo desânimo e manifesta incredulidade.

Na verdade, o movimento sempre ascendente de passageiros produziu a prova mais evidente de que a população do Rio de Janeiro se afeiçoara ao novo sistêma de transporte.

Podia-se, mesmo, sem o menor receio, considerar satisfatòriamente resolvido o problema da viação do Rio de Janeiro, não só em relação à comodidade, decência e preço, como quanto ao aspecto financeiro do negócio. A observação de alguns meses fôra bastante para autorizar êsse juízo.

Nessas condições, e uma vez divulgada a notícia de que a "Botanical Garden" auferia avultados lucros, começaram a aparecer pretendentes às ações, oferecendo preços consideráveis.

O bonde, pois, tinha vindo revolucionar os nossos usos e costumes, passando de um objeto votado ao desprêzo para a categoria dos mais estimados e, na linguagem comercial, como o melhor negócio do mundo!

* * *

Entretanto, o Rio de Janeiro cresceu vertiginosamente e, hoje, o velho bonde, que desempenhou papel tão importante no desenvolvimento da cidade está no fim de sua carreira útil.

De fato, a uma capital com dois e meio milhões de habitantes, dotada de outros meios de transporte mais rápidos e mais cômodos, o bonde já não tem mais possibilidades técnicas para desempenhar a contento o papel de transporte coletivo principal. Além disso, devido ao custo elevado do material rodante, quadro numeroso do pessoal, aumentos periódicos de salários, leis sociais, indenizações vultosas por acidentes e, principalmente, à manutenção de tarifas muito baixas, contrastando com aumentos sucessivos nos preços das utilidades em geral, o serviço de bondes passou a ser um dos negócios que pior resultado comercial apresenta!

Trilhos do Rio

A

COMPANHIA FERRO-CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO

(1856 - 1910)

Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

A PRIMEIRA CONCESSÃO DE BONDES NO RIO DE JANEIRO — O TRAÇADO DA LINHA — OBRIGAÇÕES E FAVORES — TRANSFERÊNCIA DA CONCESSÃO PARA O BARÃO DE MAUÁ.

A primeira concessão para "um sistema de transporte urbano por meio de carros tirados por animais sôbre trilhos de ferro", no Rio de Janeiro, foi a do Conselheiro Cândido Baptista d'Oliveira (1) e seu filho Luiz Plínio d'Oliveira. Concedeu-lhes o Decreto n.º 1.733, de 12 de março de 1856, a necessária autorização para incorporarem uma companhia, tendo por fim estabelecer o transporte de passageiros e condução de gêneros, por êsse sistema, desde o largo da Mãe do Bispo (2) até o môrro denominado Bôa-Vista, no caminho que conduzia ao da Gávea (3).

A linha em que deveriam ser assentados os carrís seguiria do referido largo da Mãe do Bispo, pela rua da Ajuda (4), rua da Lapa, Cáis da Glória, rua do Catête,

---

(1) O conselheiro Cândido Baptista d'Oliveira nasceu em Pôrto Alegre, Rio Grande do Sul, a 15 de fevereiro de 1801 e faleceu a bordo do navio francês "Pelouse" a 26 de maio de 1865, tendo sido sepultado na cidade do Salvador, Bahia. Foi lente da Escola Militar, Ministro da Fazenda e dos Estrangeiros em 1839, na regência de Araujo Lima, e Senador pela província do Ceará em 1848. A 11 de agôsto de 1859 foi nomeado presidente do Banco do Brasil.

(2) Trecho da atual praça Floriano, em frente à Câmara Municipal e ao Teatro Municipal.

(3) Fim da atual rua Marquez de S. Vicente.

(4) Depois rua Chile. Êste trêcho, porém, desapareceu com a abertura da Avenida Central, hoje av. Rio Branco.

Caminho Novo de Botafogo (5), praia dêste mesmo nome, rua de S. Joaquim (6), até encontrar, em linha reta, a de S. Clemente, nas proximidades do lugar denominado Piaçaba (7), cortando pela estrada à margem da lagôa Rodrigo de Freitas, até a capela da Conceição (8) e, daí, pelo Caminho da Bôa-Vista (9).

Cada um dêsses carrís constaria de duas barras de ferro paralelas e aproximadas, tendo a distância de pouco mais ou menos uma polegada. Entre ambos os trilhos não deveria haver maior intervalo do que o de 10 palmos e seriam assentados, sempre que possível, no lado esquerdo das ruas, de modo a ficar a distância de 8 a 10 palmos entre a margem da rua ou da calçada e o trilho mais vizinho.

Um número necessário de cantoneiros (guardas), postados em pontos e distâncias convenientes, não só conservariam constantemente limpos os carrís, como e principalmente avisariam as pessôas que transitassem a pé e a cavalo e os carros da aproximação dos "trens", a fim de se evitarem desastres e prejuízos.

Haveria uma estação central na vizinhança do Jardim Botânico, com salas decentes, para receber as pessôas que pretendessem utilizar-se dêsse meio de transporte, e duas estações terminais, sendo uma na cidade, contígua ao muro do Convento da Ajuda (10) e outra no extremo opôsto da linha.

Uma vez incorporada a emprêsa, ser-lhe-ia garantido o privilégio exclusivo por 20 anos para a exploração dêsse

---

(5) Atual rua Marquez de Abrantes.

(6) Atual rua Voluntários da Pátria.

(7) Depois de 1868, êste trêcho da rua S. Clemente passou a denominar-se rua Humaitá.

(8) Situada no comêço da rua Marquez de S. Vicente, próximo da praça Santos Dumont.

(9) Atual rua Marquez de S. Vicente.

(10) O convento de freiras da Ajuda foi inaugurado em 1750. Em 1911, o velho edifício foi vendido a uma emprêsa que pretendia levantar no local um grande hotel, obra que não chegou a ser realizada. Afinal, demolida a casa conventual, ergueram alí o chamado "Bairro Serrador", ou "Cinelândia", na praça Floriano.

serviço. Ser-lhe-ia também permitido estabelecer um ramal na direção do caminho do Cósme Velho, partindo do largo do Machado até a fonte das Águas Férreas, e outro que partisse do Jardim Botânico pelo caminho que conduzia à Fazenda do Macaco ([11]) até a subida da serra da Tijuca, devendo a diretoria desta companhia entender-se com a da que se formasse em consequência do privilégio a ser concedido ao Dr. Thomas Cochrane ([12]), a fim de acôrdarem sôbre o ponto em que, no futuro, deveriam comunicar as linhas de ambas as emprêsas, de modo a se conseguir estabelecer uma ligação entre elas, sem interrupção, se possível.

A 10 de abril de 1858, o Decreto n.º 2.142, não sòmente autorizou a mudança do ponto de partida da linha para o largo de Moura ([13]), em vez do largo da Mãe do Bispo, devendo os carrís seguir pelo cáis de Santa Luzia ([14]), em direção ao largo da Ajuda, e obrigando-se os empresários a fazer as obras necessárias à segurança dêsse cáis na parte fronteira à igreja que ainda hoje alí existe ([15]), como também aumentou de 20 para 30 anos o prazo do privilégio.

O Decreto n.º 1.027, de 18 de agôsto do ano seguinte, estendeu à emprêsa a se constituir os favores da isenção de direitos de importação, durante o prazo marcado para a construção da linha e por mais 10 anos para os trilhos, carros, aparêlhos, ferramentas e quaisquer outros materiais que fôssem, "bona fide", indispensáveis à construção e aos trabalhos da mesma linha. Concedeu-lhe também isenção de fôro dos terrenos de marinha que a estrada tivesse de ocupar e isenção do recrutamento e do serviço ativo da Guarda Nacional para o respectivo pessoal.

([11]) Atual rua Dona Castorina.

([12]) Já estava em estudo essa concessão, que foi aprovada pelo Govêrno, a 29 de março de 1856, pelo Decreto n.º 1.742.

([13]) No local, acha-se hoje o Mercado Municipal.

([14]) Antiga praia de Santa Luzia. Atual rua do mesmo nome.

([15]) Igreja de Santa Luzia, à rua do mesmo nome.

Em 1860, ainda não organizada a emprêsa, obtiveram os concessionários, pelo Decreto n.º 2.616, de 28 de julho, seis meses de prazo para a sua incorporação, sendo, nessa ocasião, mudado novamente o ponto de partida da linha, desta vez para o largo do Paço ([16]), devendo os trilhos seguir pela rua Fresca ([17]) até o largo de Moura e, daí, pelo traçado primitivo.

Falharam, porém, todos os esforços para levar avante êsse empreendimento, o que levou o Conselheiro Cândido Baptista d'Oliveira a apelar para o Barão de Mauá, a quem o ligavam laços de amizade.

"Foram constantes os seus esforços — escreveu Mauá — para conseguir que sua idéia désse fruto. Esmagado, porém, com o pêso de imensos afazeres, não me foi possível anuir a seus desejos de levantar os meios de realizar o pensamento e, falhando todos os seus esforços para obtê-los por outros canais, declarou-me S. Ex. que suas finanças se achavam desequilibradas e que precisava urgentemente, para solver compromissos, de uma sôma de dinheiro que da minha amizade esperava lhe fornecesse, em tróca do privilégio do caminho de ferro de Botafogo".

Para salvar a concessão que ia caducar, Mauá, finalmente, atendeu ao apêlo do amigo e, por escritura de cessão de direitos, lavrada em 29 de maio de 1861 no antigo tabelião Fontes, ajustou a transferência da concessão pelo preço de 40 contos de réis. O Decreto n.º 2.927, de 21 de maio do ano seguinte, concedeu, em seguida, ao Conselheiro e a seu filho a necessária permissão para transferirem ao Barão de Mauá os privilégios e favores que lhes haviam sido outorgados em 1856.

([16]) Antiga várzea de N. S. do Ó. Teve também as denominações de largo do Palácio, de D. Pedro II, do Carmo, Ferreiro da Polé e Terreiro do Paço. Atual praça Quinze de Novembro.

([17]) Atual rua Clapp.

ORGANIZAÇÃO DA CIA. DO CAMINHO DE CARRIS DE FERRO DO JARDIM BOTÂNICO — MODIFICAÇÃO DO TRAÇADO DA LINHA — HORÁRIO DOS "TRENS" — PREÇO DAS PASSAGENS.

Transferida a concessão para o Barão de Mauá, organizou êste a Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico, com o capital de 1.000 contos, dividido em 5.000 ações de 200$000 cada uma, sendo os respectivos estatutos aprovados pelo Decreto n.º 3.001, de 18 de novembro de 1862.

O grande Mauá que, a êsse tempo, já prestára inolvidáveis serviços ao país e que tudo podia nessa época, receiou, entretanto, organizar a linha de carrís, nos têrmos da primitiva concessão. Obteve, então, pelo Decreto n.º 3.510, de 6 de setembro de 1865, a prorrogação, por dois anos, do prazo marcado para franquear ao trânsito público as linhas até Botafogo e Laranjeiras, e no ano seguinte, conseguiu, pelo Decreto n.º 3.633, de 13 de abril, a modificação de várias condições da concessão de 1856, entre as quais a divisão das linhas em três seções: linha principal, desde o largo do Paço até o fim da praia de Botafogo; linha singela, desta praia até a entrada do Jardim Botânico, e outra igual, ramificando-se da linha principal, no largo do Machado, até o fim da rua das Laranjeiras.

Os carros que transitassem pela linha principal partiriam, na ida, do largo do Paço, em frente ao Hotel de

France, pelas ruas Sete de Setembro, Latoeiros ([18]), largo da Carioca, rua da Guarda Velha ([19]), largo da Mãe do Bispo, rua dos Barbônos ([20]), rua das Mangueiras ([21]), largo da Lapa, ruas da Lapa e da Glória, largo do Valdetaro ([22]), ruas do Catête e do Marquez de Abrantes, praia de Botafogo até a junção com a rua de S. Joaquim; na volta, partiriam da praia de Botafogo, canto da rua de S. Joaquim, seguiriam pela mesma praia, caminho Velho de Botafogo ([23]), largo do Catête ([24]), rua do Catête, largo do Valdetaro, rua da Glória, cáis novo da Glória, bêco do Campo dos Frades ([25]), rua do Passeio, largo da Ajuda, parte da rua dos Ourives ([26]), rua da Assembléia, rua da Misericórdia até o largo do Paço, em frente ao Hotel de France, com uma ramificação pela rua Direita ([27]) até a embocadura da rua do Ouvidor.

Os carros que seguissem pela primeira linha singela partiriam, na ida, da junção da praia de Botafogo com a rua de S. Joaquim e por esta rua até a entrada do Jardim Botânico, e voltariam pelo mesmo caminho, com três desvios de linhas dobradas e equidistantes de 100 braças para não interromper o trânsito dos ônibus.

Os "trens" para o ramal das Laranjeiras (segunda linha singela) partiriam, na ida, do largo do Machado e seguiriam pela rua das Laranjeiras até o seu fim, no princípio da rua do Cósme Velho, e na volta regressariam pelo mesmo caminho, também com três desvios de linhas

---

([18]) Atual rua Gonçalves Dias.
([19]) Atual rua Treze de Maio.
([20]) Atual rua Evaristo da Veiga.
([21]) Atual rua Visconde de Maranguape.
([22]) Trêcho da rua do Catête, entre as ruas Silveira Martins e Corrêa Dutra, em frente ao Palácio Presidencial (antiga mansão do Visconde de Nova Friburgo).
([23]) Atual rua Senador Vergueiro.
([24]) Atual praça José de Alencar.
([25]) Atual rua Teixeira de Freitas.
([26]) Êste trêcho da rua dos Ourives desapareceu com a abertura da Avenida Central, hoje Av. Rio Branco.
([27]) Atual rua Primeiro de Março.

Trilhos do Rio

dobradas e equidistantes de 100 braças para não dificultar o trânsito dos ônibus.

Por êste mesmo Decreto, obrigou-se o empresário a não atropelar a circulação dos veículos ordinários de passageiros, dos carros de cargas e outros que estivessem parados às portas das casas de negócio, depositando ou recebendo mercadoria, e a ter sempre livre a largura dos passeios para a circulação das pessôas a pé.

As viagens seriam, diàriamente, de meia em meia hora, ao menos, durante 15 horas no inverno e 17 horas no verão, até Botafogo e Laranjeiras; o motor, exclusivamente a fôrça de animais, ficando proibido o emprêgo da locomotiva, e a tarifa dos transportes por cada um viajante, inclusive um volume que coubesse sob o lugar por êle ocupado, seria, do largo do Paço:

— ao fim da praia de Botafogo: 200 réis;
— ao Jardim Botânico: 400 réis e
— ao Cósme Velho (Laranjeiras) 200 réis.

Nesse mesmo ano de 1866, o Decreto n.º 3.725, de 31 de outubro, alterou novamente o percurso da linha principal. Assim, na ida, partiriam os carros da rua Direita, na embocadura da rua do Ouvidor, seguindo pelas ruas Sete de Setembro e Latoeiros, largo da Carioca, ruas da Guarda Velha, Ajuda e Passeio, largo da Lapa, ruas da Lapa e Glória, largo do Valdetaro, ruas do Catête e do Marquez de Abrantes, praia de Botafogo até a junção com a rua de S. Joaquim; na volta, partiriam da praia de Botafogo, esquina da rua de S. Joaquim, seguindo pela mesma praia, Caminho Velho de Botafogo, largo do Catête, rua do Catête, largo do Valdetaro, cáis novo da Glória, bêco do Campo dos Frades, ruas do Passeio, Ajuda, Ourives, Assembléia e Misericórdia, até o ponto de partida na rua Direita.

Não obstante o prestígio de que desfrutava o Barão de Mauá, não conseguiu êle conter a reação rotineira, no retraimento de capitais e na descrença quanto ao êxito

de semelhante emprêsa. Ninguém tomava a sério o projeto nem acreditava que se pudesse levar avante aquele moderno sistema de viação aqui no Rio. "O descalabro conhecido da Cia. da Tijuca pesava com mão de ferro sôbre esta idéia análoga: ninguém queria ações!" ([28]).

As próprias senhoras combatiam-no, achando "imperdoável deslize de polidez misturar gente do povo com pessoas de hábitos educados e tão contrários aos das classes pobres", o que, diziam elas, sucederia, infalìvelmente, nos veículos projetados.

Trilhos do Rio

([28]) Mauá referia-se aqui ao desastre financeiro da companhia de bondes para a Tijuca, que lhe dera um prejuízo de mais de 700 contos.

O ENG.º CHARLES B. GREENOUGH ADQUIRE A CONCESSÃO DO BARÃO DE MAUÁ — ORGANIZAÇÃO DA "BOTANICAL GARDEN RAIL ROAD COMPANY" — AUTORIZAÇÃO PARA O FUNCIONAMENTO DESSA EMPRÊSA NO BRASIL.

O engenheiro norte-americano Charles B. Greenough era gerente da "Blecker Street Horse Car Company", em Nova York, onde empregava tôdas suas energias de dedicado trabalhador e a experiência de perfeito conhecedor dos segrêdos dêsse meio de transporte.

Em 1861 ou 1862, por motivo de divergência com os diretores daquela Companhia, deixou o cargo e procurou novamente empregar seus esforços em outra emprêsa que lhe proporcionasse meios de subsistência e lhe garantisse o futuro, como uma recompensa à sua dedicação ao trabalho e aos seus méritos profissionais. Pensou em estabelecer outra linha de bondes em Nova York, o que não chegou a levar por diante.

Voltou então suas vistas para a América do Sul. Ignorando quanto se relacionasse com êste hemisfério, procurou os editores dos mapas "Colton", de Nova York (os irmãos Colton), que lhe apresentaram diversos mapas do Brasil, especialmente desta Capital e lhe indicaram uma pessôa que melhor poderia fornecer as informações necessárias. Foi assim que, dirigindo-se ao reverendo J. C. Fletcher, autor da obra "Brazil and the Brazilians", perfeito conhecedor desta parte da América, conseguiu tôdas as informações de que necessitava e por

elas ficou sabendo da extensão de nossa cidade, da sua topografia e dos seus anacrônicos meios de transporte.

Tôdas essas informações aguçaram o espírito empreendedor de Greenough, que, desde logo, pensou no estabelecimento de um serviço de "horse-cars" no Rio de Janeiro. Começou, assim, a corresponder-se com pessoas aqui residentes, no intúito de tornar realidade o fruto de suas cogitações.

Mas, como partir para o Brasil? Como obter os meios precisos, se os recursos lhe eram parcos e apenas restritos à sua própria mantença?

Lembrou-se de que tinha, na cidade de Albany, um velho amigo chamado Erastus Corning, grande político e abastado capitalista. Recorreu a êle, fazendo-o ciente de suas pretensões. Tal era a confiança que nêle depositava Mr. Corning, que Greenough conseguiu a quantia necessária para poder pôr em execução a sua idéia da instalação de um serviço de transporte de passageiros e mercadorias no Rio de Janeiro.

Estando, nesta Capital, por essa época, um cubano de nome Aurélio Arango, que aqui viera para firmar um contrato de navegação entre os Estados Unidos e o Brasil, foi êle procurado por William Gilbert Ginty, amigo e auxiliar de Mauá, resultando dêsse encontro a transferência da concessão ao grupo norte-americano encabeçado por Charles Greenough, que aqui chegara a 23 de março de 1866.

De acôrdo com a escritura de cessão de direitos, assinada em 23 de agôsto dêsse mesmo ano, no antigo tabelião Fialho (livro 249, fls. 6, no atual Cartório Penafiel), o preço da transação foi de 100:000$000, tendo sido o pagamento ajustado da seguinte forma: 10 contos em 1.º de junho de 1867, 10 contos em 1.º de janeiro de 1868, 10 contos em 1.º de janeiro de 1871, 50 contos em 1.º de janeiro de 1872 e os restantes 20 contos desdobrados em duas prestações de 10 contos cada uma, devendo a primeira ser paga no início da construção da parte da linha

compreendida entre o extremo da praia de Botafogo e o Jardim Botânico, e a segunda um ano depois.

Havendo o Decreto n.º 3.738, de 21 de novembro de 1866, autorizado o Barão de Mauá a transferir as ações da sua Companhia do Caminho de Carrís de Ferro do Jardim Botânico a uma emprêsa estrangeira, Charles Greenough retornou a Nova York, e aí, coadjuvado pelo amigo Corning e outro de nome Morrel B. Spaulding, organizou a "Botanical Garden Rail Road Company", com o capital de 500.000 dólares ([29]), representado por 5.000 ações de 100 dólares cada uma, assim distribuidas: Charles B. Greenough — 1.000 ações; Benjamin W. Blanchard — 800; C. J. Harrah — 800; M. B. Spaulding — 500; A. Boody — 500; John S. Dunlap — 200; William J. Schenck — 150; George Cecil — 150; Hugh Riddle — 100; George C. Collins — 100; A. H. Barney — 100; J. W. Guppy — 100; J. W. Burnham — 100; William Henry Burr — 100; Alexander Holland — 100; William Blair Lord — 100; H. Kingsburg — 50 e Robert Denning — 50.

A primeira diretoria da "Botanical Garden" foi assim constituida: presidente, Charles B. Greenough; diretores, Benjamin W. Blanchard e George Cecil; tesoureiro, Morrel B. Spaulding e secretário, William Blair Lord.

A 28 de março de março de 1868, o Decreto n.º 4.132 alterou novamente o percurso da linha principal, cujo início deveria ser na rua Gonçalves Dias, junto à rua do Ouvidor, seguindo pela mesma rua Gonçalves Dias, largo da Carioca, onde haveria um desvio, rua da Guarda Velha, com outro desvio em frente ao Circo Olímpico ([30]), ruas da Ajuda e do Passeio, largo da Lapa, rua do mesmo

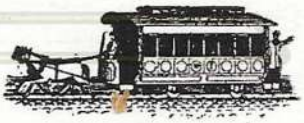
---

([29]) Posteriormente, o Decreto n.º 4.755, de 2 de julho de 1871, autorizou o aumento do capital social da "Botanical Garden" para 1.000.000 dólares, dividido em 10.000 ações.

([30]) No local onde esteve o Circo Olímpico desde 1854, construiu-se em 1871 o Teatro Lírico, que foi demolido em 1933.

nome, cáis e pocinho da Glória, largo do Valdetaro, ruas do Catête e do Marquez de Abrantes, praia de Botafogo até à junção da rua de S. Joaquim. Na volta, partiriam os carros por outra linha, pela praia de Botafogo, rua do Senador Vergueiro, largo do Catête, rua do mesmo nome, largo do Valdetaro, pocinho e cáis novo da Glória, travessa do Campo dos Frades, largo da Lapa, rua do Passeio, rua da Ajuda até à da Guarda Velha, fazendo junção nêste ponto com a linha da saída.

Finalmente, a 5 de abril de 1868, obtida pelo Decreto n.º 4.145 a necessária permissão para a "Botanical Garden" funcionar no Império, lavrou-se, a 22 do mês seguinte, na Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, o respectivo contrato, pelo qual foram reiteradas as condições dos anteriores decretos de concessão.



Trilhos do Rio

TROPÊÇOS E EMBARAÇOS — CONSTRUÇÃO DA ESTAÇÃO DO LARGO DO MACHADO — INÍCIO DOS TRABALHOS DE ASSENTAMENTO DOS TRILHOS.

Muitos foram os embaraços que o engenheiro Charles Greenough teve de desfazer para levar avante o estabelecimento das linhas e o serviço do tráfego; vários foram os impecilhos que se multiplicaram, procurando desviá-lo do seu intento; inúmeras foram as dificuldades a vencer (31). Mas, tenaz e persistente, longe de se deixar dominar por qualquer desânimo, mais se encorajava, mais duplicava esforços e tenacidade.

Muitos meses levou, assim, em lutas constantes e impertinentes. As horas que lhe sobravam, das que empregava em desfazer os tropêços que encontrava para as suas pretensões, passava-as à porta do Passeio Público, tomando, em pequeno caderno, nota do número de pessôas que, de gôndolas (32), de tílburis, de carros e a

---

(31) Numa carta escrita a seu amigo Spaulding, em 28 de janeiro de 1868, queixou-se Greenough dos Conselheiros Arêas e Jequitinhonha, êste último, no seu entender, "um dos fundadores do Império e o mais poderoso dos políticos brasileiros". Contou Greenough que, quando aqui chegou e adquiriu a concessão do Barão de Mauá, Jequitinhonha levantou-se no Senado e pediu que o Govêrno lhe informasse as horas em que os "trens" passariam nas ruas da cidade, pois precisava prevenir o seu cocheiro, a fim do seu carro não ser atropelado pelos perigosos veículos.

(32) Na Itália, dá-se êsse nome a uma pequena embarcação a rêmo com extremidades levantadas, empregada comumente na navegação dos canais de Veneza. Aqui no Rio, chamava-se "gôndola" a uma bizarra carrimpana, armada sôbre um

pé, se dirigiam para os lados de Botafogo. Fazia, assim, a estatística de que precisava para calcular o movimento de passageiros que poderia ter os seus "horse-cars".

Nessa ocasião, havia uma emprêsa de gôndolas para Botafogo, de propriedade do major Delgado de Carvalho, o qual, convidado por Greenough para levar a efeito a organização da sua Companhia, declarou que não aceitava o convite, por não acreditar no seu bom resultado financeiro. Greenough teve, pois, de lutar com êste concurrente, comprando, afinal, a emprêsa de gôndolas.

Em abril de 1867, quando chegou novamente ao Rio, com todo o material necessário, pronto para iniciar a construção da linha, entenderam que êle teria ainda de obter uma licença da Câmara Municipal, pois o assentamento de trilhos na via pública implicava no levantamento do calçamento. Para obtenção dessa licença esperou Greenough nada menos de 14 meses.

"Tendes razão em sentir-vos desapontados — escreveu em 24 de novembro aos seus colegas de diretoria em Nova York — mas o Barão de Mauá está em oposição política ao atual Govêrno, especialmente ao presidente do Gabinete, e ambos lançam mão de todos os recursos para se combaterem".

Entrementes, prosseguiam as obras de adaptação do antigo prédio n.º 225 da rua do Catête, em frente ao largo do Machado, para servir de escritório, estação de carros e cocheira dos animais. Isto pronto, Greenough retirou do trapiche os vários caixotes contendo os primeiros carros e tratou de montá-los.

Obtida, finalmente, em 22 de junho de 1868, a licença da Câmara Municipal, a Companhia deu início, três dias depois, à construção da linha.

---

estrado de caminhão e puxada por parelhas de bestas e podendo receber até 9 passageiros: 4 em cada lado e 1 nos fundos. O centro do carro era destinado ao transporte de bagagem, de modo que, frequentemente, se gozava da amável companhia dos leitões, dos perús e das galinhas e frangos.

"A Câmara Municipal já concedeu a necessária licença — escreveu Greenough no dia 25 — mas foi exigido de mim um depósito prévio, além de uma garantia pessoal sob contrato, perante o engenheiro da Câmara que concedeu a dita licença. Prontamente aquiesci, mas surgiram dificuldades quanto aos têrmos dêste contrato, o qual foi redigido pràticamente modificando os decretos e os poderes que me haviam sido outorgados pelo Govêrno Imperial. Fui então obrigado a apelar para o Govêrno Imperial. A modificação, tal como desejada, tomou todo o meu tempo até sábado, dia 20 do corrente, quando, finalmente foi o contrato assinado. Assim estava eu apto a dar início aos trabalhos. Reuni o pessoal necessário; todavia devido à chuva, e sendo ontem feriado (dia de S. João), foi-me impossível começar o serviço, o que ocorreu sòmente hoje pela manhã".

Decorrido apenas um mês, não obstante as copiosas chuvas e o reduzido número de 25 operários ([33]), os trilhos já tinham sido assentados numa extensão de 5.500 pés (1.677 metros).

A 30 de setembro já estava tudo aparelhado, fazendo-se apenas a aprendizagem dos cocheiros.

No dia 6 de outubro, a Companhia fêz publicar pela imprensa o seguinte Aviso:

"Tendo S. M. o Imperador se dignado honrar com sua augusta presença o ato de inauguração desta emprêsa e designado o dia 9 do corrente, às 10 horas da manhã, para êsse fim, a Companhia faz ciênte ao ilustrado público que o tráfego usual da mesma, entre a rua do Ou-

---

([33]) Dez anos mais tarde, a 17 de setembro de 1878, agravando-se a escassez da mão de obra, o representante da "Botanical Garden" escreveu à diretoria da Companhia em Nova York, informando que muitos aqui, inclusive o próprio primeiro ministro, estavam inclinados a tentar a introdução no Brasil, a título de experiência, de "coolies" chinezes para fazerem as vêzes dos escravos. O Imperador, todavia, era contra isso, mórmente depois da sua visita ao bairro chinês da cidade de S. Francisco, nos Estados Unidos.

vidor e o largo do Machado, principiará no dia seguinte, 10 do corrente mês de outubro.

As partidas serão em conformidade com uma tabela que será oportunamente publicada.

A venda dos bilhetes de passagem principiará, por conta da Companhia, no dia 7 do corrente (quarta-feira), nos lugares seguintes: rua do Ouvidor n.º 128 e rua do Catête ns. 2-A e 152, em quantidades nunca menores de cinco, ao preço de 200 réis cada bilhete.

Êstes bilhetes dão passagem a qualquer ponto entre a cidade e o largo do Machado ou a qualquer ponto que fôr alcançado pelos trilhos no progresso do seu assentamento, até chegarem à rua de S. Joaquim, na praia de Botafogo, e no fim da rua das Laranjeiras e vice-versa.

Do dia 1.º de dezembro próximo futuro em diante, podem as pessôas que quizerem trocar ou resgatar êstes bilhetes dirigir-se à rua do Ouvidor n.º 128.

Quando êstes bilhetes forem arrecadados pelos condutores dos carros da Companhia (o que deve ser feito logo que o passageiro tiver entrado no carro), são êles obrigados a inutilizá-los, furando-os no centro; depois do que ficam sem valor e não serão mais emitidos pela Companhia nem recebidos em pagamento.

E' proibido aos condutores venderem êstes bilhetes ou dá-los em tróca; portanto, roga-se aos Srs. passageiros que se previnam antes de entrarem nos carros, o que será mùtuamente conveniente e lhes será mais cômodo.

A Companhia não receberá em pagamento senão os seus próprios bilhetes ou dinheiro corrente.

A Companhia não se responsabiliza por qualquer acidente que possa acontecer por violação de qualquer das seguintes regras:

— os Srs. passageiros entrarão e sairão dos carros pela plataforma da trazeira durante a viagem, e nos lugares onde há duas vias, o farão do lado opôsto às mesmas; se se apearem, quando o carro estiver em movimen-

to, devem o fazer com a frente virada à direção em que o carro estiver andando;

— é-lhes proibido fazê-lo pela plataforma da frente, quando o carro estiver em movimento;

— é proibido pôr a cabeça ou os braços de fóra das janelas ou se conservarem com o corpo fóra da linha marcada pelos lados do carro;

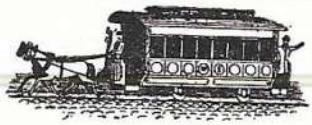
— é proibido tocar a campainha, por ser o condutor obrigado a tocá-la, logo que fôr avisado;

— é proibido mexer nos lampeões;

— é proibido expressamente fumar dentro do carro.

Os carros da Companhia pararão em qualquer ponto, logo que forem avisados por um sinal qualquer, se sua lotação não estiver completa, para receber ou apear passageiros. Nunca o farão nas curvas, subidas íngremes ou encruzamentos de ruas. E', contudo, preferível fazê-lo sempre perto dos encruzamentos.

Os Srs. passageiros são rogados a informarem a Companhia de qualquer falta ou incivilidade cometida por seus empregados, para que ela possa providenciar a respeito".



Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

D. PEDRO II INAUGURA A PRIMEIRA LINHA DA "BOTANICAL GARDEN", DO CENTRO DA CIDADE AO LARGO DO MACHADO, VIA CATETE.

Como fôra anunciado, sexta-feira, dia 9 de outubro de 1868, em plena guerra contra o govêrno do Paraguái, realizou-se a inauguração da primeira linha da "Botanical Garden", do ponto inicial, na rua Gonçalves Dias esquina da do Ouvidor, em direção ao largo do Machado.

De manhã, os carros já se achavam postados na rua Gonçalves Dias, ocupando tôda a sua extensão, desde a estação, na esquina da rua do Ouvidor, até o largo da Carioca, onde estava o carro em que Suas Majestades Imperiais se dignaram entrar pouco depois das 10 horas, acompanhados do Ministro da Agricultura e do presidente da Companhia, Charles B. Greenough.

Contam alguns autores que, quando o primeiro bonde ia partir, recebeu Greenough, na presença de seus convidados e do próprio Imperador, uma intimação do fiscal da Municipalidade, embargando o tráfego. Faltara uma formalidade burocrática qualquer. D. Pedro II, pôsto a par do caso, não se conteve diante de mais êste embaraço que procurava obstar tão útil melhoramento e, virando-se para o ativo empreendedor, ter-lhe-ia dito que recebesse a intimação, mas fizesse seguir os carros ([34]).

([34]) Alguns autôres atribuem ao Imperador a seguinte frase: "Receba, receba a intimação, mas faça seguir os bondes", esquecendo-se de que o emprêgo da palavra "bonde" surgiu algum tempo depois.

Foi água fria na fervura, partindo, pouco depois, o combôio, sob aclamações do povo.

A estação do largo do Machado estava festivamente decorada e forrada de bandeiras para receber os ilustres convidados ([35]). Durante a cerimônia, Suas Majestades permaneceram numa sala reservada, no sobrado da estação.

Acêrca dessa inauguração, assim se referiu o "Jornal do Comércio":

"Os carros são cômodos e largos ([36]), sem por isso ocuparem mais espaço da rua do que as gôndolas, porque as rodas giram debaixo da caixa, e uma só parelha de bestas puxa aquela pesada máquina suávemente sôbre os trilhos, sem abalo para o passageiro, que quase não sente o movimento.

Os carros param com a maior facilidade, por meio de freios que prendem as rodas e são tão sólidos que, ainda quando as bestas se espantem, nenhum risco podem correr as pessoas que se acham dentro.

A Companhia tem material suficiente para fazer o serviço com regularidade e, sendo bem administrada, como tudo promete que o será, sobram-lhe elementos de futura prosperidade, pois o movimento de passageiros para os bairros que ela se propõe servir já é suficiente para assegurar-lhe bons lucros e é natural que cresça ainda, graças à comodidade que a mesma Companhia oferece.

Cumpre deixar que a experiência fale por si, mas, tanto quanto desde já se pode conjeturar, o que devemos desejar é que a mesma facilidade de locomoção se estenda a outros arrabaldes da cidade".

([35]) As bandeiras foram gentilmente emprestadas pelos comandos das Fôrças Navais Norte-Americanas no Atlântico Sul e do Esquadrão de S.M. Britânica na Costa do Brasil, conforme pedidos endereçados por Charles Greenough, respectivamente ao Contra-Almirante Davis e ao Contra-Almirante Ramsey, dois dias antes da inauguração. Alguns marinheiros americanos também ajudaram na ornamentação da estação do largo do Machado.

([36]) A lotação dos carros era de 30 passageiros.

FOI UM "CARONA" A PRIMEIRA VÍTIMA DOS BONDES DA "BOTANICAL GARDEN" — O USO DO APITO PELOS COCHEIROS PARA AVISAR OS TRANSEUNTES DA APROXIMAÇÃO DOS CARROS — OUTROS DESASTRES.

Inaugurado o primeiro trêcho da linha da "Botanical Garden", do ponto inicial, na rua Gonçalves Dias esquina da do Ouvidor, até o largo do Machado, foi o tráfego aberto ao público no dia seguinte, 10 de outubro de 1868, às seis horas da manhã, com o seguinte horário:

Partidas dos carros do largo do Machado:

Das 6	às 7	horas	—	cada 15 minutos
Das 7	às 11	horas	—	cada 10 minutos
Das 11	às 14	horas	—	cada 15 minutos
Das 14	às 19	horas	—	cada 10 minutos
Das 19	às 22,45	horas	—	cada 15 minutos
Das 22,45	às 23,30	horas	—	cada 10 minutos

Partidas dos carros da rua do Ouvidor:

20 minutos depois das horas acima marcadas.

Três dias depois, ocorreu o primeiro desastre: um dos carros foi abalroado por uma carroça com pipa dágua, causando-lhe avaria. Charles Greenough, presidente da Companhia, oficiou imediatamente ao sub-delegado da

Freguezia do Sacramento, relatando o fato e solicitando que o dono da carroça fôsse intimado a comparecer naquela delegacia, "para pagar a avaria feita (50$000), a fim de, no futuro, ser mais cauteloso".

Quanto à primeira vítima de acidente, foi um "carona" conforme se poderá ver do seguinte ofício dirigido por Greenough ao Dr. Antônio Paulo de Mello Barreto, engenheiro-fiscal do Govêrno junto à "Botanical Garden" ([37]), a 14 do mesmo mês:

"Recebi o seu favor de hoje, em que me diz que foi informado de um acidente que teve lugar, ontem, às 7 horas da noite, a um moleque que trepou nos varais do carro. O fato, realmente, teve lugar, porém, sòmente a si deve o moleque o acontecimento, por ter trepado no carro em lugar em que não se admitem passageiros.

Tenho dado ordens expressas aos condutores para proibirem e impedirem o mais possível semelhante abuso e peço ao meu amigo, como engenheiro-fiscal desta Companhia, o favor de oficiar ao Chefe de Polícia da Côrte para que êle dê suas ordens aos urbanos ou a qualquer outra praça para prender os que praticam daquela fórma, nas ruas por onde os carros passam e principalmente na de Gonçalves Dias".

Para evitar sinistros e desastres, passaram, então, os cocheiros da "Botanical Garden" a fazer uso de um apito, com o qual avisavam as pessôas e os carros da aproximação dos veículos. Reclamou, porém, o Chefe de

---

([37]) O Dr. Mello Barreto foi nomeado pela portaria de 15 de julho de 1868, do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, que também lhe fixou a gratificação de 100$000 por mês, a ser paga pela Companhia. A 17 dêsse mesmo mês, Greenough comunicou ao Ministro que essa importância "não estava de acôrdo com as suas vistas, pelo que iria recompensar o referido engenheiro-fiscal à razão de 150$000 por mês". Em fevereiro de 1880, após 12 anos nesse serviço, o engenheiro Mello Barreto aceitou o convite que lhe fêz a "Leopoldina Railway" para chefiar esta via-férrea.

Polícia contra essa providência, pois era êsse o meio já empregado para se pedir auxílio das praças rondantes.

Ponderou, entretanto, o presidente da Companhia que os instrumentos usados pelos cocheiros eram simples assovios, que muito diferiam no som dos apitos empregados pelos policiais: "O som prolongado, sem vibração alguma, dêsses assovios difere muito dos apitos da Polícia e, por esta razão, são instantâneamente distinguíveis um do outro. Além disso, os cocheiros têm ordem muito expressa para não abusarem do uso dos mesmos".

Constatado que a Companhia não tinha mesmo "intenção alguma de abusar dos atributos da Polícia", foi-lhe consentido o uso dêsses instrumentos.

Sucediam-se, porém, os abalroamentos contra os carros da "Botanical Garden". A 19 de dezembro, desesperado com o número dêsses desastres, dirigiu Greenough ao Chefe de Polícia da Côrte o seguinte ofício:

"O abaixo assinado, presidente da Botanical Garden Rail Road Company, pede respeitosamente a V. Excia. que dê algumas providências contra os abusos cometidos pelos carros da Companhia das Gôndolas e os carros da praça, cujos condutores fazem muito de propósito tudo quanto é possível para danificar e estragar os veículos desta Companhia, correndo de encontro a êles.

Ainda ontem, o cocheiro de nome Clemente, que conduzia a gôndola n.º 19, avariou bastante um dos carros desta Companhia que se achava parado em frente à estação para receber passageiros. E hoje, às 12 horas e 10 minutos, o carro n.º 723 da praça, indo a tôda brida pela rua da Ajuda, encontrou-se, na curva, no cruzamento da rua do Passeio, com o de n.º 3 desta Companhia, causando uma avaria séria. O condutor da Companhia, encarregado dêste carro, deu voz de prisão ao cocheiro da praça, porém êste não fêz caso algum, continuando na sua carreira.

Tenho, por várias vêzes, pedido auxílio às praças de Polícia, quando há um caso dêsses; mas, dizem-me, que não há ordem para intervir.

Portanto, peço a V. Excia. que se digne auxiliar-me no cumprimento de um dever para com o público, fazendo prender, às ordens de V. Excia., os indivíduos que, acintosamente, danifiquem a propriedade da Companhia".

O ofício acima foi entregue ao Chefe de Polícia pelo advogado da Companhia, Dr. Carlos F. Taylor (38).

A 30 dêsse mesmo mês, êste recebeu do Sr. Greenough a seguinte carta:

"Prezado Dr. Taylor,

Apesar dos meus repetidos pedidos para que o Sr. desse alguma providência para fazer cessar os contínuos abusos cometidos pelas gôndolas, diligências, carroças dágua e outros veículos, contra os carros desta Companhia, não tenho, até hoje, sabido de coisa alguma a êsse respeito. Parece-me, mesmo, que nada se tem feito, visto tais abusos continuarem, como passo a lhe expôr.

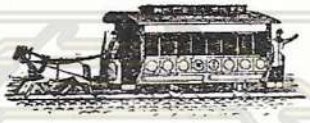
Hoje, às 9,50 da manhã, estando o carro n.º 11 desta Companhia parado no desvio do largo da Carioca, veio de encontro ao mesmo a carroça dágua n.º 185, partindo um pedaço da frente, avaria esta bastante sensível. O condutor prendeu o carroceiro e o levou à presença do tenente Faria, que o mandou soltar, dizendo que a Companhia desse parte à Polícia, a fim do Chefe tomar as providências.

Como sabe, já dei uma queixa ao Chefe e, até hoje, nada de novo, ficando a Companhia prejudicada com essas avarias, que obrigam os carros a estarem parados na estação para serem consertados.

---

(38) O advogado Carlos Taylor deixou a "Botanical Garden" em 17 de março de 1871.

Isto não pode continuar e peço-lhe que, o mais cêdo possível, me mande dizer o que se tem feito para resguardar a Companhia contra semelhantes abusos, porque serei obrigado a procurar outros meios para me acautelar, se o Chefe de Polícia da Côrte não quizer providenciar a respeito".



Trilhos do Rio

EXTENSÃO DAS LINHAS PARA BOTAFOGO E LARANJEIRAS — PROIBIDA A VIAGEM DE CÃES NOS BONDES — ABUSOS POR EXCESSO DE VELOCIDADE.

Prosseguindo a "Botanical Garden", com rapidez, nas obras de assentamento dos trilhos entre o largo do Machado e a praia de Botafogo, entregou ao público, a 21 de novembro de 1868, o trêcho até o fim da rua Marquez de Abrantes. A 18 do mês seguinte, ficou pronta a linha até a rua de S. Joaquim ([39]), sendo entregue ao tráfego no dia seguinte.

Feito isto, a Companhia deu início, imediatamente, à construção do ramal das Laranjeiras, de fórma que, em princípios de janeiro do ano seguinte, os bondes já circulavam até a rua da Guanabara ([40]).

Sendo todos os carros fechados, era terminantemente proibido fumar no seu interior. No dia 23 de outubro de 1868, o presidente da Companhia, Charles Greenough, atendendo a uma representação dos moradores do Catête, proibiu também a admissão de cães nos carros, "que muito incomodavam os passageiros".

Pelos regulamentos da "Botanical Garden", era também proibido aos cocheiros conduzir os carros em excesso de velocidade ([41]). A 23 de dezembro daquele ano, ha-

---

([39]) Atual rua Voluntários da Pátria.

([40]) Atual rua Pinheiro Machado.

([41]) Pouco depois, a Câmara Municipal, pelo Edital de 17 de julho de 1872, vedou a tôdas as companhias de carris dar aos seus carros, nas ruas do centro, maior velocidade do que a de meio-trote dos cavalos.

vendo um dêles incorrido nessa falta, foi imediatamente advertido pelo presidente Greenough, nos seguintes têrmos:

"Tendo V.S., por costume, levar as parelhas de que vai encarregado, sempre a galope, principalmente quando passa na praia de Botafogo, previno-lhe que êsse costume é contrário ao regulamento da Companhia; portanto, proibido. E' ùnicamente permitido êsse costume, quando a viagem, por alguma circunstância imprevista, há sido atrazada.

Não desejo, pois, ter ocasião de lhe fazer outro aviso a êste respeito".

Nesse mesmo dia, Charles Greenough dirigiu a outro cocheiro o seguinte memorandum:

"Ontem, na viagem para a cidade, às 6,20 horas, no cáis novo da Glória, V.S. deixou um menino tomar as rédeas dos animais e ir governando o carro.

Previno-lhe que isto não pode ser permitido e, se o fato se dér outra vez, será V.S. demitido do serviço da Companhia".

De outra feita, recebeu Greenough uma reclamação do engenheiro-fiscal do Govêrno contra o fato de ter "presenciado um dos carros da Companhia em grande disparada pela rua do Catête, estando o respectivo cocheiro indecentemente vestido". Esclareceu o presidente da "Botanical Garden":

"Tendo a Companhia comprado, ùltimamente, uma porção de animais novos, alguns dentre êles são um tanto manhosos e os cocheiros ficam, às vêzes, com mêdo de os guiar, principalmente quando são postos nos carros pela primeira vez; de maneira que sou obrigado a entregar o govêrno do carro, nesses casos, à pessôa de quem V.S. se queixa. Êste indivíduo é o encarregado dos animais e como êle é muito acostumado a êsse trabalho, assim como ao manêjo dos carros, é o mais competente

para lidar com os animais que ainda não se acostumaram ao serviço.

Julgo que V.S. tem poucas vêzes de se queixar a êsse respeito e suponho mesmo que esta é a primeira vez que presenciou alguém em mangas de camisa guiando um dos carros da Companhia. O caso, porém, foi urgente e não houve tempo para que êle pudesse vestir-se de outro modo".

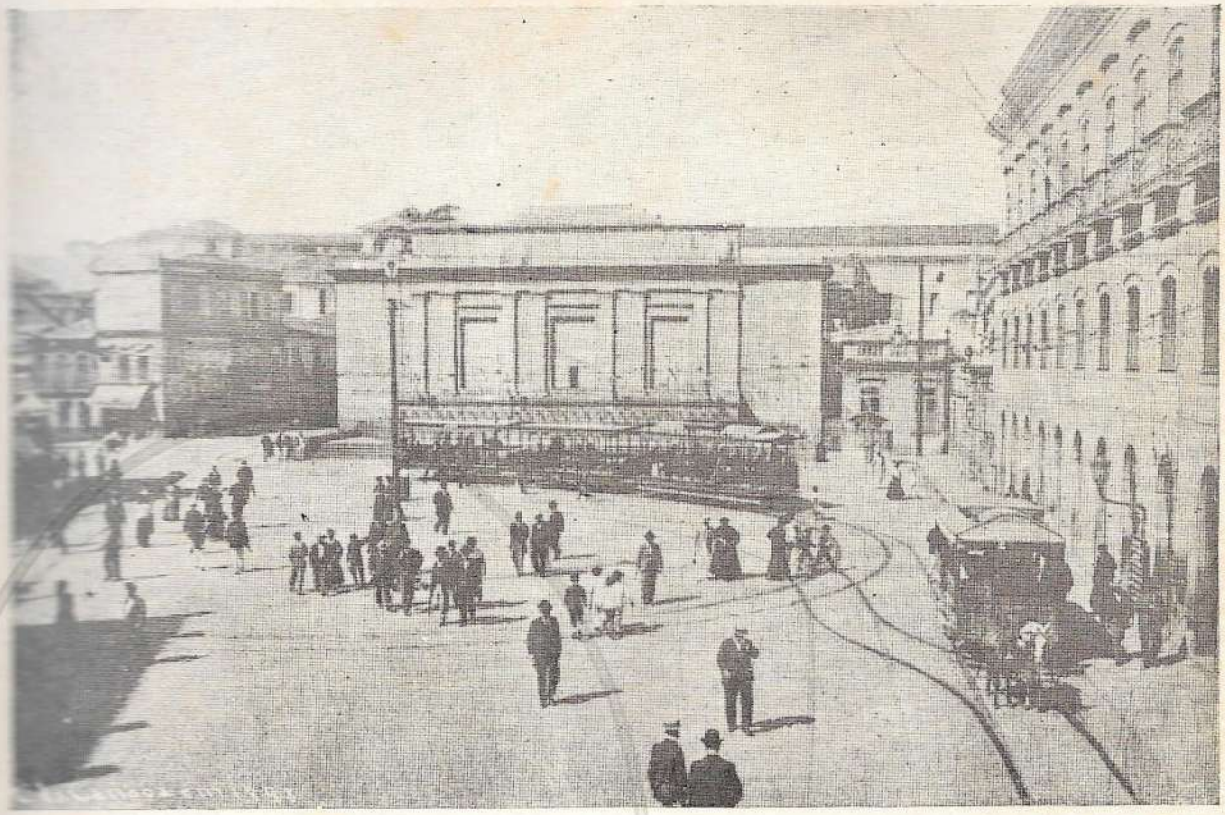
As demissões dos empregados eram quase sempre precedidas de uma carta explicativa assinada pelo próprio presidente da Companhia. Eis, a título de curiosidade, três dessas cartas:

"Tendo a experiência demonstrado que a Companhia pode, com os demais empregados que tem, preencher os fins a que se propõe e os mesmos empregados servirem para o serviço dela, é do meu dever participar-lhe que ela se julga habilitada a não precisar dos seus serviços. Portanto, a Companhia lhe desliga do emprêgo".

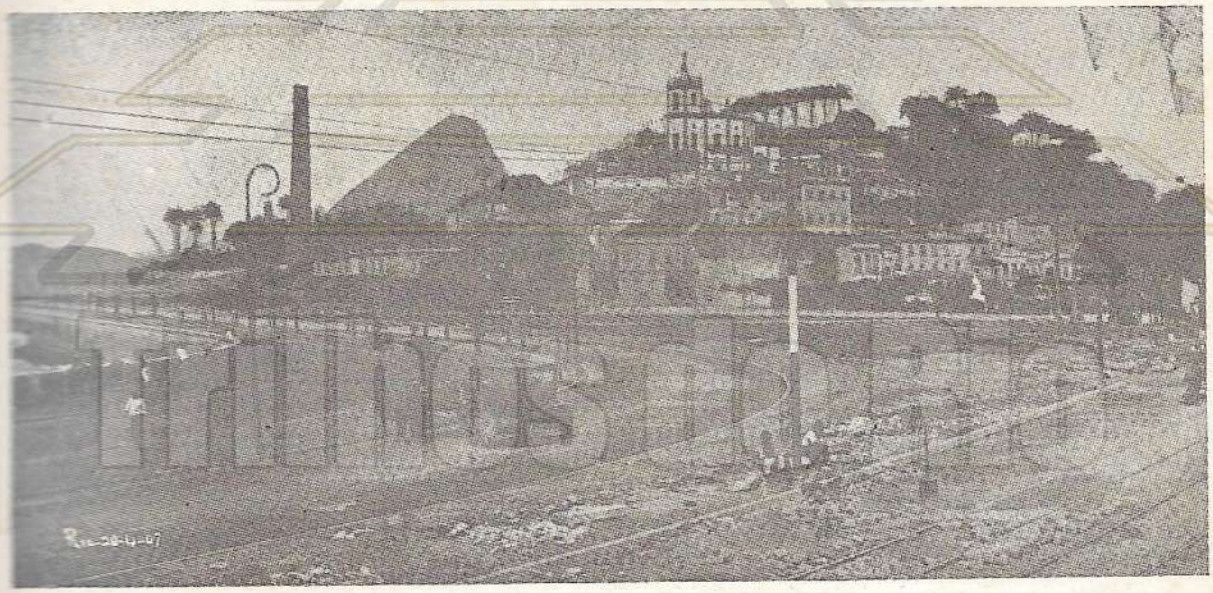
"Muito recentemente, escrevi-lhe um bilhete de aviso que me parece não ter merecido a sua atenção, pois o seu carro continúa a levar muitos passageiros de quem V.S. não tem recebido as passagens e, como a Companhia não pode transportar tanta gente de graça, V.S. tem-se tornado por demais caro a ela, como condutor. Portanto, tenho a lhe informar que a Companhia não necessita mais dos seus serviços, de hoje em diante".

"Parecendo-me que o emprêgo de condutor não se coaduna com o seu temperamento, dispenso-o do serviço da Companhia, de hoje em diante. Permita-me aconselhá-lo a que procure um emprêgo mais em conformidade com o seu gênio e espero que, brevemente, encontre um".

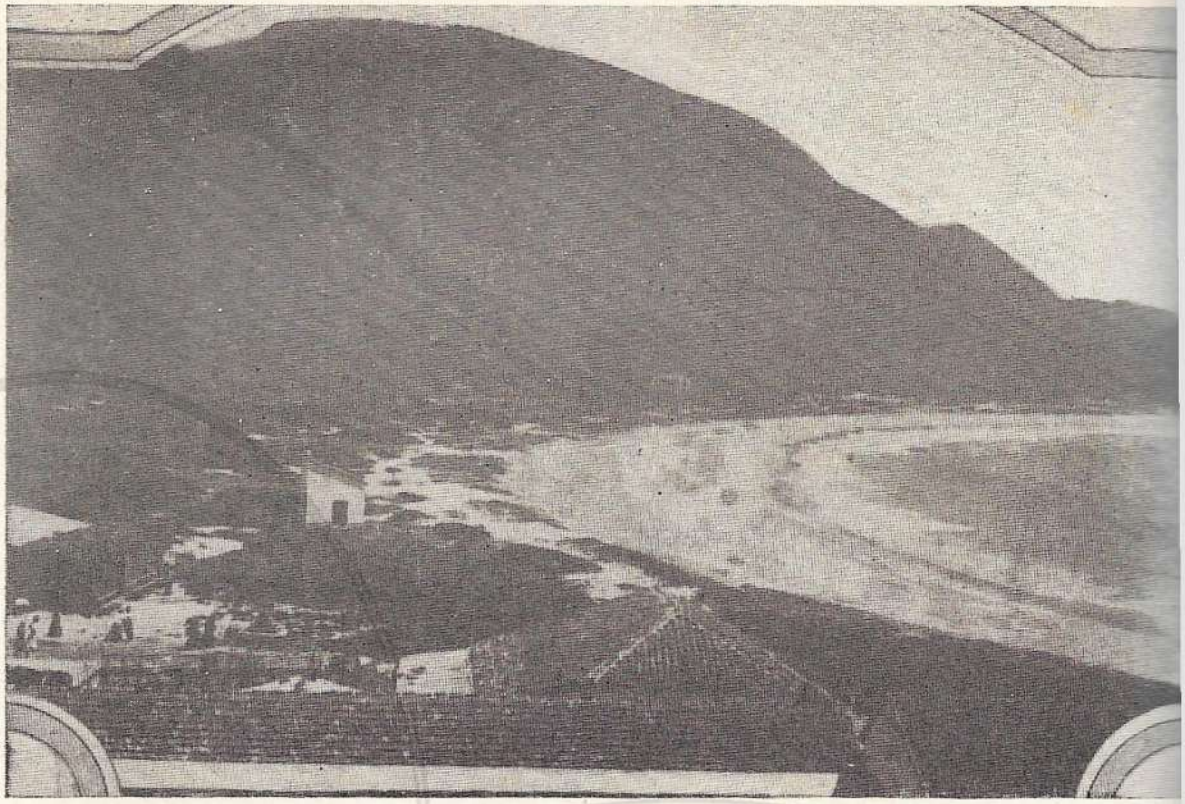
Trilhos do Rio



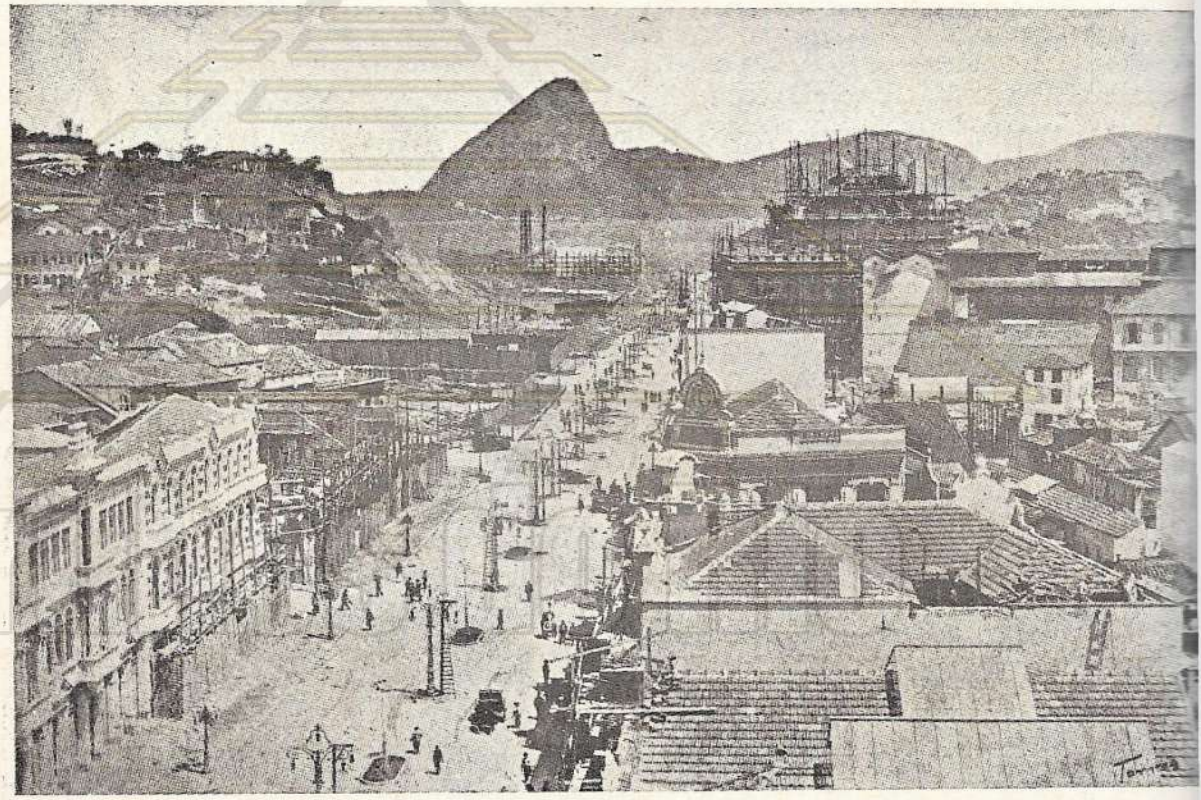
O largo da Carioca, em 1898, ponto terminal das linhas de bonde da Cia. Jardim Botânico. Vêem-se, em frente, a rua da Guarda Velha (atual Treze de Maio) e o chafariz da Carioca, com as suas 40 torneiras de bronze (36 para barris e 4 para pipas), construido em 1832 e demolido em 1925, na administração do Prefeito Alaor Prata, e, à direita, o velho casarão do Hospital da Ordem Terceira de S. Francisco da Penitência, demolido em 1906.



O largo da Glória, em 1907.



Copacabana, no fim do século passado, vendo-se ao fundo o morro de S. João



A Avenida Central (atual avenida Rio Branco), em novembro de 1905. À esquerda, o antigo môrro do Castelo e, à direita, o Teatro Municipal, cujas obras tiveram início em janeiro daquele ano e terminaram em 1909.

A "BOTANICAL GARDEN" EM 1869 — INSTALAÇÃO DO ESCRITÓRIO CENTRAL NA ESQUINA DAS RUAS GONÇALVES DIAS E OUVIDOR — OUTROS FATOS E OCORRÊNCIAS.

A "Botanical Garden" começou o ano de 1869 com a seguinte reclamação pela angustiosa falta dágua na estação do largo do Machado:

"Rio, 1 de Janeiro de 1869.

Sr. Diretor Geral das Obras Públicas.

Rogo a V.S. que me desculpe ter de o incomodar outra vez hoje com o negócio da água para esta estação. Ela está faltando completamente e os animais, com o calor excessivo, estão sofrendo muito.

Peço-lhe, se não fôr contra os Regulamentos, indicar a moradia do guarda desta parte do encanamento, para que, falando com êle, vêr se ao menos podemos encher o nosso depósito e o tanque que serve aos animais.

Sei que hoje é um dia de festa, porém a grande necessidade me obriga a importuná-lo, e peço mil desculpas.

Desejando-lhe os cumprimentos usuais desta estação, sou, com tôda a consideração,

At.º, C.º e Ob.º,

(a) Charles B. Greenough
Presidente".

Nesse mesmo mês de janeiro, chegaram de Nova York, pelo vapor "Mississipi", 4 novos carros e, em fevereiro, pelo "Merrimark", mais 6.

Até março, a extensão das linhas já atingia a 7.893 metros — 5.710 m. da linha principal e 2.183 m. do ramal das Laranjeiras.

O número de passageiros transportados, desde a inauguração do serviço, em 10 de outubro do ano anterior, fôra de 852.000.

Quanto ao número de animais em serviço, não se tendo ainda um inventário completo a respeito, recomendou Greenough que lhe fôsse apresentada, quanto antes, essa relação, com indicação detalhada do estado de cada animal, sua côr, número, marca ou contra-marca. E, no memorandum que escreveu de próprio punho ao encarregado-chefe da estrebaria, frizou que "a Companhia tinha necessidade de saber quantas bestas possuia" (42).

Continuando as depredações dos carros na via pública, Greenough, a 23 de maio, endereçou ao Chefe de Polícia da Côrte o seguinte ofício:

"E' com bastante pezar que vou incomodar a V. Excia. para pedir o seu auxílio, a fim de impedir que a propriedade da Companhia seja maltratada e danificada pelo povo que se ajunta na rua da Lapa, em frente ao Convento do mesmo nome.

Ontem à noite, durante o trajeto dos carros por êsse lugar, uma porção de moços que me pareciam estudantes divertiam-se em arranhar e bater nos carros com bengalas e chapéus de sol, causando, dessa maneira, avarias na pintura dos carros e incomodando os passageiros dentro dos mesmos.

Se me fôsse possível, evitaria passar por êsse lugar; porém não me é possível deixar de assim fazer, nem tão-pouco é-me possível parar com o tráfego, em consequên-

---

(42) Pagava-se, nesse tempo, por um animal com prática para o serviço 140$000 e por uma besta nova 120$000.

cia do grande prejuízo que semelhante proceder causaria ao público. Os animais que puxam os carros vão a passo, quando por alí passam, não causando incômodo nem perigo para o povo.

Esta ocorrência teve lugar ontem à noite, durante a festa que se está fazendo no Convento da Lapa, o que me impossibilitou comunicá-la a V. Excia. antes.

Portanto, rogo respeitosamente a V. Excia. o especial obséquio de dar ordens à Fôrça Policial alí estacionada para que impeça, o mais que fôr possível, semelhante abuso".

No mês de junho dêsse mesmo ano, a Companhia requereu e obteve da Ilustríssima Câmara Municipal a devida permissão para empregar mais um animal, ao lado dos dois efetivos, quando os carros tivessem que subir a rua da Lapa e alguns trêchos da rua das Laranjeiras, mòrmente em dias de festa, quando maior era a concurrência do povo (43).

Em julho, já contava a "Botanical Garden" com um total de 19 carros, todos fechados. A lotação era de 30 passageiros: 18 internamente e 12 nas duas plataformas. A maioria dos passageiros, no entanto, preferia viajar nas plataformas dos carros.

A 9 de novembro, a Companhia oficiou ao presidente da Câmara Municipal, pedindo fôsse aberta e acabada a rua de S. Joaquim (44) até a sua junção com a de S. Clemente (45), a fim de poder prosseguir com o assentamento dos trilhos em direção ao Jardim Botânico.

A 16 dêsse mês, recebeu a "Botanical Garden" uma carta do empresário Salvatore Troise, participando que a artista lírica Adelaide Ristori, durante a sua passagem para a Europa, iria dar algumas representações na Côrte,

---

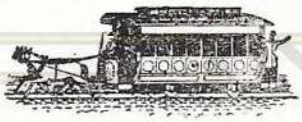
(43) As diligências e os carros de mudança de trastes chegavam a empregar cinco animais.

(44) Atual rua Voluntários da Pátria.

(45) Êste trêcho da rua S. Clemente chama-se hoje rua Humaitá.

e solicitando que, na noite de 21, fôssem postos alguns carros às ordens do público. Em resposta, Greenough informou ao empresário que êle teria êsses carros, como desejava, no ponto da rua do Ouvidor, donde partiriam aos 45 minutos do dia 22, isto é, uma hora mais tarde do que a hora usual das últimas partidas do dito ponto. "Seria, porém, muito para desejar — acentuou — que, quando houvesse espetáculos demasiado longos, como o drama 'Maria Antonieta', êles começassem um pouco mais cêdo, para também acabarem antes de hora tão adiantada da noite".

Finalmente, em dezembro de 1869, a Companhia alugou o prédio n.º 81 da rua Gonçalves Dias, esquina da rua do Ouvidor, onde instalou, a 24 de janeiro do ano seguinte, o seu escritório central.



Trilhos do Rio

A TERMINAÇÃO DA GUERRA DO PARAGUÁI E OS FESTEJOS PELO REGRESSO DO CONDE D'EU AO RIO DE JANEIRO — SEMANA EXAUSTIVA PARA A "BOTANICAL GARDEN".

Para solenizar a chegada do Conde d'Eu, na manhã de sexta-feira, 29 de abril de 1870, e a gloriosa terminação da guerra contra o Paraguái ([46]), a capital do Império, jubilosa, se adornou.

Em quasi tôdas as ruas e praças da cidade levantaram-se arcos triunfais e corêtos para bandas de música, estenderam-se grinaldas e festões de flôres, tremularam bandeiras, etc. Desde os mais suntuosos edifícios até as mais humildes casas, tôdas as habitações da Capital achavam-se adornadas com bandeiras, colchas de sêda e flôres.

O acontecimento foi um dos mais belos movimentos populares que o Rio de Janeiro tem presenciado e de que talvez se não encontrem muitos exemplos em outras nações.

"O príncipe consorte — noticiou o 'Jornal do Comércio' — foi recebido pela população da Côrte, não só como general vencedor, mas também como filho ou irmão estimado que, vencidos trabalhos e perigos, retorna ao seio da família".

Imensa multidão enchia, desde cêdo, a rua Direi-

([46]) A guerra do Paraguái terminou em 1.º de março de 1870, com a morte do ditador Solano Lopez.

ta ([47]), do Arsenal de Marinha até o Paço Imperial ([48]). Após o desembarque, quando por ali surgiram o Imperador D. Pedro II, a Imperatriz d. Terêsa Cristina, o Conde d'Eu e sua espôsa a Princesa Isabel, o povo, no delírio do entusiasmo, rompeu pelas alas da guarda e cercou por todos os lados a Família Imperial, vitoriando-a frenèticamente. Difìcilmente pôde seguir o préstito.

No dia seguinte, às 5 horas da tarde, celebrou-se um "Te Deum" na igreja do Outeiro da Glória, a que também compareceram Suas Majestades e Altezas Imperiais. O "Te Deum" foi solêne, fazendo a oração o Revmo. padre-mestre João Manoel. A orquestra foi regida pelo maestro Mesquita, havendo diferentes solos cantados por senhoras.

Terminada a festividade religiosa, retirou-se a família Imperial, no meio de aclamações. Foi entregue, nessa ocasião, ao Conde d'Eu uma palma e uma grinalda de cravos naturais, como reconhecimento dos feitos praticados por Sua Alteza na guerra contra o Paraguái.

A praça da Glória achava-se vistosamente ornada. As aléas do plantio eram fechadas por postes donde pendiam bandeiras e galhardêtes ligados por festões de flôres naturais; à subida da ladeira, erguia-se um arco triunfal encimado pelas letras "V V V", referindo-se à frase "Vim, vi e venci".

Nos dois corêtos de música tocaram o 6.º Batalhão da Guarda Nacional e os Aprendizes Artilheiros.

À noite, uma brilhante iluminação completou a festa, realçando um facho de luz elétrica produzida por um forte acumulador.

No domingo, prosseguiram os festejos, tendo Suas Majestades e Altezas Imperiais visitado, à noite, as sobêrbas iluminações dos arsenais da Guerra e da Marinha.

No dia seguinte, continuaram iluminadas as ruas da

([47]) Atual rua Primeiro de Março.

([48]) Edifício onde hoje está instalado o Departamento dos Correios e Telégrafos, na praça Quinze de Novembro.

cidade e os diversos arcos nelas levantados. Várias bandas de música percorreram as ruas, onde numeroso concurso de povo se apinhava, visitando as iluminações e saudando a terminação da guerra e os bravos que nela ganharam tanta glória para a Pátria.

Na têrça-feira, à tarde, várias senhoras que se haviam reunido para ofertar uma corôa ao Conde d'Eu partiram, às 4½, do prédio da Sociedade Filarmônica, em cêrca de 80 carruagens, em direção ao Palácio Isabel (49), onde foram amàvelmente recebidas por suas Altezas.

Entregou a corôa, por parte das senhoras, a jovem d. Maria Joaquina Carneiro Leão e, em seguida, outra jovem, d. Maria José Coimbra do Amaral, pronunciou o discurso de saudação. Ao receber a corôa, o Conde d'Eu respondeu que "muito lhe penhorava a manifestação das senhoras da Côrte e a recebia como dirigida aos bravos que teve a fortuna de comandar e tão brilhantes glórias colheram para a Pátria em tão porfiada luta". Em seguida, foi entoado o hino "Conde d'Eu" da lavra do professor Arthur Napoleão e letra do Dr. Franklin Dória.

Regressando à cidade, as senhoras, que eram em número de 200, foram para os salões da Filarmônica, onde teve lugar um brilhante saráu.

E, assim, continuaram os festejos populares, durante vários dias.

A 4 de maio, referindo o memorável acontecimento à diretoria da "Botanical Garden", em Nova York, escreveu o seu presidente Charles Greenough:

"Desde 29 de abril, temos tido uma semana exaustiva — para nós e para os nossos animais (50). Felizmente, o serviço vai voltando à normalidade.

---

(49) O Palácio Isabel, situado na rua Pinheiro Machado e atualmente conhecido por Palácio Guanabara, serviu, depois, de residência dos Presidentes da República. O prédio é ocupado hoje pela Prefeitura do Distrito Federal.

(50) Greenough assim se referia à sua tropa de animais: "E' a maior e a melhor de todo o Império. As cocheiras, porém, cheiram mal — cada vez pior".

Todo êsse tumulto foi causado pelo regresso do Conde d'Eu e em regosijo pela terminação da guerra contra o Paraguái.

Durante êsses dias, trafegámos, quase que ininterruptamente, com todos os nossos 32 carros (51). Oxalá tivéssemos 50 ou 60 carros para servir ao público naqueles dias".

Trilhos do Rio

(51) No serviço ordinário de cada dia, saiam à rua apenas 25 carros.

OS PRIMEIROS CARROS ABERTOS PARA "FUMANTES" E CARROS MIXTOS PARA "BAGAGEM E DESCALÇOS" — CONSTRUÇÃO DA ESTAÇÃO DO LARGO DOS LEÕES — AUMENTO DO TRÁFEGO.

Terminados os grandes festejos populares, em regosijo pela terminação da guerra contra o Paraguái e pelo feliz regresso do Conde d'Eu à capital do Império, voltaram à normalidade os serviços de bondes da "Botanical Garden", o que permitiu ao seu presidente Charles Greenough embarcar para a Europa, no dia 14 de junho de 1870 (52). Substituiu-o, na direção da Companhia, o Sr. F. O. Smith.

No mês seguinte, o Rio de Janeiro foi assolado por tremenda onda de frio. "O frio tem sido tão intenso — escreveu Smith — a ponto de interferir com o tráfego, diminuindo consideràvelmente a nossa féria. Um dos habitantes mais idosos desta cidade declarou aos jornais que não se recorda jamais ter sentido tanto frio".

Regressando ao Brasil, a 28 de agôsto, Greenough tratou, imediatamente, de encomendar na América do Norte mais 4 carros comuns (fechados) e, a título de experiência, 6 abertos para "fumantes" (53) e 1 para carga e passageiros ("mixtos"), recomendando que, se o frete por vapôr fôsse muito caro, "mandassem a mercadoria

---

(52) Greenough foi à Europa deixar o seu filho Charles num colégio em Luzern, na Suíça.

(53) Nos Estados Unidos chamavam-se "excursion cars".

por embarcação a vela, mas sob o convéz para não estragar".

O novo tipo de carro aberto deveria suportar uma carga entre 30 e 90 pessôas. Em cima, dos lados, deveria ter escrito, em letras douradas, as palavras "CARRO DE FUMANTES". A côr do carro em vermelho e a lanterna sinalizadora em verde.

Quanto aos carros "Mixtos", deveriam ser idênticos aos que houvera aqui em tráfego, poucos anos antes, na linha da extinta Cia. de Carris de Ferro da Tijuca, porém, com os seguintes dizeres: BAGAGEM E DESCALÇOS", sendo a lanterna sinalizadora em côr azul.

Os carros abertos foram bem recebidos pelo público e, no ano seguinte, a 7 de março de 1871, Greenough encomendou mais dois dêles, mas com 6 bancos apenas, por serem mais leves e poder servir melhor nas rampas da linha das Laranjeiras. A lanterna sinalizadora dêsses carros era em côr de laranja.

Nêsse mesmo mês de março, a Companhia requereu à Câmara Municipal licença para construir a estação do largo dos Leões. Entrementes, para suprir essa falta, foi ali armado um telheiro provisório, "a fim de se guardar os carros e animais que, por falta de lugar próprio, ficavam expostos ao tempo".

Em abril, já havia em serviço 28 carros nos dias úteis e 31 a 35 nos domingos e dias santificados.

No comêço do ano seguinte, a 6 de fevereiro de 1872, Greenough comunicou à diretoria da Companhia, em Nova York, que o tráfego aumentara tão ràpidamente, a ponto de transtornar todos os seus cálculos e previsões: "Atualmente, nos domingos, dias santificados e feriados, sou forçado a lançar mão de todos os nossos 44 carros de passageiros e de maior número de animais do que jamais podia prever".

Durante êsse ano, a "Botanical Garden" fêz 117.073 viagens e transportou 4.966.523 passageiros.

INAUGURAÇÃO DA LINHA ATÉ O JARDIM BOTÂNICO — GRANDE FESTA DE CARIDADE EM PROL DA CONSTRUÇÃO DE UMA ESCOLA NAS IMEDIAÇÕES.

Inaugurada, em 1.º de janeiro de 1871, a linha de carris entre a praia de Botafogo e o portão do Jardim Botânico — estendida, pouco depois, até o lugar denominado "Três Vendas " (54) — promoveu a Irmandade de N. S. da Conceição, que se venerava na Capela da rua da Bôa-Vista (55), um leilão de ofertas, naquele Jardim, para, com o seu produto, ser erguida nas imediações uma escola de ensino primário.

O presidente da "Botanical Garden" foi solicitado a providenciar, no sentido de que o público pudesse concorrer com facilidade a essa festa de caridade. Respondendo, disse Charles Greenough que, não só se esforçaria para bem servir o público, para o qual haveria carros, naquele dia, de 10 em 10 minutos, entre a praia de Botafogo e o Jardim Botânico, até à meia-noite, como "teria muita satisfação em concorrer com o donativo de metade do produto que se apurasse nessa parte da linha, para a realização de tão filantrópica idéia, qual a da instrução primária".

A festa realizou-se no dia 19 de março, sendo o Jardim majestosamente adornado.

---

(54) Antigo largo de N. S. da Conceição. Ficava no começo da rua Marquez de S. Vicente, próximo da praça Santos Dumont.

(55) Atual rua Marquez de S. Vicente.

O local para a tômbola estava ricamente enfeitado. Havia lugares reservados para as sociedades de música, cobertos com grandes tôldos. A primeira que se apresentou foi a dos "Tenentes do Diabo".

Nada faltou nessa festa tão bem preparada e, não fôra a chuva, teria a Irmandade promovido interessante divertimento.

Quinze anos mais tarde, quando já brasileira a Companhia, na eleição que se procedeu, no dia 12 de dezembro de 1885, no consistório dessa Capela, foi a diretoria da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico eleita "Protetôra", sendo por tal motivo convidada a comparecer à festa da padroeira, na mesma data do ano seguinte.

A diretoria, por seu presidente, o Barão João Ribeiro de Almeida, agradeceu o honroso título e, no dia marcado, compareceu incorporada à festa, concorrendo com sua esmola e prendas para o leilão então realizado.

Trilhos do Rio

A POLÍCIA PROIBE OS PASSAGEIROS DE VIAJAREM NAS PLATAFORMAS DOS BONDES — DISTÚRBIOS E INCIDENTES CAUSADOS PELOS "PLATAFORMISTAS".

A 8 de abril de 1871, o Dr. Francisco de Faria Lemos, Chefe de Polícia da Côrte, oficiou à "Botanical Garden", comunicando que resolvera marcar a lotação dos carros da forma seguinte:

a) carros fechados de dois assentos longitudinais: 22 pessôas, à razão de 11 em cada banco;

b) carros abertos de oito assentos transversais: 32 pessôas, à razão de 4 em cada banco.

Outrossim, decidira proibir viajassem nas plataformas dos carros outras pessôas além dos empregados encarregados da direção dêles e os funcionários do Govêrno ou os da Companhia incumbidos do serviço de fiscalização e conservação das linhas, "visto ser aquela prática vexatória às pessôas que entram e sáem, além de poder ocasionar acidentes e aglomeração de passageiros nas ditas plataformas".

A Companhia tomou, imediatamente, as providências para o cumprimento da resolução acima, mas sentiu, desde logo, ser difícil, se não impossível, compelir os passageiros a não viajarem nas plataformas dos carros.

Pôsto que a medida tivesse sido ditada pela idéia de prestar um serviço ao público, todos passaram a protestar contra ela. "A medida foi inconsiderada — afirmavam — por não ter fundamento que a justifique".

Também os jornais clamaram contra essa proibição. "Não se pode explicar — publicou um dêles — a permanência da proibição da Polícia relativa à condução dos passageiros nas plataformas dos bondes. Se a medida fôsse justa e acertada, evidentemente não teria levantado contra si o clamor geral. Mas a prova de que é iníqua está na sua impopularidade.

O que convém, portanto, fazer a autoridade? Modificar uma ordem que lesa os interêsses públicos, sem vantagem alguma para ninguém e que, quanto mais se prolonga, mais odiosa e vexatória se vai tornando.

Será possível que esta convicção, admitida e aceita por todos, não calasse ainda no ânimo do Exmo. Sr. Chefe de Polícia?".

A 14 do mesmo mês, o presidente da "Botanical Garden" julgou por bem ponderar ao Ministro da Agricultura o seguinte:

"O Exmo. Sr. Dr. Chefe de Polícia mandou proceder a lotação do número de passageiros dos carros da Companhia e, nessa lotação, sem dúvida razoável quanto aos assentos nos mesmos carros, foram excluidas as plataformas, cada uma das quais admite, folgadamente e sem o menor inconveniente, quatro pessôas.

Tendo essas plataformas a necessária segurança, como a experiência de mais de dois anos há demonstrado, transitando nelas sòmente quem voluntàriamente quer, parece-me que não há motivo para tal exclusão.

Acresce que alguns passageiros, especialmente das linhas mais longas, procuram, muitas vêzes, descansar e tomar ar, indo para as plataformas, sem que, em coisa alguma, prejudiquem o serviço dos carros. Ainda mais: se bem que as viagens dos carros sejam repetidas, acontece que muitas pessôas, por seus afazeres e conveniências, desejando adiantar a sua chegada ao ponto a que se dirigem, preferem, não havendo lugares vagos, ir na plataforma, com o que, se algum incômodo se dér, não

será certamente senão a êles, que não duvidam fazer a viagem de pé.

Assim, pois, represento a V. Excia. em bem de que, de acôrdo com o Exmo. Sr. Chefe de Polícia, faça modificar a referida lotação no sentido de admitir mais 8 passageiros (4 em cada plataforma), para o que os carros têm as necessárias proporções e a devida segurança.

A medida que reclamo não vem, certamente, em proveito da Companhia, pois o número de passageiros a conduzir será o mesmo, porquanto os que não forem admitidos em um carro esperam por outro que passa. Reclamo, sim, por cômodo dos mesmos passageiros e em presença das exigências que constantemente são feitas aos condutôres, os quais, conforme lhes tenho ordenado, não podem deixar de cumprir quanto se acha determinado pelo Exmo. Sr. Chefe de Polícia".

À medida que os dias iam passando, aumentavam os incidentes na via pública entre condutôres, policiais e os chamados "plataformistas". Detido um carro, todos os outros que iam chegando ficavam igualmente detidos por estar impedida a linha e, assim, ia-se juntando uma fila enorme, com graves prejuízos para o público e sérios transtôrnos para o tráfego.

No dia 30 de fevereiro, a Companhia dirigiu o seguinte ofício ao Chefe de Polícia da Côrte:

"Comunico a V. Excia. que, tendo entrado para o carro n.º 44 da Cidade para o Jardim maior número de passageiros do que o determinado por V. Excia., não conseguiu o condutôr, por mais esforços que fizesse, que alguns saíssem em observação à lotação oficial.

No ponto de partida, canto da rua do Ouvidor, a polícia não pôde fazer com que alguns saíssem e mandou seguir o carro. Chegando êste ao largo do Machado (1 hora e 20 minutos), aí os policiais encarregados do serviço relativo à lotação fizeram parar o carro e intimaram indistintamente aos passageiros para saírem. Nenhum dêles obedeceu a ordem e o carro foi retido cêrca de 20

minutos, findos os quais os policiais, limitando-se a tomar o número do carro e o nome do condutor, o deixou seguir viagem.

V. Excia. compreende a desordem que estas paradas fazem ao regime das viagens e ao horário, cuja execução é indispensável à fiscalização por parte da Companhia.

Soldados de polícia, investidos de autoridade, não têm fôrça para obrigar os passageiros ao cumprimento das ordens da Chefia. Como podem, pois, os condutores conseguir o que êles não conseguem?

Mais de uma vez tem sido chamado o condutor à presença da autoridade. As ordens para isso dos srs. Delegados e Sub-Delegados têm, pela minha parte, sido satisfeitas e o serão, sem embargo das justas reclamações que caibam à Companhia pelo que sofre com isto. Chamo, pois, a atenção de V. Excia. para o fato que acabo de referir, pedindo-lhe providências".

A 1.º de maio, deu-se, em Botafogo, um sério incidente, em que se viu envolvido o próprio presidente da Companhia. Eis a nota que, a respeito, a Polícia forneceu à imprensa, no dia seguinte:

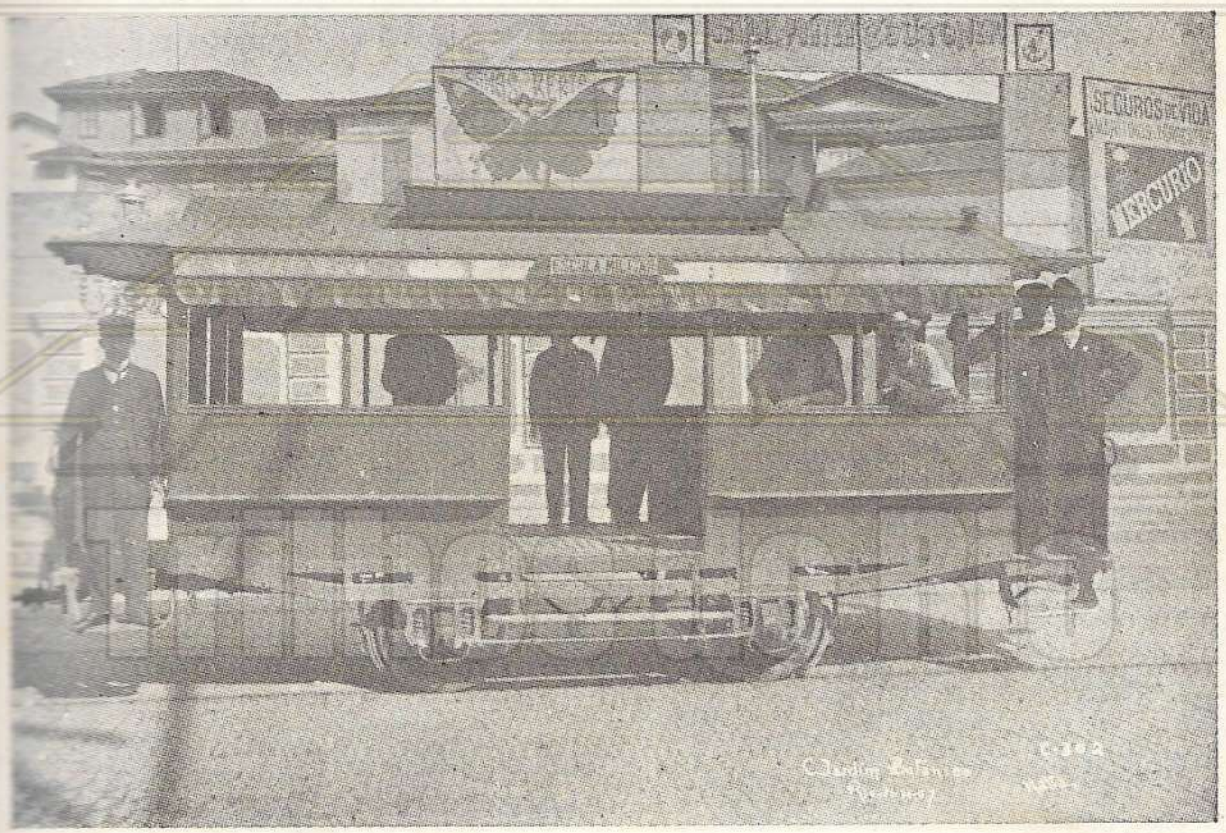
"Ontem, domingo, das 2½ para às 3 horas da tarde, em Botafogo, Charles Greenough, presidente da 'Botanical Garden Rail Road Company', pretendeu que sua senhora e a do Sr. Smith, da mesma Companhia, seguissem em um dos carros extraordinários para o Jardim Botânico, apesar de estar já com a lotação completa.

O condutor do carro fêz vêr esta circunstância e, sendo desatendido, invocou o auxílio da Fôrça Pública.

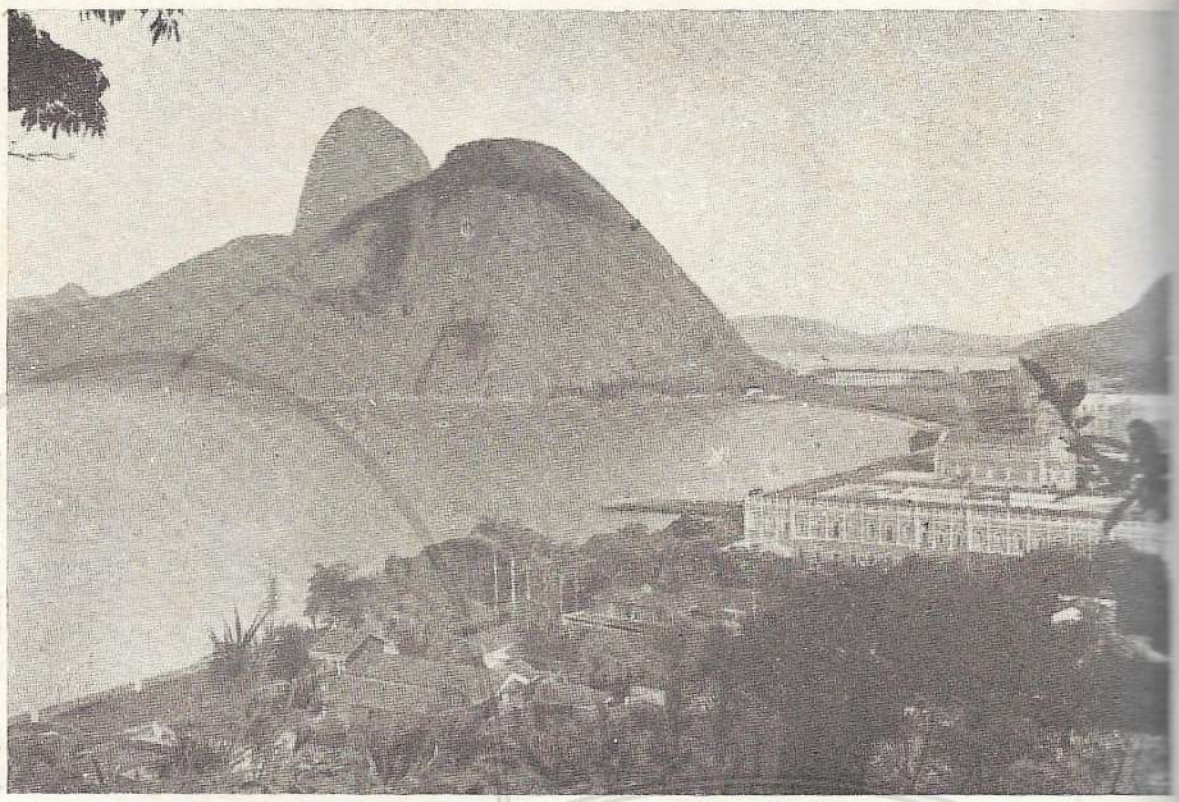
O presidente mandou, por um outro empregado seu, também americano, tomar conta das rédeas para fazer seguir o carro, o que não levou a efeito, porque a Fôrça Pública colocou-se em frente dos animais. Então Greenough deu ordem para serem recolhidos os animais à cocheira, não só os daquele carro, como os de todos os outros que viessem chegando.

Dêste modo, ficaram estacionados onze carros e gran-

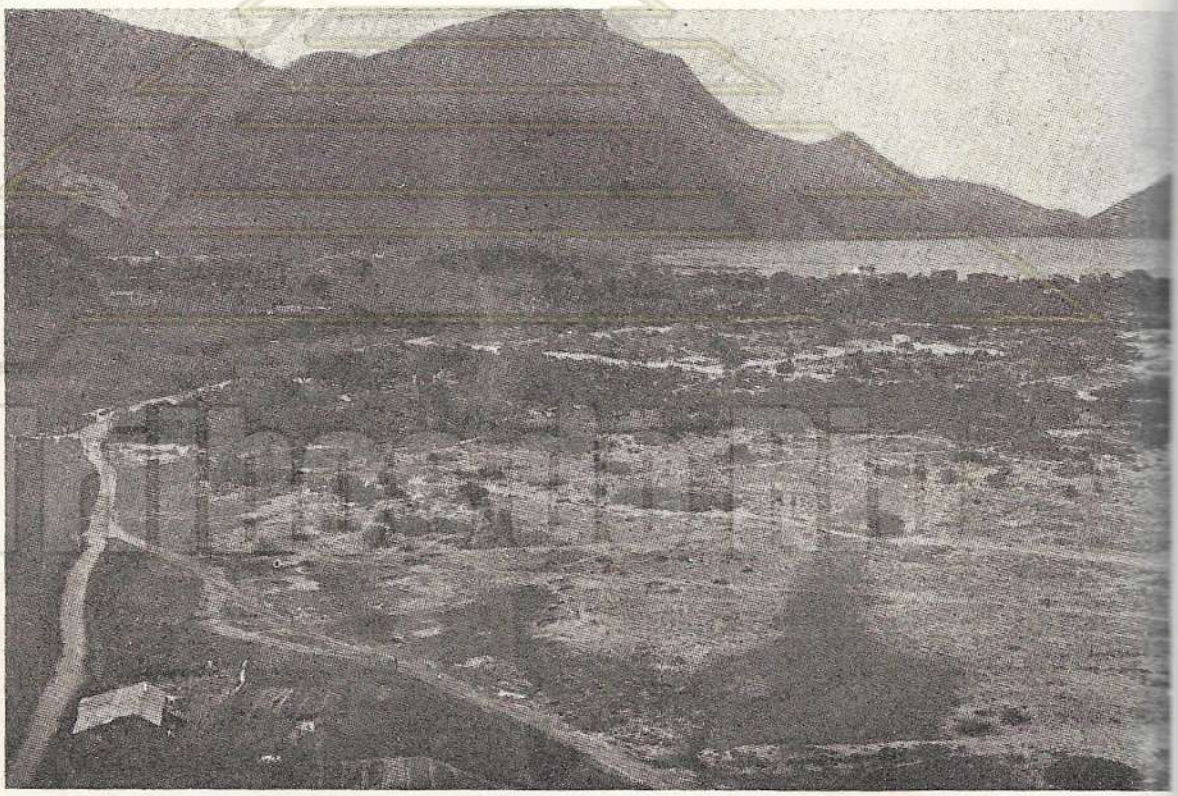
O largo da Lapa, em 1906, vendo-se, no canto à esquerda, a fachada da igreja N. S. do Carmo da Lapa (outrora N. S. da Lapa do Destêrro) e, à direita, o Grande Hotel situado na esquina do antigo bêco do Império, hoje rua Teotônio Regadas.



Bonde bagageiro da linha "Escola Militar" (Práia Vermelha), em 1907.



A práia da Saudade, no último decênio do século passado, vendo-se, no primeiro plano, o Hospício D. Pedro II e, ao fundo, entre os morros da Urca e da Babilônia, a antiga Escola Militar. Atraz da Escola, fora da barra, a práia Vermelha.



Leblon, em 1910. Ao fundo, a lagôa Rodrigo de Freitas.

de número de passageiros, que se calcula em mais de 600 pessôas.

Pelas 5½ da tarde, compareceu o presidente da Companhia à Delegacia e, depois de conferenciar com o subdelegado da Lagôa, mandou colocar os animais e fazer seguir os carros".

Contestando que os fatos se tivessem passado como narrados acima, Greenough fêz publicar nos jornais do dia 3 o seguinte "A Pedido":

"A notícia mandada publicar pela Polícia, relativa à ocurrência com os carros da Companhia, no domingo, 30 de abril passado, não é exata.

Assevera-se, nessa notícia, que eu pretendi que minha senhora e a do Sr. Smith seguissem em um dos carros para o Jardim, apesar de estar a lotação completa, e que, resistindo-me o condutor, eu procurei contrariá-lo, mandando por outro cocheiro seguir o carro, o que não conseguiu porque a Polícia interveio.

Basta considerar na tal resistência de um condutor, meu subordinado e que só de mim recebe ordens, para aquilatar a veracidade da notícia... Basta pintar-me a Polícia como um transgressor tenaz de suas ordens, não fazendo seguir a resistência da prisão em flagrante, para bem julgar dessa mesma notícia...

Exporei francamente ao público o que se passou e os excessos de que foi vítima a Companhia para que se compreenda que, sem fazer oposição às determinações do Exmo. Sr. Chefe de Polícia, nada fiz do que providenciar em bem de que cessasse a balbúrdia em que a fatal ordem dos plataformistas tem pôsto o serviço dos carros, especialmente no dia citado.

A linha férrea entre Botafogo e o Jardim Botânico é singela e com desvios. De Botafogo até o primeiro desvio há 2.965 pés; dêste ao imediato há outros 2.965 pés. Total: 5.930 pés ou 1 1/8 milhas.

No domingo passado, desejando a Companhia proporcionar ao público fácil condução ao Jardim, determi-

nou que as viagens fôssem de 10 em 10 minutos e de dois carros, alternadamente, cada 10 minutos. Era preciso isto, para se poder percorrer a distância entre Botafogo e o Largo dos Leões (1 1/8 milhas e vice-versa) em 10 minutos, que é o máximo que se pode exigir da fôrça de um animal, calculando quanto pode êle suportar e a rapidez da sua marcha com o pêso que puxa.

Por isso, para executar o programa, era absolutamente preciso que os carros chegassem a Botafogo, ao desvio da rua de S. Joaquim e à estação do largo dos Leões, justamente no tempo marcado na tabela, sob pena de ficarem os animais incapazes de mais esforços e extenuados.

A Polícia, porém, com a sua fatal ordem transtornou tudo.

Um carro de fumantes foi detido, durante 20 minutos, em frente à estação do largo do Machado, por volta de 1 hora da tarde, sem que da parte da Polícia se executasse a ordem sôbre a lotação, apesar das minhas solicitações para o fazer e deixar seguí-lo.

Pouco depois, segui para o Jardim com a Sra. Smith e minha mulher.

Ao chegar a Botafogo, entre 2½ e 3 horas, deixámos o carro, que não seguia adiante. Já era tarde para tomar outro que estava a partir para o Jardim. Fômos, então, andando vagarosamente até perto de uma venda, onde pedi a um dos empregados da Companhia que trouxesse duas cadeiras, mas, antes que elas chegassem, minha mulher notou que o carro acima referido estava a uma pequena distância. A Polícia o havia detido por causa do excesso de lotação.

Em vista desta demora, a Sra. Smith e minha mulher esforçaram-se para tomar o carro, mas, quando voltei a esquina, vi que o carro tinha sido tanto demorado que lhe era impossível seguir, porque já outro vinha em direção oposta, perto de meio caminho entre os desvios.

Segui, então, devagar, observando êste espetáculo; entretanto, as duas senhoras tinham entrado no carro, com muitos outros passageiros, já em excesso de lotação. Quando cheguei ao carro, mandei ao cocheiro que mudasse os animais para o lado opôsto, a fim de dar lugar ao que se vinha aproximando.

A lotação não podia ser mantida por mim.

Quando se tinham mudado os animais e que o carro partiu, subi para a plataforma. Um policial tentou deter-me, o que não conseguiu, porquanto a minha presença já era indispensável para fazer com que saísse o carro que seguia do caminho do outro.

Ordenei então ao cocheiro de tornar a mudar os animais e de seguir pela curva até a linha do Jardim, o que a Polícia não consentia, e como era absolutamente necessário que o carro se desviasse dos que transitavam entre Botafogo e a cidade, ordenei a outro para que assim o fizesse, e esta providência indispensável foi obstada pelos policiais a ponto de que um dêles cortou com a espada um dos animais na cabeça.

Apesar disto, o carro moveu-se pela curva para fora da linha da cidade, a qual continuou a ser percorrida como de costume. A carreira da linha do Jardim, porém, teve de parar, em consequência desta e idênticas interrupções, que eu soube tinham ocorrido neste ponto a maior parte do tempo, desde às 10 horas da manhã.

Os animais ficaram reduzidos a um estado miserável e incapazes de continuar o serviço. Tiveram necessidade de descanso e nem o podiam dispensar. Obrigá-los a seguir seria matá-los.

Como, pois, atribuir a capricho meu o que se fêz? A quebra do horário combinado para as viagens dêsse dia transtornou todo o programa estabelecido. Depois de intempestivas paradas, era indispensável correr para ganhar os desvios, e as carreiras estropiaram os animais.

Ou a Polícia tem fôrça para pôr fora dos carros os passageiros excedentes do número da nova lotação (extra

o contratado) ou não tem. Em todo o caso, a parada intempestiva dos carros é um mal que prejudica a Companhia, como o público, e contra êsse mal protestamos. Ninguém respeita mais as autoridades do país do que eu. Os empregados que servem sob minhas ordens não são por mim relevados de faltas que cometam ou transgressam das ordens da Polícia. Reclamo, porém, contra o que ora se pratica, porquanto é já antes perseguição do que outra coisa".

Depois disso, a Polícia foi, pouco a pouco, afrouxando sua atitude contra os renitentes plataformistas. Referindo o assunto à diretoria da Companhia em Nova York, Greenough, a 11 de maio, informou o seguinte:

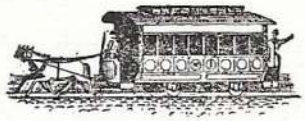
"A Polícia, ao que tudo indica, está se convencendo da inoportunidade da medida contra os passageiros que viajam nas plataformas dos carros. Em algumas seções da linha até já suspendeu a proibição.

Não obstante, o povo está angariando assinaturas em 20 livros espalhados pela cidade, com o fim de pedir ao Chefe de Polícia a revogação definitiva da medida. Consta que 25.000 chefes de família, representando cêrca de 100.000 pessôas, assinarão o abaixo-assinado".

Finalmente, a 2 de junho, noutra carta escrita à diretoria em Nova York, disse Greenough:

"O povo voltou a viajar nas plataformas dos carros. Tenho a impressão de que a Polícia nunca mais tentará impedir êsse costume dos passageiros".

Trilhos do Rio



A PRIMEIRA GREVE NA "BOTANICAL GARDEN" — A ATUAÇÃO DO SUB-DELEGADO DA FREGUEZIA DA GLÓRIA.

Na manhã do dia 26 de janeiro de 1873, alguns cocheiros, condutores e outros empregados da "Botanical Garden" fizeram greve, declarando que não voltariam ao serviço, enquanto não fôsse readmitido determinado funcionário daquela Companhia.

Pelo número dos grevistas e pela exaltação de que alguns se achavam possuido, podia ter havido cenas bem desagradáveis. Todavia, as enérgicas e imediatas providências tomadas pelo Dr. José da Silva Matos, sub-delegado da Glória, fizeram dissipar as grossas nuvens que se amontoavam.

Com uma fôrça que requisitára do Corpo Militar de Polícia e acompanhado de diversos inspetores de quarteirão, aquela autoridade chegou às 6 horas em frente à estação do largo do Machado, aí encontrando um grande número de empregados da Companhia permanecendo no propósito, a que os insuflavam alguns companheiros, de não se entregarem aos trabalhos que lhes competiam.

"Notando eu — oficiou depois o sub-delegado ao Chefe de Polícia — que os mais obstinados estavam sob a influência de excessivo uso de bebidas alcoólicas, tanto que não atendiam a menor advertência que se lhes fazia acêrca do irregular proceder, fí-los deter em custódia e, sem dúvida por isto, que suponho ter sido pelos mais empregados tomado como medida geral que se passava a tomar, assim como pelos meios suasórios postos em prática,

consegui fazer restabelecer a ordem e começar o serviço dos carros sôbre trilhos de ferro e, mais tarde, achando-se já em seu estado normal os indivíduos ébrios e detidos, fazendo-lhes severa admoestação, os mandei em paz. Estou convencido de que se tão oportunamente não fôsse o meu comparecimento no lugar indicado, e com o auxílio de que me preveni, mui sérias consequências, verdadeiro tumulto ou desordem teria havido".

Serenados os ânimos, Charles Greenough, presidente da "Botanical Garden" fêz publicar nos jornais o seguinte "A Pedido":

"Um conchavo entre alguns cocheiros e condutores colocou a administração da Companhia em dificuldades, que felizmente foram superadas e sem que o público sofresse. Para isso, porém, muito concorreu a atividade e valiosíssima coadjuvação que nos prestou o sub-delegado da freguezia da Glória.

Por mim e pela Companhia que represento é-me agradável manifestar o reconhecimento que devemos a tão digna autoridade, cuja ação não se fêz esperar em bem de restabelecer-se a ordem no serviço da Companhia e que, com a maior surprêza, foi momentâneamente alterada.

A Sua Senhoria, pois, tributo a mais sincera gratidão e profundo respeito".

Trilhos do Rio

CONSTRUÇÃO DE "CHALLETS" PARA ABRIGO E COMODIDADE DOS PASSAGEIROS — AMPLIAÇÃO DA ESTAÇÃO DE BONDES DO LARGO DO MACHADO.

A 1.º de abril de 1873, a "Botanical Garden" requereu ao Govêrno licença para prolongar as suas linhas do lugar denominado Três Vendas ([56]) até a Olaria ([57]) e o ramal das Laranjeiras até Bica da Rainha e, bem assim, o assentamento de trilhos na rua de S. Clemente, para a descida dos carros procedentes do Jardim Botânico.

Atendendo também "aos desejos do público e principalmente dos moradores da praia de Botafogo e das Laranjeiras", solicitou a Companhia permissão para construir dois "challets" sôbre colunas de ferro, um naquela praia, em frente à rua Voluntários da Pátria, do lado do mar, por cima da muralha, e outro na Bica da Rainha, por cima do rio, destinados a servir de abrigo para os passageiros.

Em junho, Charles Greenough, não só reiterou os têrmos da petição acima, como reforçou o pedido, endereçando um apêlo ao Dr. Antônio Mello Barreto, engenheiro-fiscal do Govêrno junto à "Botanical Garden", no sentido de o auxiliar nesse propósito.

([56]) Antigo largo N. S. da Conceição. Ficava no comêço da rua Marquez de S. Vicente, próximo da praça Santos Dumont.

([57]) Local onde a "Botanical Garden" construiu depois a estação da Olaria. E' o atual prédio n.º 224 da rua Marquez de S. Vicente.

Por Aviso de 30 de julho, o Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas atendeu em parte a pretensão da Companhia, autorizando-a a prolongar a linha do lugar denominado Três Vendas até a Olaria. A 15 de janeiro de 1874, ficou concluida a construção dêsse trêcho, sendo o tráfego inaugurado no dia 17.

Quanto ao "challet" sôbre o rio das Laranjeiras, sòmente em fins de 1876 foi autorizada a sua construção. Não sabemos se chegou a ficar pronto, pois um ano depois continuava a "Botanical Garden" às voltas com o Sr. Jorge João Dodsworth, no sentido de permitir o assentamento do madeiramento sôbre um muro de sua propriedade, dependendo disso o início das obras.

A 25 de abril de 1874, a Companhia requereu também ao Govêrno Imperial a necessária faculdade para desapropriar os prédios ns. 223, 225 e 227 da rua do Catête, em frente ao largo do Machado, a fim de ampliar a sua estação de bondes, "estabelecendo cômodos indispensáveis aos mistéres do tráfego de carris de ferro". Nessa petição, endereçada diretamente à S.M. o Imperador, solicitou também a Companhia lhe fôsse cedido, mediante arrendamento, aforamento ou venda (como melhor aprouvesse ao Govêrno), o terreno em frente ao portão do Jardim Botânico para a construção de uma estação para comodidade dos passageiros nesse importante ponto da estrada. "Nesse lugar, Senhor Imperador, urge a construção de uma estação. As queixas do público são justíssimas, porquanto a sua falta expõe alí os passageiros a muitos e notáveis incômodos, mòrmente nos dias de chuva. O público atribui a falta à Companhia; entretanto, esta tem-se achado em insuperável embaraço para satisfazer essa necessidade, visto como, sendo todo o terreno alí do Govêrno, a nenhuma súplica ou reclamação da Companhia se tem atendido".

O requerimento acima foi reiterado em outubro, mas tiveram de passar três anos até que a Companhia fôsse afinal atendida, também em parte.

Assim, pelo Decreto n.º 6.704, de 13 de outubro de 1877, foi a "Botanical Garden" autorizada a desapropriar os mencionados prédios da rua do Catête, sendo a planta da estação do largo do Machado aprovada pelo de n.º 7.940, de 11 de dezembro de 1880.

A ausência do proprietário de um dêsses prédios causou grandes embaraços ao comêço das obras ([58]). Enquanto isso, todos reclamavam contra a cocheira ali existente, com centenas de animais. "Seria conveniente para a higiene pública — sugeria o engenheiro-fiscal do Govêrno — que, ao menos, se limitasse o número dos animais".

Finalmente, a 23 de maio de 1881, começaram as obras e, antes do fim do ano, já estavam prontos o grande compartimento destinado à armazenagem da forragem, as cocheiras e as oficinais de conserto do material rodante, de pintura e de correieiro, faltando, apenas, por terminar, o corpo principal do edifício, que ficou concluido em 1882.

Trilhos do Rio

([58]) Tratava-se do Sr. Joaquim José Barbosa Lobo, proprietário do prédio n.º 227, domiciliado em Viana do Castelo, em Portugal. Teve êle que ser citado judicialmente.

Trilhos do Rio

NEGOCIAÇÕES PARA A VENDA DA "BOTANICAL GARDEN" A UM GRUPO DE CAPITALISTAS BRASILEIROS — FRACASSO DO NEGÓCIO.

Desde meados de 1873, vinha Charles Greenough trocando correspondência com os diretores da Companhia em Nova York, acêrca da venda da "Botanical Garden" a um grupo de capitalistas brasileiros.

Em agôsto, as negociações estavam bem adiantadas. Greenough escreveu a George Cecil, vice-presidente da Companhia, comunicando-lhe que contava, dentro em um ano, poder deixar definitivamente a direção da emprêsa. Sua saúde estava já tão combalida que receiava não poder suportar além dêsse tempo ([59]).

A 7 de novembro, o Decreto n.º 5.460 autorizou a transferência, não só das ações como de todos os direitos até então outorgados à "Botanical Garden", ao bacharel Manoel Marques de Sá e a João Evangelista Teixeira Leite ou à emprêsa exclusivamente nacional que os mesmos organizassem.

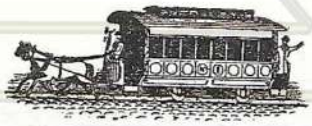
No dia 24, Greenough tornou a escrever a George Cecil, informando-o de que aguardava apenas o pagamento da quantia combinada. "Terei o maior cuidado — disse êle — em não entregar os títulos, sem antes me pagarem o preço de 850$000 por ação".

([59]) Charles Greenough exerceu a direção da "Botanical Garden" até janeiro de 1878, quando, a conselho médico, se retirou definitivamente do Brasil. Faleceu em Paris a 3 de janeiro de 1880.

A nova Companhia deveria ter a sua séde nesta Capital e começar a funcionar logo após a aprovação dos respectivos estatutos pelo Govêrno.

Mas nada se fêz e o Decreto n.º 5.460 ficou, em consequência, de nenhum efeito.

A 25 de outubro de 1874, Greenough devolveu tôdas as ações aos seus proprietários na América do Norte. "Resultou num verdadeiro fracasso — explicou — a tentativa de venda da Companhia. O corretor incumbido de colocar as ações fêz um papel ridículo, pois não houve uma única pessôa no Rio que não fôsse solicitada a adquirir êsses títulos".



Trilhos do Rio

PRIMEIRA TENTATIVA PARA ESTENDER UMA LINHA DE BONDES ATÉ COPACABANA — A EMPRÊSA COPACABANA E SUAS TROPELIAS — CADUCIDADE DA CONCESSÃO.

A primeira tentativa para estender uma linha de carrís até a praia de Copacabana data de 1874, quando, pelo Decreto n.º 5.785, de 4 de novembro, foi concedido ao Conde de Lages (60) e ao Dr. Francisco Teixeira de Magalhães a necessária autorização para a sua construção, uso e gôso, durante 50 anos.

A linha deveria seguir da rua dos Ourives, esquina da do Ouvidor, até a de S. José e, daí, pelas da Ajuda (61), Evaristo da Veiga e Santa Terêsa (62), prolongando-se, por meio de um túnel ou a céu aberto, até a do Cassiano (63) e desta, em linha reta, a encontrar a de D. Luiza (64). Dêste ponto, seguiria por onde fôsse mais conveniente até a rua de Santo Amaro ou em procura do bêco do Guarda-Mór (65), que, nesse caso, seria alargado às expensas dos concessionários, continuando a linha pelas ruas da Pedreira da Glória (66), Pedreira da Candelá-

---

(60) Alexandre Vieira de Carvalho, Conde de Lages, foi mordomo dos príncipes Conde e Condessa d'Eu.

(61) Depois rua Chile. Êste trêcho, porém, desapareceu com a abertura da Avenida Central, hoje av. Rio Branco.

(62) Atual rua Joaquim Silva.

(63) Depois rua Chefe de Divisão Salgado. Atual rua Hermenegildo de Barros.

(64) Atual rua Cândido Mendes.

(65) Atual rua Barão de Guaratiba.

(66) Atual rua Pedro Américo.

ria ([67]), até a praça Duque de Caxias ([68]), em frente à Igreja matriz da Glória, e daí, por uma rua que os mesmos concessionários teriam que abrir, paralelamente às do Catête e Marquês de Abrantes, até a altura da continuação da rua Bambina ou sòmente até à de Paisandú, que a linha percorreria, atingindo o ponto conveniente para, por meio de outro túnel, comunicar com a mesma rua Bambina, por onde seguiria até encontrar a de S. Clemente. Neste ponto, dividir-se-ia a linha em duas seções: uma, que seguiria pelas ruas D. Mariana, General Polidoro, até a rua da Real Grandêsa, e outra que, subindo a de S. Clemente até a da Real Grandêsa, que percorreria, iria encontrar a seção da rua Dona Mariana. Da rua da Real Grandêsa continuaria através um terceiro túnel até a praia de Copacabana.

Aí, os concesionários teriam de construir um estabelecimento balneário, uma escola para ensino primário e secundário, um jardim zoológico e um hospital, com proporções para 100 convalescentes, destinado à Santa Casa da Misericórdia.

As obras deveriam ser iniciadas dentro em 18 meses, mas o Decreto n.º 6.004, de 9 de outubro do ano seguinte, prorrogou êste prazo por um ano, novamente dilatado por mais três meses, pelo Decreto n.º 6.566, de 9 de maio de 1877, o qual também aprovou os planos e o traçado da linha.

Francisco Agenor de Noronha Santos conta que, desde 1872, o Conde de Lages, camarista do Paço, e o dr. Francisco Teixeira de Magalhães pleiteavam a concessão dessa linha. Uma vez obtida, organizaram, com capitais emprestados por Alexandre Wagner, rico proprietário de terras em Copacabana, a Emprêsa Copacabana que, apoiada na fôrça, se decidiu, afoitamente, a assentar os trilhos de sua linha, violando o privilégio da

---

([67]) Atual rua Bento Lisbôa.
([68]) Atual largo do Machado.

"Botanical Garden Rail Road Co". Representou esta ao Govêrno contra a violação de seu privilégio, seguindo-se uma rumorosa ação judicial, sendo ouvidos a respeito autorizados mestres de direito, que se manifestaram favoràvelmente à "Botanical Garden".

"Ouvi os pareceres de distintos advogados brasileiros — escreveu Charles Greenough, presidente da "Botanical Garden" — Cumpre advertir que tais pareceres foram dados a um estrangeiro, que não tinha prestígio algum de posição, nem outra fôrça sôbre o espírito dos dignos advogados, além da justiça de sua causa e da honestidade do seu procedimento. Tão patente era essa justiça que outro distinto advogado desta Côrte, o Dr. Ferreira Viana, consultado contra a 'Botanical Garden', fortaleceu os pareceres anteriores de modo significativo. A 'Botanical Garden', se reclamou justiça nos tribunais, foi porque, além da consciência do seu direito, teve o apôio moral e a autoridade que lhe deram aquêles ilustrados jurisconsultos brasileiros" (69).

Fêz-se grande celêuma em tôrno dêste caso e os jornais da época acompanharam os trâmites do pleito judiciário.

A 15 de julho de 1877, faleceu o Conde de Lages, mas seus herdeiros e o Dr. Francisco Teixeira de Magalhães deram início às obras no dia 1.º do mês seguinte (70), de modo que, em fins de 1878, já estavam assentados os trilhos desde a rua dos Ourives, esquina da do Ouvidor, até o largo do Machado, esquina da rua das

---

(69) Foram os seguintes os juriscultos consultados: Drs. Paulino José Soares de Souza, Cândido Mendes de Almeida, Z. de Góis e Vasconcelos, Domingos de Andrade Figueira, F. Otaviano, Adolfo de Barros, Joaquim Saldanha Marinho, Antônio Joaquim Ribas, Conselheiro Silveira da Mota, L. A. da Silva Nunes, José da Silva Costa, Tomaz Alves Junior, A. Leitão da Cunha e Antônio Ferreira Viana que, consultado pelos adversários da "Botanical Garden", emitiu parecer favorável a esta.

(70) Se o assentamento dos trilhos não tivesse sido iniciado até o dia 4, caducaria a concessão, pois não estava o Govêrno inclinado a conceder à Emprêsa Copacabana nova prorrogação de prazo.

Laranjeiras, numa extensão total de 6.275 metros. Nesse mesmo ano, o bêco do Guarda-Mór foi alargado até 3,08 m e, entre êsse bêco e o cáis da Glória, foram abertas duas ruas, uma paralela à da Lapa, com 55 m de extensão por 8,60 m de largura, atravessando a praça do Mercado Novo, e outra, com a extensão de 253 m através dos terrenos de Alexandre Wagner, que constituiam a antiga chácara Taylor, rua esta última que, em março de 1880, passou a denominar-se Conde de Lages.

No bêco do Guarda-Mór foram construidas uma estrebaria com capacidade para 105 animais e uma cocheira para recolher 20 carros de passageiros.

O material rodante, já adquirido, constava de 12 carros de passageiros e 1 para ensáios.

A 13 de outubro, o Decreto n.º 6.705 alterou ligeiramente o traçado da linha, no ponto em que atravessava o chafariz da rua da Glória.

Prosseguindo a "Botanical Garden" na ação judicial, opôs, ao turbamento do seu privilégio, todos os meios ao seu alcance (71). Mas a proteção à Emprêsa Copacabana foi tal que aquela sofreu tropelias inaudítas.

Mestre Noronha Santos conta também, que, munida a "Botanical Garden" de mandado de embargo ao projetado corte e cruzamento de seus trilhos, na rua da Glória, não lhe foi possível impedir a execução dêsse trabalho. Em hora adiantada da noite, com o amparo da fôrça pública, que cercou aquêle trêcho da cidade, num círculo de baionetas, trabalharam livremente os operários da Emprêsa Copacabana à luz de archotes. No dia seguinte ao dêsse atentado, ao amanhecer, estava terminada a tarefa, a cidade sabedora do escândalo que se consumára e sem efeito a ordem de embargo!

---

(71) O advogado da "Botanical Garden", a êsse tempo o jurisconsulto notável e jornalista Dr. Joaquim Saldanha Marinho, ainda em maio de 1879, sustentava em gráu de recurso, perante o Supremo Tribunal de Justiça, os direitos de sua constituinte.

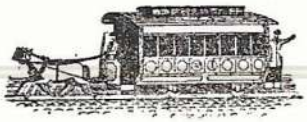
Pouco depois, porém, paralizaram-se tôdas as obras, por falta absoluta de recursos, no que resultou a caducidade da escandalosa concessão, assim declarada pelo Decreto n.º 7.673, de 21 de fevereiro de 1880.

E a 29 de março dêsse mesmo ano, recebeu o Conselheiro Saldanha Marinho a seguinte carta do Sr. Richard Cutts Shannon, representante da "Botanical Garden":

"Já tive a honra de comunicar verbalmente a V. Excia. que, tendo o Govêrno Imperial dado à 'Botanical Garden Rail Road' plena reparação das injustiças e danos que ela sofrera com a concessão feita à Emprêsa Copacabana, restava-me pedir a V. Excia. que não continuasse nos pleitos que, por bem do nosso direito, tem intentado à referida Emprêsa, cuja existência legal desapareceu.

Conseguintemente, tive grande satisfação, sabendo que V. Excia. é da mesma opinião que a minha e, por isso, em nome desta Companhia, autorizo os atos de desistência que V. Excia. tem de praticar.

Aproveito o ensejo para agradecer a V. Excia. o concurso leal de suas luzes e renovar os meus protestos de estima e consideração".



Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

A "BOTANICAL GARDEN" EM 1875-1877 — CONSTRUÇÃO DA ESTAÇÃO DA OLARIA — PROLONGAMENTO DO RAMAL DAS LARANJEIRAS ATÉ A BICA DA RAINHA.

Em 1875, o desenvolvimento total das linhas da "Botanical Garden" já atingia a 22.190 metros. A bitola entre trilhos era de 1,44 m., sendo êstes do tipo "O'Brien", pesando 9 quilos o metro.

Havia em tráfego 36 carros abertos (para fumantes), pesando uma tonelada cada um; 33 fechados, de 1.300 quilos; 2 mixtos (para bagagem e descalços), também de 1.300 quilos, e 3 bagageiros descobertos, pesando 750 quilos. A velocidade aproximada dêsses carros era de 6 milhas ou 11,112 kms. por hora. A tração era feita com 600 animais, trabalhando, cada um, duas horas por dia. Nêsse ano, foram transportados 6.082.532 passageiros, tendo sido de 1.177:811$400 a receita bruta da Companhia.

Quanto às estações e abrigos "para comodidade e confôrto dos passageiros", dispunha a Companhia de uma sala de espera na rua S. Joaquim ([72]) e das estações no largo do Machado e na rua do Ouvidor, esquina da de Gonçalves Dias. Aguardava-se o decreto de desapropriação dos prédios vizinhos à estação do largo do Machado para melhorar as acomodações desta estação; projetava-se uma sala de espera na do largo dos Leões, para quando fôsse concedida licença para assentamento dos trilhos

---

([72]) Atual rua Voluntários da Pátria.

na rua S. Clemente ([73]), e já estava em construção a estação da Olaria ([74]), que também contaria com uma sala de espera para os passageiros.

No ano seguinte (1876), a Companhia substituiu os antigos trilhos de ferro do ramal das Laranjeiras por outros de aço, com fenda ([75]), e obteve pelo Decreto n.º 6.224, de 21 de junho, permissão do Govêrno para prolongar êsse ramal até a Bica da Rainha, cujo tráfego foi inaugurado no dia 14 de agôsto ([76]).

Nêsse mesmo ano, a Companhia requereu e obteve do Govêrno permissão para estabelecer um ramal na travessa do Guedes ([77]), ligando a rua Marquez de Abrantes à do Senador Vergueiro, "para conveniência do público que frequentava as corridas de touros", cuja praça ficava nas imediações ([78]).

([73]) O tráfego de bondes pela rua S. Clemente foi inaugurado sòmente em 29 de novembro de 1880. No primeiro bonde que percorreu esta rua, além do representante e do superintendente da Companhia, respectivamente Srs. Richard Cutts Shannon e Simeon Miller, e do engenheiro-fiscal junto à "Botanical Garden", viajou o ministro dos Estados Unidos, Sr. Hilliard, como convidado de honra. Seguiu-se um almôço de caráter íntimo, oferecido pelo Sr. Miller, no qual o ministro americano foi saudado como "abolicionista convicto".

([74]) E' o atual prédio n.º 224 da rua Marquez de S. Vicente.

([75]) Foi o engenheiro Charles Glanville quem sugeriu a substituição dos antigos trilhos de ferro da "Botanical Garden" pelos de aço. "A suavidade com que os carros correm sôbre êsses novos trilhos — comunicou Greenough aos seus colegas de diretoria em Nova York — tem sido motivo dos mais elogiosos comentários aqui. Todos são unânimes em afirmar que se trata de um grande melhoramento".

([76]) Para o prolongamento da linha das Laranjeiras, desde o ponto em que terminava, em frente à residência do Barão da Sapucáia, até a Bica da Rainha, foi preciso que alguns moradores do bairro se cotizassem e comprassem parte de um terreno situado no comêço da rua do Cósme Velho, a fim dêsse logradouro ser alargado.

([77]) Atual travessa dos Tamôios.

([78]) Vinte e cinco anos mais tarde, em agôsto de 1901, a Companhia também requereu licença para construir um desvio na rua das Laranjeiras, entre as ruas Pereira da Silva e Manoel Passos (atual Rua Ribeiro de Almeida), para facilitar o tráfego dos bondes nos dias de tourada, que se realizavam no Circo das Laranjeiras.

Em setembro de 1877, a "Botanical Garden" encaminhou à Princesa Isabel uma proposta, em que se comprometeria a alargar a rua da Guarda Velha ([79]), do lado esquerdo, desde o largo da Mãe do Bispo ([80]) até o teatro D. Pedro II ([81]), e a rua Gonçalves Dias, do lado direito, desde a de S. José até a do Ouvidor e, bem assim, a abrir uma nova rua desde a Primeiro de Março até a de Sete de Setembro, em linha reta, do lado Norte da igreja do Carmo, dando a tais ruas a largura mínima de 14 metros. Para isso, conceder-lhe-ia o Govêrno o necessário direito de desapropriação, o prazo de cinco anos para conclusão de tôdas as obras e a prorrogação do seu privilégio por mais 33 anos, isto é, até 1927. "O aumento do prazo do privilégio — justificou a Companhia — é indispensável para compensar as enormes despêsas com a realização de todos êsses melhoramentos, os quais concorrerão, não só para o embelezamento da Capital do Império, como para avantajar consideràvelmente as suas condições higiênicas". O Govêrno, no entanto, não tomou conhecimento desta proposta.

Nêsse mesmo ano de 1877, "tendo em vista acompanhar a marcha do progresso e melhoramentos da época", a Companhia requereu ao Govêrno licença para fazer experiência com locomotivas, já adotadas em linhas de carris de ferro urbanas em outros países, a fim de demonstrar pràticamente se podiam, com segurança e vantagem, serem admitidas também aqui, quando todos os velhos trilhos de ferro fôssem substituídos pelos novos de aço, de muito maior pêso, consistência e resistência. O pedido, foi, também, indeferido.

([79]) Atual rua Treze de Maio.

([80]) Trêcho da atual praça Floriano, em frente à Câmara Municipal e ao Teatro Municipal.

([81]) O antigo Teatro D. Pedro II, situado na base do môrro de Sto. Antônio e com frente para a rua da Guarda Velha, foi inaugurado no dia 19 de fevereiro de 1871. O velho casarão foi construido no mesmo local onde, desde 1854, existira o Circo Olímpico. Com a República, teve o nome mudado para Teatro Lírico. Foi demolido em 1933.

Trilhos do Rio

A "BOTANICAL GARDEN" NO CENTENÁRIO DA INDEPENDÊNCIA DOS ESTADOS UNIDOS E NO 55.º ANIVERSÁRIO DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL.

O Centenário da Independência dos Estados Unidos, a 4 de julho de 1876, foi comemorado aqui no Rio com grandes festividades.

De dia, as salvas de artilharia saudaram a importante efeméride e, à noite, os americanos reuniram-se num grande banquete, em que tiveram por convivas os representantes dos Poderes Públicos e da imprensa do nosso país, tomando parte também outras nações, nas pessôas de seus diplomatas e cidadãos ilustres.

Foi no salão do Hotel d'Europe ([82]) que teve lugar esta luzida assembléia e a cordialidade que presidiu à festa converteu-se, por vêzes, em entusiasmo, ao correr dos diversos brindes.

Sendo a "Botanical Garden" a mais importante organização genuinamente americana em todo o Brasil, associou-se condignamente aos festejos da grande data de seu país.

A estação de bondes no largo do Machado foi ornamentada com bandeiras, flôres e emblêmas alusivos à data; aos empregados serviu a Companhia um lauto almôço e, à noite, houve música e queima de fógos de artifício naquele largo. Há muito não se presenciava tão belo espetáculo.

([82]) Ficava na rua do Ouvidor, esquina da rua do Carmo.

Pouco depois, a 7 de setembro, foi também solenizado, com grandes demonstrações oficiais e populares, o 55.º aniversário da Independência do Brasil.

Na Capela Imperial, celebrou-se solêne "Te Deum", a que assistiram os membros do Gabinete Ministerial e do Corpo Diplomático, altos funcionários e muitas outras pessoas gradas.

Os festejos começaram à meia-noite do dia 6, promovidos pelas sociedades Independência e Comemorativa da Independência. A primeira mandara adornar elegantemente o largo de S. Francisco de Paula, onde foram levantados dois corêtos, em que se fizeram ouvir as bandas de música dos Imperiais Marinheiros e Fuzileiros Navais, postas à disposição da comissão organizadora pelo Ministro da Marinha.

A praça da Constituição ([83]) foi, do mesmo modo, enfeitada pela Sociedade Comemorativa, que também ergueu ali dois corêtos para as bandas de música do 7.º e 10.º Batalhões de Infantaria.

Ao romper do dia 7, cantaram-se nessa praça e no largo de S. Francisco de Paula os hinos da Independência e Nacional e ergueram-se numerosos vivas, correspondidos pela grande multidão que ali se aglomerava.

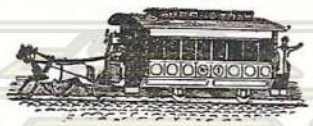
Junto ao Paço da cidade ([84]), também ao raiar do dia, várias bandas de música executaram os dois hinos. Todos os edifícios públicos, as legações e consulados, as fortalezas, os navios de guerra e grande número de edifícios e casas particulares hastearam bandeiras.

À noite, iluminaram-se as principais ruas da cidade, comparecendo o povo em massa para assistir aos fogos de artifício e ouvir os concêrtos ao ar livre.

([83]) Chamou-se também campo da Lampadoza, campo do Pelourinho, de S. Domingos e dos Ciganos e largo do Rocío ou do Rocío Grande. Depois praça Tiradentes. Atual praça da Independência.

([84]) Edifício atualmente ocupado pelo Departamento dos Correios e Telégrafos, na praça Quinze de Novembro.

Narrando o acontecimento aos seus colegas de diretoria em Nova York, acentuou Charles B. Greenough, presidente da "Botanical Garden": "A magnífica participação do Govêrno e do povo brasileiros na celebração do Centenário da Independência Americana impôs-nos o dever de nos associarmos de côrpo e alma à celebração da Independência do Brasil".



Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

O APARÊLHO DENOMINADO "REPELIDOR", DESTINADO A EVITAR ACIDENTES DE BONDE.

Não seria de extranhar que com o tráfego de bondes já tão intenso no Rio de Janeiro, e quase todo através de ruas estreitas e muito frequentadas, houvesse tantos acidentes ([85]). Exigir o contrário seria obrigar ao impossível.

A circunstância de terem sido fatais alguns dêsses acidentes alarmou a imprensa, animando vários inventores (a maioria sem a menor noção de mecânica) a submeter ao Govêrno diversos projetos de aparêlhos "salva-vidas", cuja disposição principal se fundava, em geral, no mesmo princípio dos limpa-trilhos que se viam nas locomotivas das estradas de ferro.

Nenhum dêsses aparêlhos, no entanto, correspondia ao fim almejado, não podendo, assim, o Govêrno garantir a sua eficácia nem obrigar as companhias a adotá-los em seus carros. De fato, tôdas as experiências feitas até então tinham sido negativas.

Todavia, a 17 de maio de 1879, pelo Decreto n.º 7.287, foi concedido aos cidadãos Pierre Labourdenne St. Juliáa e Horácio Viriato de Freitas privilégio, por 10 anos, para fabricarem e venderem um aparêlho por êles inven-

---

([85]) A 9 de outubro de 1877, a "Botanical Garden" oficiou ao Chefe de Polícia da Côrte, lembrando que em Londres a polícia tinha o direito de prender qualquer criança que, nas vias públicas, se expuzesse a perigos de acidente, ficando seus pais, tutores ou responsáveis sujeitos ainda a uma pesada multa, e sugerindo que essa medida fôsse também adotada aqui.

tado, denominado "Repelidor", destinado a evitar êsses desastres.

Parecendo ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ter-se, afinal, encontrado a solução do problema, nomeou, a 3 de março do ano seguinte, uma comissão constituida dos engenheiros-fiscais das companhias de carris da Côrte, Drs. Eduardo de Lima Barros, Luiz Pedreira de Magalhães Castro, Francisco José de Freitas e Gustavo do Rêgo Macedo, a fim de proceder aos necessários estudos sôbre a eficácia e vantagens do aparêlho.

Compunha-se o "Repelidor" de duas peças principais: uma retangular, de madeira e ferro, soldada, por uma das bases, longitudinalmente, ao estrado do carro, na parte anterior à roda; outra, tôda de ferro, movendo-se por um sistema de êmbolo, mola ou corrediça, ascencional ou descencionalmente, dentro da primeira, o que lhe não permitia participar dos movimentos verticais do estrado.

A base inferior desta peça era munida de uma pequena roda de ferro, situada a 5 milímetros acima do carril; o lado posterior acompanhava a forma da roda e do cêpo da trava, e ao anterior adaptava-se uma sapata de ferro forrada de borracha disposta em ângulo agúdo com a parte dianteira do trilho e levemente apoiada sôbre êle.

Depois de oito meses de estudo e experiências, concluiu a comissão que, não obstante os méritos dêste bem imaginado invento, oferecia o aparêlho dois inconvenientes: um era que, tôdas as vêzes que pelas sapatas do "Repelidor" fôsse a vítima impelida para dentro e não para fora do leito da linha, salvar-se-ia de ser esmagada pelas rodas, mas sê-lo-ia, forçosamente, pela ferragem do estrado; o outro inconveniente era que, algumas vêzes, longe de ser repelido, prendia-se o corpo entre o aparêlho e o trilho, sendo por essa forma arrastado até que cessasse o movimento do carro.

À vista disso, julgou por bem o Ministro não obrigar as emprêsas de carris à adoção do aparêlho "Repelidor".

A "BOTANICAL GARDEN" E A INTERLIGAÇÃO DE SUAS ESTAÇÕES DE BONDE POR MEIO DE UMA LINHA TELEFÔNICA PARTICULAR.

Ainda hoje a França e a Escócia disputam a glória de ter sido o bêrço do inventor do telefone. Aquêle país diz que a invenção é de um operário francês chamado Charles Bourseul; êste afirma que o verdadeiro inventor foi Alexander Graham Bell, nascido em Edimburgo, em 1847.

Como quer que seja, o telefone começou a ser conhecido, quando foi visto pela primeira vez num dos recantos da Exposição do Centenário da Independência Norte-Americana, realizada em Fairmount Park, na cidade de Filadélfia, de 10 de maio a 10 de novembro de 1876.

O seu expositor foi Alexander Graham Bell, que havia tirado privilégio do aparêlho a 7 de março dêsse mesmo ano, duas horas antes do eletricista Elisha Gray dar entrada na respectiva repartição a um requerimento pedindo privilégio para outro aparêlho com o mesmo fim, isto é, ouvir à distância.

D. Pedro II estava então em Filadélfia, aonde fôra assistir à Exposição. Convidado por Graham Bell para vêr o telefone, Sua Majestade foi ao pavilhão onde o aparêlho se encontrava. Aí, Graham Bell pediu-lhe levasse o fone ao ouvido: o monarca ficou extasiado, ouvindo as respostas às perguntas que fazia.

No ano seguinte, 1877, a cidade de Lowel, nos Estados Unidos, instalava a primeira estação telefônica urbana, com 45 assinantes, e, nêsse mesmo ano, a 29 de

novembro, o Rio de Janeiro inaugurava também êsse serviço, muito deficientemente.

Antes disso, porém, já a "Western and Brazilian Telegraph Company" tinha instalado êsses aparelhos para seu uso particular e, pouco depois, a firma "Rodde & Co." também punha em comunicação seus armazéns e escritórios.

Pelo Decreto n.º 7.539, de 15 de novembro de 1879, o govêrno do Brasil dava a Charles Paul MacKie, de Boston, EE.UU., a primeira concessão para construir e explorar linhas telefônicas, no Rio de Janeiro e seus subúrbios e na cidade de Niterói, ligando-as por um cabo submarino. Mas, não obstante essa concessão, pouco se fêz relativamente ao serviço telefônico desta capital. Ou porque a cidade fôsse pequena e o telefone pudesse perfeitamente ser dispensado, ou porque o concessionário não obtivesse os capitais necessários para iniciar o serviço, o telefone não se vulgarizou desde logo e a cidade ficou sem êsse melhoramento.

Nesse mesmo ano de 1879, a "Botanical Garden" também recebeu dos Estados Unidos alguns aparêlhos telefônicos da marca Edison, destinados a interligar as suas estações de bondes. Vieram, porém, desacompanhados de quaisquer instruções quanto ao seu manêjo, o que fêz com que o representante da Companhia, Richard Cutts Shannon ([86]), escrevesse à diretoria em Nova York, consultando se "rodando a pequena manivela, a voz se reproduzia do outro lado, no outro aparêlho". Adiantou, porém, que tudo estava fazendo para ligar e fazer funcionar êsses intrincados instrumentos.

A 22 de outubro, já instalados os aparêlhos, Shannon dirigiu o seguinte ofício ao Conselheiro João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, Presidente do Conselho de Ministros e Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas:

([86]) Na ausência do presidente Charles Greenough, representava aqui a "Botanical Garden" o Sr. Richard Cutts Shannon.

"No empenho de facilitar o serviço desta Companhia e com o fim de transmitir prontamente, para os diversos pontos das linhas de carris a seu cargo, os avisos e ordens convenientes, estabeleci em tôda a extensão da mesma linha uma comunicação telefônica com estações em vários pontos.

Dêsse melhoramento, sem dúvida do maior interêsse, pode também utilizar-se a Administração Pública, especialmente quanto aos serviços de polícia e incêndio. E solícita, como é, esta Companhia, em prestar-se, quanto lhe é possível, ao interêsse geral, permita-me Vossa Excelência que ponha à disposição do Govêrno Imperial essa linha telefônica, que bem pode ser utilizada, conforme o serviço público o reclame.

Fazendo êste modesto mas espontâneo oferecimento, manifesto as sinceras intenções desta Companhia e cumpro um grato dever para com o mesmo Govêrno e, com especialidade, para com Vossa Excelência, a quem consigno a mais subida consideração, estima e respeito".

No dia seguinte, a Companhia enviou cópia dêsse ofício ao Desembargador Eduardo Pindaíba de Mattos, Chefe de Polícia da Côrte, acrescentando o seguinte: "Pode V. Excia., pois, quando julgar necessário, utilizar-se dêsse grande meio de fácil comunicação e conforme os mistéres a cargo de V. Excia."

Era o seguinte o percurso da linha telefônica da "Botanical Garden": da rua Gonçalves Dias n.º 62 ao largo do Machado, ao Hotel dos Estrangeiros, à praia de Botafogo esquina da rua Voluntários da Pátria, ao largo dos Leões até Olaria (ponto terminal).

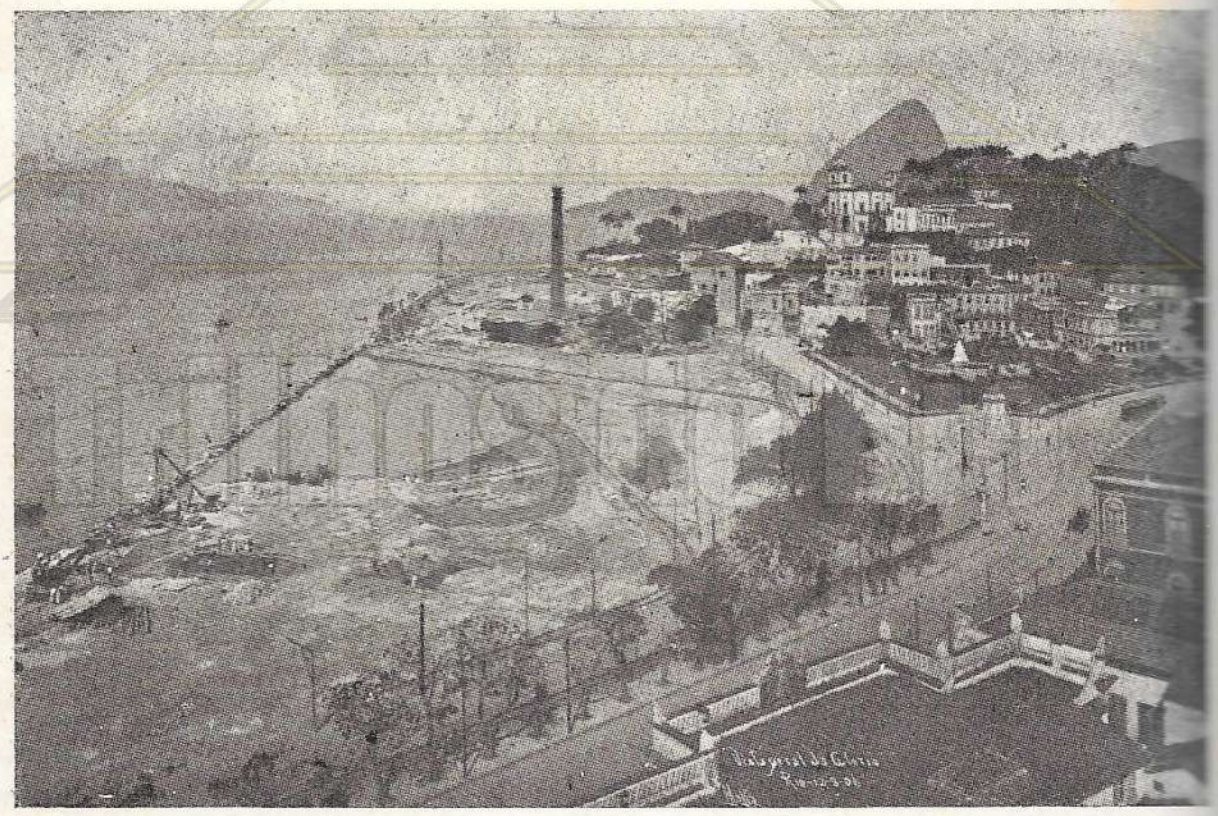
Eram, portanto, cinco as estações da Companhia em comunicação. Quanto à instalação de um aparêlho no antigo Hotel dos Estrangeiros se explicava por ser aí a residência permanente, tanto do Sr. Charles B. Greenough, presidente da Companhia, como do Sr. Richard Shannon, que o subsituia nas suas ausências do país.

Trilhos do Rio

O "bonde-assistência", em 1922, estacionado na práia do Flamengo, vendo-se o Presidente Epitácio Pessôa (no estribo), o Prefeito Carlos Sampaio e o Dr. Adalberto Ferreira, Diretor de Higiene e Assistência Municipal.

A Avenida Central, em dezembro de 1905, vista de Sul a Norte. À esquerda, o quarteirão compreendido entre as ruas S. José e Assembléia e, mais adiante, na esquina da rua Sete de Setembro, o antigo edifício do "O País".

Trecho do largo da Carioca, no fim do século passado, vendo-se ao alto o convento e a igreja de Sto. Antônio e a igreja de S. Francisco da Penitência e em baixo, à esquerda, o antigo chafariz da Carioca, ao centro o portão da Ordem Terceira e à direita o velho casarão do Hospital da Penitência, demolido em 1906.



O largo da Glória, em 1906.

O "IMPÔSTO DO VINTÉM" — GRAVES CONFLITOS POR OCASIÃO DE SUA COBRANÇA — QUEDA DO GABINETE SINIMBÚ.

Governava o país o gabinête chefiado por João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú ([87]), quando, a 31 de outubro de 1879, D. Pedro II, "por Graça de Deus e Unânime Aclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensôr Perpétuo do Brasil", sancionou a Lei Orçamentária n.º 2.940 que criou a taxa de transporte de 20 réis por passageiro que circulasse nas linhas férreas da cidade do Rio de Janeiro e seus subúrbios, "tramways" ou carris urbanos de tração animada ou a vapôr.

Estabelecendo a lei que o Govêrno se entendêsse com as emprêsas ou companhias a cargo das quais se achava êsse serviço, a fim de regular a cobrança da nova taxa, o Ministro da Fazenda, Afonso Celso de Assis Figueiredo (depois Visconde de Ouro Preto), a 17 de novembro, convocou uma reunião, no Departamento do Tesouro, de todos os representantes dessas companhias e, após breve discussão, determinou que os mesmos combinassem entre si os detalhes quanto à melhor forma da sua arrecadação.

Nêste mesmo dia, o representante da "Botanical Garden", Richard Cutts Shannon, escreveu à diretoria da Companhia, em Nova York, e narrou o que ocorrêra. Terminando a sua carta, disse: "Vai haver agitação, quan-

---

([87]) Durante o govêrno dêste gabinête (5-1-1878 a 27-3-1880), João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú ocupou também as pastas da Agricultura, dos Estrangeiros, da Guerra e da Fazenda.

do começar a cobrança dêsse impôsto, pois o público não se submeterá à majoração das passagens sem grande clamor".

A 13 de dezembro, foi aprovado pelo Decreto n.º 7.565 o Regulamento para arrecadação do novo tributo. Ficou, então, estabelecido que as companhias de bondes iniciassem a sua cobrança a partir de 1.º de janeiro de 1880, devendo recolher o produto, mensalmente, ao Tesouro.

Para facilidade da arrecadação, foram as mesmas autorizadas a emitir cartões ou bilhetes, observadas, porém, as seguintes condições:

— ditos cartões ou bilhetes não poderiam ter outro emprêgo que não fôsse o do pagamento das passagens;

— teriam êles impressos, além do nome da companhia, as palavras: "Vale uma passagem de... (120, 220, 320, 400 réis, etc.)" e o ano em que fôssem emitidos;

— não teriam valôr senão durante o ano da emissão, sendo as companhias obrigadas, findo êsse prazo, a trocar por outros de nova emissão os cartões e bilhetes que ainda existissem em poder dos particulares;

— a cada passageiro entregaria o condutor, em troca dos cartões ou bilhetes supramencionados, ou no ato do pagamento em dinheiro, um recibo ou cupon, para prova de ter sido satisfeita a importância da passagem.

Dispôs ainda o Regulamento que o passageiro seria obrigado a exibir o cupon, quando exigido pelos agentes da companhia ou fiscal do Govêrno, sob pena de pagar nova passagem ou deixar o carro. Para isso, prestariam as autoridades policiais o auxílio necessário, quando lhes fosse requisitado.

O "impôsto do vintém" — como foi cognominado — passou, desde logo, a ser considerado iníquo, vexatório e escandaloso.

Na véspera do dia 1.º de janeiro, um cidadão que queria ir ao baile do Jardim Botânico com a sua família, foi

consultar o Sr. Shannon se devia ir já munido de vinténs para pagar o impôsto, na viagem de volta, depois da meia-noite.

"Meu caro amigo — respondeu Shannon — eu cá estou por tudo que querem os meus colegas das demais emprêsas. Êles resolveram principiar a cobrar o vintém nos seus bondes, a partir de meia-noite, e eu tenho de fazer o mesmo".

"Pois olhe — retorquiu o outro — nesse caso, decididamente, deixo de ir ao baile".

"Vá — tornou Shannon — Os meus condutôres têm ordem expressa de não fazer apeiar ninguém por causa do vintém. Se o passageiro não quer pagar, paga a Companhia".

Veio o dia de Ano Bom de 1880. As primeiras horas da manhã correram tranquilamente, não tendo havido contestação séria com os passageiros. A "Botanical Garden" tinha dado instruções aos condutores para cobrarem o impôsto, mas não fazerem questão do seu pagamento nem molestarem os que o recusassem, pois ela entraria com a diferença. Mas, geralmente, era pago.

Ao meio-dia, porém, reuniu-se no largo do Paço ([88]), em volta do chafariz, grande número de pessôas. O tribuno popular José Lopes da Silva Trovão ([89]) tomou a

---

([88]) Antiga várzea de N. S. do Ó. Teve também as denominações de largo do Palácio, de D. Pedro II, do Carmo, Ferreiro da Polé e Terreiro do Paço. Atual praça Quinze de Novembro.

([89]) Conta o historiador Gustavo Barroso que Lopes Trovão era um orador fogôso e demagógico, cuja celebridade se prolongou até alguns anos após a proclamação da República, que êle ajudou a implantar. Depois, seu ardor acalmou-se à sombra benéfica duma sinecura e o povo carioca durante longos anos o via passar pela avenida Rio Branco como um dos tipos populares da cidade. Alto, ligeiramente curvado, de bigodes brancos pendentes à gaulesa e cabeleira encanecida, usava sempre um terno de fraque azul de feitio especial, com a gola redonda e sem corte ou casas na lapela. Também de feitio especial, feitos de encomenda, eram seus colarinhos, que rodeavam o pescoço como um vaso. Diziam que eram colarinhos "pluviômetros". Completavam essa exótica indumentária uma cartola e um bengalão.

palavra e profligou o "impôsto do vintém", taxando-o de iníquo e intempestivo, e aconselhou o povo a que não o pagasse e oferecêsse resistência ao Govêrno e às autoridades.

Apesar de se ouvirem muitos gritos sediciosos, a polícia não julgou oportuno dispersar o ajuntamento, que seguiu, depois, para a rua Direita ([90]), onde outro orador proferiu um inflamado discurso da janela de um hotel.

Entre vivas e manifestações hostis, dirigiu-se a multidão para a rua do Ouvidor, tendo à frente Lopes Trovão, Ferreira de Menezes, o tenente José Carlos de Carvalho, José do Patrocínio e Ferro Cardoso. Aí, a massa popular se dividiu em dois grupos: um que se espalhou pelas ruas Uruguaiana, Carioca, Visconde do Rio Branco e largo de S. Francisco de Paula, e outro que seguiu em direção do Palácio Imperial, em S. Cristóvão, onde pretendia fazer entrega a D. Pedro II de uma representação protestando contra o impôsto.

Quando, porém, a multidão se aproximou da Quinta da Bôa Vista, teve o caminho embargado pelo delegado Félix da Costa, que declarou não consentir continuasse em direção ao Palácio.

"Sua Majestade está doente — informou — não pode receber ninguém. Demais, é ilegal".

Voltou então o povo para a cidade, desapontado.

D. Pedro II, inteirado do fato, aborreceu-se e determinou fôsse imediatamente um mensageiro ao seu encontro: êle ouviria as reclamações.

Nas imediações do Matadouro ([91]), o emissário encontrou Lopes Trovão, a quem transmitiu o recado.

O jovem tribuno, no entanto, não aceitou o convite, declarando ao mensageiro: "Ide e dizei a S. M. o Im-

---

([90]) Atual rua Primeiro de Março.

([91]) O antigo Matadouro da cidade estendia-se desde o ponto hoje ocupado pelo viaduto da E. F. Central do Brasil, na rua de S. Cristóvão, até a estação de Lauro Muller, de um lado, e o prolongamento da rua Figueira de Melo, a encontrar o rio Maracanã, de outro lado. Esteve neste local (em frente à atual praça da Bandeira) de 1853 a 1881.

perador e vosso amo que um povo digno como êste que aí vêdes, não volta nunca, sobretudo quando o escorraçam como turba de lacáios e desordeiros! Ide! Dizei ao Imperador que, enquanto eu estiver à testa da multidão, como seu diretor, me esforçarei por demonstrar-lhe que a soberania nacional reside no povo e não na Corôa".

Esta resposta eletrizou a multidão, que prosseguiu em direção ao centro da cidade.

Às 5 horas da tarde, os ânimos já estavam exacerbados, principalmente na rua Uruguaiana, onde cada vez mais se avolumava a onda popular.

A cada bonde que vinha, os mais exaltados insultavam e maltratavam os cocheiros e condutores.

Começaram, então, a dar-se conflitos que logo degeneraram em luta aberta. Passaram depois as desordens para as estações das companhias, onde massas populares entravam, quebrando carros e destruindo tudo.

Segundo o noticiário da época, os amotinados inutilizaram diversos bondes, arrancaram trilhos, esbordoaram cocheiros e condutores, esfaquearam animais, agrediram o comendador Drummond ([92]), dispararam tiros de revólver, feriram com uma estocada um agente de polícia, contundiram outro gravemente nas costas e feriram com fundos de garrafas diversos policiais.

Esgotados os meios suasórios, e crescendo sempre a exaltação dos amotinados, o Chefe de Polícia, desembargador Eduardo Pindaíba de Matos, mandou intervir a fôrça pública, a fim de ver se, por tal modo, êles se dispersavam. Nada conseguiu. Ao contrário, irritou ainda mais o povo, que redobrava de violência nos protestos.

Afinal, tornou-se preciso o auxílio do Exército. Requisitada uma fôrça dos 7.º e 10.º Batalhões de Infanta-

---

[92]) Depois Barão de Drummond (João Batista Viana de Drummond). Proprietário de vasta chácara, desmembrada da antiga fazenda dos Macacos, foi o fundador do bairro de Vila Isabel, do Jardim Zoológico, onde começou o chamado "jôgo do bicho", e da Cia. Ferro-Carril da Vila Isabel. Faleceu a 7 de agôsto de 1897.

ria, sob o comando do tenente-coronel Antônio Enéas Galvão, êste, depois de feitas as intimações da lei, mandou carregar sôbre o povo aglomerado na rua Uruguaiana, o qual se dispersou, no meio de vaias, pedradas e tiros de revólver.

No largo de S. Francisco e na rua da Carioca, onde se repetiam as mesmas cênas, a cavalaria do Exército dispersou também os amotinados. No largo de S. Francisco houve troca de tiros de revólver.

Das escaramuças resultou grande número de feridos entre povo e soldados. Na rua Uruguaiana houve três mortos (93). Nas paredes de quase tôdas as casas, desde a embocadura da rua do Ouvidor até o Alcazar (94), viam-se sinais de balas. Num hotel nas proximidades, um dos projétis atravessou a porta de entrada e foi alojar-se no teto.

Em um dos bondes da Cia. de S. Cristóvão, exigindo o condutor o impôsto do vintém a um dos passageiros, êste negou-se ao pagamento. Ao chegar ao largo de S. Francisco, na ocasião em que foi chamado um urbano para prender o passageiro, êste, com um revólver, alvejou o condutor.

À noite, apenas alguns grupos, na maior parte curiosos, percorriam as ruas, sem assuadas.

Na madrugada do dia seguinte, porém, foram arrancados alguns trilhos em diversos pontos da cidade e, ao amanhecer, o povo assaltou a casa de armas da Viuva Laport, situada à rua dos Ourives, esquina da rua da Alfândega, ateando-lhe fogo. O Côrpo de Bombeiros acudiu prontamente e o incêndio foi extinto sem grandes prejuízos. As demais casas de idêntico negócio foram, em

---

(93) No exame cadavérico que depois se fêz nos três populares, cujos nomes eram Carlos Moreti, Afonso Andrade e Bernardo Flobegam, notaram os peritos grandes ferimentos, além dos produzidos por arma de fogo.

(94) Teatro de má fama que existiu na rua Uruguaiana, próximo à esquina da rua do Ouvidor.

consequência, fechadas pela polícia e guardadas por uma fôrça de fuzileiros navais.

Durante o dia, continuaram os distúrbios no largo de S. Francisco e nas ruas do Ouvidor, Carioca e Uruguaiana. Houve apenas dois feridos, mas muitas pessoas foram prêsas.

O Chefe de Polícia percorreu diversas ruas, dando pessoalmente algumas ordens.

Das 2 horas da tarde em diante, todo o comércio do centro da cidade cerrou as portas. O trânsito de bondes, no entanto, fêz-se com mais regularidade do que na véspera.

À noite, na rua Conde d'Eu (95), esquina da rua Visconde do Sapucaí (96), um grupo de estudantes tirou um bonde da linha de Catumbí para fóra dos trilhos, colocando-o sôbre a linha da Cia de Carris Urbanos.

Nêsse segundo dia do "impôsto do vintém", Richard Cutts Shannon dirigiu o seguinte ofício ao Ministro da Fazenda:

"Cumprindo quanto V. Excia. tem recomendado relativamente à cobrança do impôsto de passagem nos bondes, tenho empregado todos os esforços para que a Lei e o Regulamento respectivos sejam executados. Devo, porém, dizer a V. Excia., como me cumpre, por bem da verdade, que um ou outro passageiro se tem negado ao pagamento dêsse impôsto, sem que os condutores os tenham podido convencer do cumprimento dêsse dever.

Como V. Excia. sabe, sou representante de uma Companhia cujos interêsses devo zelar, devendo, por isso, prevenir prejuízo certo, se não de falta de passageiros, sem dúvida por destruição de trilhos e carros, como agora, infelizmente, se tem praticado em diversos pontos da cidade.

Nesta conjuntura, para mim dificílima e dolorosa mesmo, não posso fazer mais do que tenho feito e com a

---

(95) Atual rua Frei Caneca.
(96) Atual rua Marquez de Sapucaí.

melhor vontade, convencido de que os condutores não têm fôrça bastante para violentar passageiros recalcitrantes; nem por isso, porém, sofrerá a Fazenda Pública prejuízo algum, porque, em presença das notas que os mesmos condutores entregam diàriamente nos escritórios desta Companhia, conhece-se a diferença que esta mesma Companhia tem a satisfazer, em sua integridade e oportunamente.

Creia V. Excia. que não me falta vontade e nem disposição a mais sincera de satisfazer plena e fielmente os desejos e determinações de V. Excia. Só não o farei, quando, diante de um desastre iminente da Companhia, sob minha guarda, me for impossível".

No dia 3, os distúrbios limitaram-se a uma desordem na rua dos Ourives, em que ficou ferido um policial.

Nêsse dia, Shannon encaminhou também ao Dr. Antônio Paulo de Melo Barreto, fiscal do Govêrno junto à "Botanical Garden", o seguinte apêlo:

"Já expuz a V.S. o modo pelo qual tem procedido a Companhia em execução da Lei e Regulamento para a cobrança do impôsto de transporte, e V.S. compreende que não me é humanamente possível praticar maiores esforços do que tenho empregado em respeito às ordens do Govêrno Imperial.

Para cortar tôdas as dificuldades e desde que o principal responsável pela cobrança é a Companhia, conforme está estatuído, responsabiliza-se ela pela importância do rendimento dêsse impôsto e com tanta exação o faz e fará, quanto para isso se cinge às notas diárias das passagens.

Devo dizer a V.S. que poucos passageiros, em extremo recalcitrantes, têm deixado de satisfazer o imposto e creio que isto mesmo cessará pelo modo brando que tenho mandado empregar nessa cobrança.

As outras companhias que, a princípio, tiveram o propósito violento que lhe é determinado, têm sofrido graves prejuizos e, por isso, já hoje estão seguindo o mesmo

procedimento da "Botanical Garden", como V.S. é conhecedor.

Nesta situação melindrosa, e garantindo a mesma Companhia essa renda ao Tesouro, parece-me não poder fazer mais, a não ser que a queiram também expôr ao mesmo que as outras têm sofrido, sem lucro para a Fazenda Pública e em grande prejuízo da emprêsa, com o grave inconveniente de paralização do tráfego e iminente risco de vida de seus empregados, os quais não podemos nem devemos fàcilmente expôr.

Nesta circustância, e parecendo-me que esta Companhia tem satisfeito o seu dever, necessita, para tranquilizar-se, que V.S., como digno Fiscal que é, a honre com a sua opinião a respeito, o que eu aguardo, como necessidade para confirmar o nosso procedimento. Invoco a sua honradez e inteligência, a que me oriento, certo de que, além do possível, a nada mais se pode ser obrigado".

Respondeu o Dr. Melo Barreto, nêsse mesmo dia 3 de janeiro:

"Da exposição a mim feita do modo por que a 'Botanical Garden Rail Road Co.' tem procedido à cobrança do impôsto de passagem nos bondes, resultou-me a convicção de que tem V.S. sabido cumprir seu dever, aliando a prudência, que nesses casos deve haver, com o cumprimento da lei.

Se outro tivesse sido o procedimento de V.S., mais desastrados e mais extensos teriam sido os acontecimentos que nêste momento ainda afligem os corações verdadeiramente amantes do seu país.

Bem que ao Govêrno Imperial corra o indeclinável dever de executar essa lei de imposto, a êle não se deve lançar a responsabilidade dos desastres dêle provenientes, pois que não passa de mero executor de disposições legislativas.

E' de lei do país, cumpre-lhe respeitar e fazê-la executar, por maiores que se lhe antolhem as dificuldades que extemporâneas manifestações têm lhe proporcionado.

As cenas desagradáveis a que aludo não se tem dado nos carros da 'Botanical Garden' por motivo das acertadas medidas por V.S. aconselhadas e instruções dadas a seus empregados. Se, por um lado, tem V.S. concorrido para evitar desordens, ferimentos e até mortes de pacíficos cidadãos, o que de certo deve ser agradável ao Govêrno Imperial, por outro lado, tomando V.S. o compromisso de entrar para o Tesouro Nacional com o produto do impôsto que os mais recalcitrantes se recusem pagar, parece-me intuitivo que ao Govêrno seja indiferente que êsse impôsto saisse do bôlso do passageiro ou da Companhia que se comprometeu por êle. Não creio que isso seja vedado ou mesmo ilegal.

Para mim, é fóra de dúvida que o procedimento de V.S. é digno de todo o elogio pela adesão que presta às medidas do Govêrno Imperial, fortalecido, como me consta, pela estima e consideração que em particular também consagra aos membros do atual Gabinete, o que exclue qualquer idéia hostil às medidas que foram reconhecidas úteis ao país. Parece-me igualmente que, se pelo Govêrno Imperial fôsse considerado de conveniência que essas medidas de prudência tomadas pela Companhia, sem prejuízo de espécie alguma para o Tesouro, devessem cessar, já deveriam ter-me sido dadas instruções e feitas as recomendações precisas para, na qualidade de engenheiro fiscal, que me prezo de ser dessa Companhia, fazer cessar a prática adotada por V.S. e substituí-la por outro sistema de cobrança que trouxesse como consequência ser ela feita por delegado do Govêrno e não por empregados da Companhia, aos quais só por anuência do Govêrno poderia ser confiada tão elevada missão.

Expô-los à cólera do povo, sem que o Govêrno pudesse garantir suas vidas e obviar os estragos do seu material, tais não podem ser as vistas do Govêrno Imperial.

E', pois, fundada a minha crença e sincera a minha opinião de que V.S. tem prestado relevante serviço ao Govêrno Imperial e que o procedimento moderado de seus

empregados, o que denota disciplina e boa ordem nos negôcios da Companhia, tem produzido o resultado de que muitos que teriam de reagir contra qualquer exigência dos condutores, tem se resignado ao pagamento do impôsto pela maneira atenciosa por que se dirigem ao público.

Creio haver respondido à carta de V.S. de hoje, e considerar-me-ei feliz se puder trazer a tranquilidade de que tanto necessita V.S. para o seu espírito atribulado com êsses acontecimentos que em alto gráu me afligem, e ser-me-ia igualmente doloroso se, por quaisquer emergências, se houvesse de recorrer ao expediente de paralização ou cessação do tráfego da linha, o que, a meu ver, além de prejudicial ao público, importaria em violação dos contratos que cumpre a V.S. manter e respeitar, como tão dignamente tem V.S. sabido cumprir".

No dia 4, às 5 horas da tarde, foi dispersado a pata de cavalo um ajuntamento de mais de cem pessôas no largo de S. Francisco de Paula e, às 6, um outro grupo armado de cacête, que pretendia assaltar os bondes, foi também dispersado.

Na rua Barão do Bom Retiro, às 11½ da noite, alguns populares munidos de uma alavanca tiraram um trilho da linha de bondes, fugindo assim que chegou a patrulha policial.

No dia seguinte, porém, não se deu ocurrência alguma que perturbasse a ordem e socêgo públicos e os bondes voltaram, daí por diante, a trafegar regularmente.

Seja como fôr, os conflitos do "impôsto do vintém" precipitaram a queda do gabinente Sinimbú, apressando a entrada para o ministério do Conselheiro José Antônio Saraiva, no dia 28 de março.

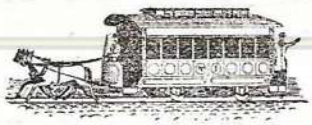
Em abril, a "Botanical Garden", associando-se às diretorias das demais companhias de bondes, assinou uma representação ao Govêrno, apelando no sentido de ser abolido êsse tributo.

Na sessão do dia 29 dêsse mesmo mês, o deputado Batista Pereira, membro proeminente da representação

do Rio de Janeiro, apresentou um projeto que o revogava e, em setembro, o próprio Conselheiro Saraiva, presidente do Conselho, proferiu um discurso no Senado, condenando o impôsto e demonstrando que as companhias não tinham meios e modos de o arrecadar.

"Creio que é uma virtude reconsiderar os próprios atos e emendá-los — disse S. Excia. — Eu também apoiei o Gabinête passado e, portanto, posso dizer que tive a responsabilidade de seus atos; mas o impôsto estudado mostra que é incobrável. Pergunto eu: se a população da Côrte não quizer pagar o impôsto, se cada passageiro disser que não tem os vinte réis, o que se há de fazer? O Govêrno expelirá o passageiro do bonde? Prendê-lo-á? Para isso terá soldados em cada bonde? Um impôsto que pode oferecer em sua cobrança tais dificuldades está julgado e deve ser condenado".

Finalmente, no dia 5 dêsse mês, foi suspensa a sua cobrança e, a 5 de novembro de 1880, pelo art. 8.º da Lei n.º 3.018, foi definitivamente abolido.



Trilhos do Rio

O PRESIDENTE DA "BOTANICAL GARDEN", CHARLES B. GREENOUGH — SEU FALECIMENTO EM 1880.

Conforme já foi dito, deixando o engenheiro Charles B. Greenough a gerência da "Blecker Street Horse Car Company", em Nova York, veio para o Brasil em 1866 e aqui estabeleceu o seu serviço de "horse cars", depois de organizar a "Botanical Garden Rail Road Company", da qual foi presidente.

Em novembro de 1874, devido ao seu precário estado de saúde, recomendaram-lhe os médicos que se ausentasse do Rio durante o verão (97). Embarcou, então, no dia 1.º de dezembro, para Bordéus, na França, regressando em maio do ano seguinte.

Em abril de 1876, seguiu novamente para a Europa, voltando ao Brasil no dia 5 de julho.

Agravando-se, porém, o seu estado de saúde, partiu em janeiro de 1878 para os Estados Unidos e, dali, a conselho médico, para o Sul da França, em setembro do ano seguinte. Não resistindo à enfermidade, faleceu em Paris, em sua residência no Boulevard Haussmann, na têrça-feira, dia 3 de janeiro de 1880, com a idade de 55 anos.

Alguns moradores do Catête e Botafogo, penalizados pelo falecimento de Charles Greenough, "que tão relevantes serviços prestara a êsses bairros, aliando o severo

---

(97) No verão anterior, grassara com tal intensidade a febre amarela no Rio de Janeiro, que houve dias de morrerem 50 a 70 pessôas.

cumprimento de seus deveres com a mais fina educação e delicada atenção para com os passageiros", pretenderam celebrar uma missa por sua alma, no dia 12 daquele mês, na igreja do largo do Machado. No entanto, na véspera, atravéz das colunas fúnebres dos jornais, fizeram publicar o seguinte aviso:

"Professando êste distinto cavalheiro a religião protestante, não pode ser rezada por sua alma a missa que se havia anunciado, por ir de encontro aos preceitos da religião Católica. Essa lembrança que os moradores do Catête e Botafogo não puderam, malgrado seu, levar a efeito, bem demonstra o aprêço e consideração que lhes merecia aquele prestimôso cidadão, cujo falecimento lhes causou profundo pezar".

Muitos anos mais tarde, no dia 23 de fevereiro de 1907, o Dr. Joaquim Nabuco, Embaixador do Brasil em Washington, visitou a aldêia de Brockport, próximo à cidade de Rochester, no Estado de Nova York, onde jazem os restos de Charles B. Greenough. No almôço servido em honra do eminente Embaixador brasileiro, a que assistiram as autoridades locais e as principais personalidades de Brockport, entre elas o Sr. Richard Cutts Shannon, grande acionista e primeiro presidente da Companhia, depois de sua nacionalização, Joaquim Nabuco pronunciou um eloquente e comovente discurso, no qual se referiu por êste modo a Charles Greenough:

"A cidade do Rio de Janeiro deve a êsse verdadeiro 'pioneer' uma das suas maiores transformações. A iluminação a gás foi a primeira grande mudança que sofreu a nossa antiga vida colonial, mas essa aconteceu no tempo dos nossos pais. A introdução dos carris urbanos foi a maior mudança a que assistiu a geração a que pertenço. A nossa vida, pública e particular, foi inteiramente alterada pelos novos hábitos criados pela maior facilidade e barateza da locomoção. Pode-se dizer que as grandes al-

terações materiais que transformaram nos últimos anos a cidade são o desenvolvimento da iniciativa do vosso distinto compatriota; elas emulam as maiores ousadias do espírito norte-americano, que êle introduziu entre nós. Por isso, o nome de Greenough ficará para sempre associado ao da nossa bela Capital e terá um lugar na sua história, ao lado do Visconde de Mauá, do Dr. Francisco Pereira Passos e de outros que recordam as suas principais transformações. Julgo-me feliz por êste ensejo que o meu amigo Shannon me proporciona de render êste tributo a Charles Greenough, nesta mesma aldeia, que em outro qualquer país seria uma cidade, onde êle foi conhecido de todos e onde sua memória é tão fielmente conservada".

Todos os presentes traziam na lapela as côres brasileiras, sendo tocado diversas vêzes o Hino Brasileiro.

Charles Greenough nasceu em Fair Haven, Vermont, a 29 de junho de 1824. Com a idade de 9 anos mudou-se com a família para Brockport, Nova York, onde cursou o "Brockport Collegiate Institute". Aos 14 anos deixou os estudos e se empregou numa loja do Sr. S. Kingsbury, aí trabalhando até a idade de 23 anos. Mudou-se depois para Albany e, durante sete anos, dedicou-se ao negócio de transportes. Aos 36 anos era agente da "Erie Railway Company", em Nova York. A seguir, foi trabalhar na "Central Railroad Co.", transferindo-se, pouco depois, para a "Blecker Street Horse Car Co.", de onde veio para a América do Sul.

Greenough foi um amigo dedicado do Brasil, ansioso pelo bem-estar do nosso povo e pelo desenvolvimento desta sua segunda pátria, em prol da qual contribuiu com todos os seus esforços, dedicando-lhe os melhores dias da sua vida. Pioneiro de um sistêma de viação rápida, cômoda e barata, o seu exemplo, em breve, frutificou, incentivando a iniciativa de outras emprêsas congêneres, servindo os pontos mais longínquos da cidade.

"De simples condutor em um caminho de ferro dos Estados Unidos — noticiou o jornal "A Província de S.

Paulo" do dia 21 de janeiro de 1880 — elevou-se êste homem, pelo seu trabalho e pela sua energia, a uma alta posição, tornando-se milionário.

A luta que teve para estabelecer a primeira linha de bondes da 'Botanical Garden' foi memorável. Depois de obter a concessão, viu os seus esforços quase que inutilizados pelo retraimento dos capitais necessários à sua emprêsa. Bateu a tôdas as portas, levando atraz de si a fortuna, e tôdas se lhe fecharam. Pediu, rogou, suplicou e todos os ouvidos foram surdos às amenas promessas que fazia. Apenas nos Estados Unidos conseguiu levantar algum capital com que construisse a linha até ao largo do Machado. Um pequeno número de acionistas entrou sòmente com 70% das quantias subscritas e logo que a linha chegou ao largo do Machado o seu rendimento foi tal que deu para tudo: construção até o Jardim Botânico, compra do material rodante e dividendos surpreendentes. Não se sabe ao certo a quanto têm subido êstes, mas o que é positivo é que há quem dê 1:200$ por uma ação com entrada de 70$ e não há quem a venda.

Houve um proprietário no Rio de Janeiro que dizia o seguinte:

— 'Não posso vêr êste americano sem sentir-me transformado num tigre e ter vontade de o matar!'

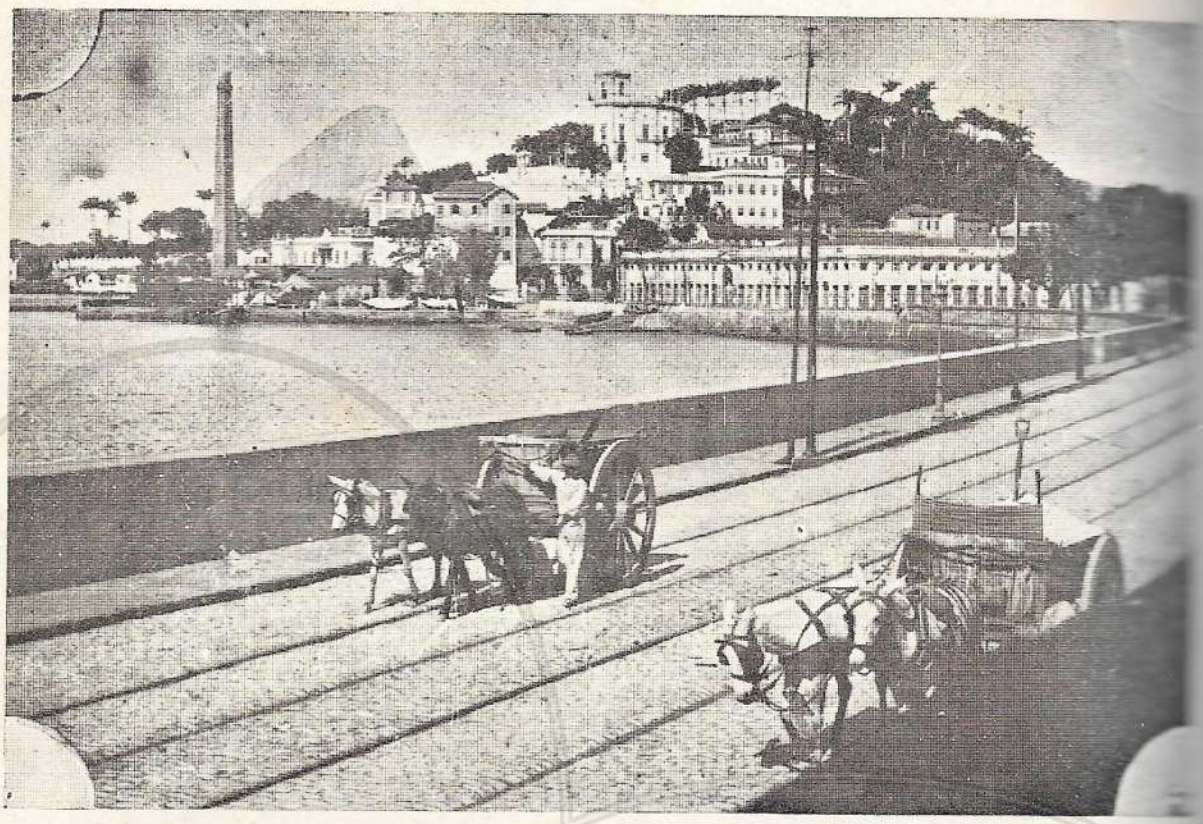
Êste fato tem a seguinte explicação: Greenough quiz comprar-lhe um pequeno prédio para fazer dêle estação da Companhia. Pagava-lhe pelo valor que tinha, dando-lhe essa quantia em ações de 200$, contando apenas o valor das entradas (70$ por cada uma). O prédio era avaliado em 20:000$. O proprietário recusou e desfêz-se a transação. Afinal, se o proprietário realizasse o negócio, teria vendido a sua casa, não por 20:000$, mas por 800:000$!

Por isso, êste bom homem, ao vêr Greenough, sentia desejos de matá-lo. Quizeram meter-lhe 800 contos no bôlso, a trôco de uma pequena casa, e êle recusou a fortuna com a teimosia de um insensato.

CHARLES B. GREENOUGH

Fundador e presidente da "Botanical Garden Rail Road Co."

(Desenho de Ângelo Agostini publicado na "Revista Ilustrada" de 9-1-1880).



A Glória, no comêço dêste século, vendo-se ainda o antigo casarão do Merc[illegible] Municipal.

O bairro do Leblon, tal como era em 1919.

Parece que Greenough conservava um certo ressentimento da falta de proteção que a sua emprêsa encontrou no Rio mas, mesmo depois de rico, só fazia a bem do público que lhe fôra tão indiferente e indispensável. Pagava, assim, amor com amor. Mas alguém teria razão de se queixar? E' claro que não.

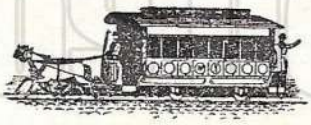
A sua vida foi um grande exemplo de quanto vale o trabalho aliado à energia. Todos os que o rodeavam não faziam mais do que desanimá-lo, do que mostrar-lhe a insensatez da sua idéia. Mas êle tinha no coração essa chama radiosa da crença, a obstinação pela sua idéia, e vencendo os embaraços, mostrou a todos que a razão estava do seu lado e que as utopias de hoje nada mais são do que os fatos consumados de amanhã.

A população do Rio de Janeiro deve-lhe bastante gratidão e um novo bairro. Sem êle, Botafogo seria uma palavra vã e não passaria de uma pitoresca paisagem, com montanhas, arvoredos pujantes e lagos tranquilos, porém pantanosos. Desde que êle montou a sua Companhia, a cidade adquiriu um belo arrabalde. As construções elegantes e cômodas surgiram de todos os lados, como por encanto.

E, entretanto, tudo o que rodeava êsse homem obstinado e teimoso, convidava-o à descrença e ao desalento. Teve bastante coragem para vencer êsses dois elementos adversos, tornou-se opulento e fêz a felicidade de muita gente.

Numa palavra: preencheu com fecundidade a sua existência e perpetuou o seu nome".

Trilhos do Rio



Trilhos do Rio

PAGAMENTO DE LICENÇA E EMPLACAMENTO DOS BONDES — QUESTÃO COM O FISCO MUNICIPAL.

Em 1869, poucos meses após a "Botanical Garden" ter inaugurado o seu serviço de carris, foi ela multada pelo Administrator da Recebedoria, por não ter pago a licença anual dos seus carros.

Defendendo-se, esclareceu a Companhia que os seus carros eram inteiramente diferentes dos veículos comuns, pois corriam sôbre trilhos "qu'ela, à sua custa, colocara e conservava em bom estado". Argumentou ainda com a extinta Cia. de Carris de Ferro da Tijuca, cujos carros nunca foram lançados para pagamento dêsse impôsto.

Afinal, obteve despacho favorável, sendo-lhe reconhecida a isenção do tributo.

Em julho de 1881, o assunto voltou novamente à baila.

"A questão da cobrança dêsse impôsto — lembrou a 'Botanical Garden' em sua defêsa — não é nova. Já tendo sido aventada, há doze anos, foi justamente resolvida a seu favor". Demonstrou, a seguir, a impossibilidade dos bondes irem à repartição municipal para serem carimbados e numerados (emplacamento), "bastando isso para convencer de que não estava na mente do Poder Municipal sujeitar a essas exigências os carros que rodam sôbre carris de ferro".

Ponderou, ainda, a Companhia, na sua longa exposição ao Presidente da Câmara Municipal: "Como sabem Vs.Ss., para organização de emprêsas como esta, calcula-se o capital, não só para estabelecimento, como para cus-

têio, porque sòmente assim se firma a importância do capital necessário e o indispensável lucro líquido.

Se se admitisse a possibilidade de novos onus contra a Suplicante ou outra qualquer companhia da mesma natureza, e isto a arbítrio do Govêrno ou Municipalidade que, no caso, é parte contratante, chegaríamos ao resultado de aniquilar a bôa fé, que faz a base essencial de tôda a estipulação. Todos os cálculos de uma das partes — justamente a que concorre com seus capitais — seriam burlados, desde que pudessem ser absorvidos os lucros de um modo indireto, como é a criação de impostos que trouxessem onus imprevistos no contrato".

Concluindo, solicitou fôsse a matéria reexaminada, de forma a ser mantida a prática até então seguida de não considerar os bondes na acepção em que as posturas municipais empregavam a palavra **carros**, "que não são outros que não os que trabalham sem dependência de trilhos ou carris".

O pedido da "Botanical Garden" foi atendido; desta vez, definitivamente.

Trilhos do Rio

OUTRAS TENTATIVAS PARA A CONSTRUÇÃO DE UMA LINHA DE BONDES LIGANDO O CENTRO DA CIDADE ÀS PRAIAS DA SAUDADE E COPACABANA.

A 13 de julho de 1881, Manoel Buarque de Macedo, Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, dirigiu o seguinte Aviso ao engenheiro-fiscal junto à "Botanical Garden":

"O Govêrno tem de resolver sôbre a concessão de novas linhas de carris que lhe foram solicitadas, especialmente na zona servida pela 'Botanical Garden Rail Road Co.', zona que o mesmo Govêrno não considera privilegiada, como já declarou em diversas Resoluções Imperiais, tomadas sôbre Consultas da Secção do Império do Conselho de Estado. Antes de o fazer, porém, deseja chamar a atenção da referida Companhia para a conveniência de uma revisão do seu contrato, no sentido de serem melhor atendidos os interesses da população desta Cidade.

O considerável e progressivo tráfego das linhas de carris de propriedade da Companhia e, conseguintemente, os seus avultados lucros permitem, mediante razoáveis favores, a concessão de vantagens reais e efetivas que, de pronto, aproveitem ao público e, mais tarde, ao Estado. E, como o Govêrno não se acha, por forma alguma, adstrito a qualquer compromisso, em relação a concessões de carris anteriormente feitas e que já foram consideradas caducas, sirva-se Vm. de declarar à mencionada Companhia que o Govêrno examinaria e resolve-

ria, mediante justas compensações, uma proposta que tivesse por bases essenciais e imprescindíveis as seguintes condições:

1.ª — redução no preço das passagens;

2.ª — prolongamento das linhas e construção de ramais, sendo um para a praia da Saudade ([98]) e outro para a da Copacabana;

3.ª — construção de novos edifícios para estações, dentro de prazo certo;

4.ª — findo o prazo para o uso e gôzo das linhas, reversão do material de qualquer natureza e dos edifícios para o Estado ou para a Municipalidade.

Vm. fixará à Companhia o prazo de três meses, a partir desta data, para que possa ela responder; findos os quais, não tendo sido apresentada a sua proposta, ou, depois desta discutida, não se tendo chegado a acôrdo sôbre os têrmos da revisão do contrato lembrada, o Govêrno procederá, quanto às novas linhas a conceder, conforme fôr de mais acêrto".

Vencido o prazo marcado de três meses, e não tendo a "Botanical Garden" apresentado proposta para o novo serviço, deliberou o Ministro — já agora o Dr. José Antônio Saraiva — mandar abrir concurrência para sua execução.

A 31 de dezembro foi publicado o Edital da concurrência, aberta durante 90 dias, para a construção, uso e

---

([98]) A praia da Saudade desapareceu com o atêrro da enseada de Botafogo (não confundir com a praia Vermelha, que fica fóra da barra). A primeira tentativa para estender uma linha de carris até a praia da Saudade data de 18 de setembro de 1872. Requereu-a a própria "Botanical Garden". A 23 de novembro de 1874, tornou a solicitar ao Govêrno Imperial permissão para prolongar os seus trilhos pela rua da Passagem até a fortaleza da praia Vermelha, passando pela rua do Hospício, D. Pedro II (atual rua General Severiano), reiterando êsse pedido em 6 de abril de 1881.

gôzo de uma linha ferro-carril de tração animada, ligando a cidade às praias da Saudade e Copacabana.

As condições dêsse Edital, porém, eram em extremo onerosas, se não impraticáveis.

"Parece que o Govêrno não quer as construções das linhas a que êle se refere — noticiou o 'Diário do Brasil' do dia 5 do mês seguinte. As condições impostas pelo Govêrno são inexequíveis pelo capital que demandam, o qual por mais que prosperasse a companhia, nunca obteria um juro que valesse a pena. As condições onerosas do arrazamento do morro do Castelo e da ex-companhia da Copacabana, ambas concessões já caducas, provam materialmente a impossibilidade de levar a efeito emprêsas em certas ocasiões. Onde achará o Govêrno capitalistas sérios dispostos a perder dinheiro? Em parte alguma. As condições exigidas para a concurrência são de tal ordem que não duvidamos garantir e até asseguramos ao Govêrno que nem uma proposta séria será apresentada. Fazer concurrências desta natureza é não querer efetuar a obra; é mistificar o público e nada mais".

No entanto, pouco antes de findar o prazo marcado, o Sr. Richard Cutts Shannon, presidente da "Botanical Garden", procurou o Ministro da Agricultura — agora o Dr. Manoel Alves de Araujo — e expôs-lhe os desejos da Companhia de tomar a si êsse serviço, "dentro das condições a que, porventura, chegassem, posteriormente, a acôrdo e modificadas as que constavam do Edital".

Encontrando da parte dêste as melhores disposições, animou-se a Companhia e, a 29 de março de 1882, ofereceu a sua proposta, acompanhada da seguinte exposição:

"Tendo a Diretoria de Obras Públicas chamado concurrência para a construção, uso e gôzo de uma linha de carris urbanos, por tração animada, ligando o centro da cidade às praias da Saudade e Copacabana, era natural que a 'Botanical Garden', a fim de resguardar o seu direito, acudisse ao apêlo, quando mais não fôsse, para não

prejudicar a preferência que lhe está garantida no seu contrato.

Infelizmente, porém, a Companhia, em cujo nome fala o abaixo assinado, como seu presidente, reconheceu, após demorado estudo, que o plano adotado e as condições financeiras estabelecidas para o novo empreendimento não satisfazem, aquele às conveniências públicas, nem estas reunem as garantias indispensáveis para atrair os capitais necessários à sua realização. Êstes motivos e outros, que naturalmente ocorrem, explicam porque a 'Botanical Garden', que sempre procura corresponder às vistas do Govêrno Imperial, assim como se tem esforçado sempre para bem servir ao público, não apresenta hoje uma proposta nos têrmos precisos do referido Edital.

Querendo desempenhar os seus compromissos com a máxima lealdade, ela não pode tomar encargos que reputa prejudiciais, na esperança de mitigá-los, no futuro, com incessantes solicitações ao Poder Executivo, fato que já não é novo na história dos carris urbanos do Rio de Janeiro. Está pronta, porém, a entrar em um acôrdo justo e razoável com o Govêrno Imperial, a fim de estender as suas linhas até as praias da Saudade e Copacabana, para o que tem já todo o material preciso e, nesse intúito, fará concessões que possam conciliar o seu interêsse e o do público, que estão ìntimamente ligados.

Além da preferência para a ampliação do serviço lhe ser reconhecida pelo Decreto n.º 4.132, de 28 de março de 1868 (99), invoca a Companhia os seus precedentes, lembrando não só o conceito de que goza, como uma das melhores emprêsas de 'tramways' nêste Império pela exata regularidade do seu serviço, como também a influência que exerceu para a multiplicação de emprêsas congêneres, aumentando consideràvelmente o valor dos terrenos e das

---

(99) O Decreto n.º 4.132 permitiu a ampliação do trânsito por outras ruas, se o requeresse a Companhia e ao Govêrno parecesse conveniente.

propriedades em seu percurso, com o que concorreu para o aumento das rendas públicas ([100]) e para o aformoseamento e progresso desta grande cidade.

Tendo êste honroso passado e constituida hoje com capitais nacionais, com sua sede no Império, pensa a 'Botanical Garden' que deve merecer do digno Ministro que atualmente dirige a pasta da Agricultura, Comércio e Obras Públicas a atenção que solicita para o acôrdo que indica, e que lhe parece ser a solução mais pronta e conveniente para os interêsses públicos que se procura satisfazer".

A proposta da Companhia consistia no simples prolongamento das suas linhas até aquelas duas praias; portanto, em desacôrdo com o traçado e mais condições do Edital de concurrência.

Além desta, foram submetidas ao Govêrno mais duas propostas: uma do Dr. Francisco Teixeira de Magalhães e outra da firma Backeuser & Meyer. Vale a pena trans-

---

([100]) Basta confrontar os algarismos que exprimiam o valor da décima-urbana e do impôsto de transmissão de propriedade, em períodos anteriores ao estabelecimento da primeira linha de carrís da "Botanical Garden", com os que se seguiram a êsse fato, para se verificar, de modo eloquente, a confirmação dessa asserção:

Antes da inauguração das linhas de bondes

Anos	Décima-urbana	Impôsto de transmissão
1863/64	1.166:300$	2.196:457$
1864/65	1.155:400$	2.110:639$
1865/66	1.150:300$	2.255:422$
1866/67	1.195:800$	2.137:063$

Depois dessa inauguração

1867/68	1.656:500$	2.637:690$
1868/69	1.946:799$	3.285:869$
1869/70	2.037:820$	3.858:884$
1870/71	2.100:808$	3.705:336$
1871/72	1.912:800$	3.812:983$
1872/73	2.047:000$	4.442:608$
1873/74	2.188:200$	4.626:035$
1874/75	2.329:500$	4.680:720$

crever o memorial que, sôbre estas duas propostas, a "Botanical Garden" apresentou ao Govêrno Imperial, no dia 10 de abril de 1882:

"A 'Botanical Garden Rail Road Company' ofereceu à Diretoria de Obras Públicas do Ministério da Agricultura proposta para a construção, uso e gôzo de uma linha de carris urbanos, por tração animada, ligando o centro da cidade às praias da Saudade e Copacabana. Acudindo, assim, à concurrência que aquela Diretoria abriu por Edital publicado em 31 de dezembro passado, a Companhia prontifica-se a realizar o trabalho, que não é mais do que a ampliação de suas linhas, e cuja execução ninguém está habilitada a efetuar em melhores condições.

Funcionando sem interrupção desde 1868, esta emprêsa de 'tramways' tem dado, em quatorze anos, repetidas provas de lealdade com que executa os seus compromissos e da solicitude com que atende aos interêsses do público, facilitando-lhes os meios de transporte, mantidos até durante tôda a noite para uma grande parte da cidade servida por seus trilhos. A regularidade do serviço, a disciplina do pessoal, a qualidade do material fixo e rodante, a prontidão em satisfazer qualquer reclamação ou beneficiar a zona que percorre, têm concorrido para que a emprêsa goze do mais lisonjeiro conceito por parte da população desta Capital.

Com imenso desvanecimento lhe é agradável recordar as palavras do ilustre Conselheiro Martinho de Campos, quando, a propósito da demora e dos onus para concessão de uma licença, a fim de estabelecer um pequeno desvio no largo da Carioca, em que pudessem estacionar os carros para condução de cargas e passageiros, dizia na Câmara dos Deputados, em sessão de 26 de julho de 1875 aos Srs. Ministros do Império e da Agricultura: 'Os nobres Ministros não têm justificação. E' um benefício, um serviço de necessidade para os moradores da melhor linha de bondes, e V. Excias. sabem qual é o resultado dêsse comportamento do Govêrno para com aquela Com-

panhia? E' fazer crêr que aquela Companhia tem um grande pecado: estar próspera. As Companhias aqui devem ser tôdas quebradas para todos os dias pedirem subvenções ao Estado'.

Procurando sempre marchar no melhor acôrdo com o Govêrno e a edilidade, e com êles cooperar em limitada esfera para satisfazer a conveniência pública, a 'Botanical Garden Rail Road' prestou serviços que demonstram que não cuidou sòmente dos próprios interêsses e, para isto, basta citar, entre outros fatos, o calçamento em linha dupla de 8 quilômetros de estrada nas Laranjeiras e no Caminho do Jardim Botânico, e a passagem gratúita que, desde 1875, dá aos meninos pobres que frequentam as escolas da freguezia de N. S. da Conceição da Gávea, isto é, 25.000 a 30.000 passes anualmente.

Ao recordar, em traços rápidos, êsses fatos e o modo com que é feito o serviço desta ferro-carril, temos apenas em vista demonstrar a lealdade com que foram desempenhados os compromissos tomados com o Govêrno e que, entre o passado e o futuro, não póde haver solução de continuidade, tanto mais quanto os nomes da atual diretoria da 'Botanical Garden Rail Road', que figuram entre os mais prestigiosos da nossa praça, são a mais segura garantia, não só da sinceridade com que foi apresentada a proposta para construção das linhas às praias da Saudade e Copacabana, como do escrupuloso desempenho de tôdas as condições que forem aceitas.

Já poderia estar satisfeito o desejo do Govêrno de extender as linhas até Copacabana, se tivesse confiado a execução dêsse trabalho à 'Botanical Garden', à qual tinha sido permitida pelo seu contrato firmado com o ilustre Conselheiro Manoel Pinto de Souza Dantas, quando Ministro da Agricultura, a faculdade de "ampliar o trânsito por outras ruas".

Mas, em vez de sermos consultados, quando o Govêrno quiz levar os carris até Copacabana, fômos surpreendidos com o Decreto n.º 5.785, de 4 de novembro

de 1874 ([101]), que concedia essa construção a outros, com violação dos nossos privilégios.

Sem querermos reviver agora essa questão, diremos apenas que o resultado foi ficar a construção adiada até hoje, pois durante seis anos os concessionários não puderam levá-la a têrmo, e o Govêrno viu-se na contingência de declarar, pelo Decreto n.º 7.678, de 21 de fevereiro de 1880, caduca a concessão, acrescendo ainda a circunstância, que põe em relêvo o citado Decreto, que o tráfego na parte da linha assentada até o largo do Machado, solicitado pelos concessionários, ofendia os direitos do privilégio concedido à 'Botanical Garden Rail Road Company'.

Se o Ministro da Agricultura de então seguisse a opinião do ilustre Visconde de Bom Retiro, constante da consulta do Conselho de Estado de 22 de dezembro de 1872, quando dava o parecer sôbre essa emprêsa, que pedia, além de um estabelecimento balneário, uma linha de transportes da cidade para a Copacabana, tôdas as dificuldades teriam desaparecido.

O nobre Visconde assim se exprimia: 'Eu preferia que os empresários se limitassem a ligar, no ponto que fôsse mais conveniente, a sua linha à já existente para Botafogo ou Jardim Botânico e, daí, seguir, com pouca despêsa, até à praia da Copacabana'.

Mas êsse tão criterioso e prático alvitre foi posto de lado e a Companhia, talvez em expiação do pecado da prosperidade de que falava o ilustre Conselheiro Martinho de Campos, foi condenada à surprêsa de uma concessão paralela na mesma zona que atravessa, a pretexto de um estabelecimento balneário.

Após o insucesso da primeira emprêsa, que podia ser obviado, surge novamente a questão, sob a face da concurrência anunciada por um Edital, a revelar que o obje-

---

([101]) O Decreto n.º 5.785 concedeu ao Conde de Lages e ao Dr. Francisco Teixeira de Magalhães autorização para a construção, uso e gôzo de uma linha de carris de ferro da rua dos Ourives até a praia de Copacabana.

tivo do Govêrno não será atingido, se persistir nas condições impraticáveis a que o submete.

Basta lançar-se o olhar sôbre o traçado das nossas linhas para verificar-se que os pontos terminais da concessão em concurso são apenas ramais da 'Botanical Garden', que os póde preparar imediatamente, extendendo os seus trilhos às praias da Saudade e Copacabana, de um lado pelo Botafogo, e de outro pelo Jardim Botânico, respeitando-se assim o seu contrato que lhe assinala a preferência para a ampliação do trânsito. No entretanto, abriu-se a concurrência e apareceram três propostas, das quais apenas uma, segundo opinião da Diretoria das Obras Públicas, está feita nos têrmos do Edital.

Embora não seja esta opinião definitiva e não importe a desclassificação de nenhum dos proponentes, julgamos, no entanto, conveniente aduzir razões que convençam que, se as duas outras propostas estão fóra dos têrmos do Edital, está igualmente a de Backheuser & Meyer, que andam por aí a propalar ter sido aceita.

Em primeiro lugar, foi apresentada em 31 de março, por conseguinte, fóra do prazo, que terminou no dia antecedente, e não podia a Diretoria de Obras Públicas recebê-la, tanto mais quanto havia declarado no convite feito pela imprensa para assistir a abertura das propostas que nesse dia 30 findava o seu recebimento.

Em segundo lugar, a comparação entre a proposta e o Edital firma a convicção de que os têrmos dêste não foram respeitados.

A proposta de Backeuser & Meyer é complexa e abrange condições onerosas para o Govêrno, como a garantia de 5% sôbre o capital efetivamente empregado para os ilusórios melhoramentos dágua, gás, esgôto de matérias fecais e águas pluviais, estabelecendo assim conflito com as companhias que existem nesta cidade e desempenham êsses serviços que a proposta pretende concentrar.

A proposta sujeita ainda o Govêrno a uma obrigação nova, qual a de intervir nos orçamentos municipais para consignar verba para o calçamento das ruas percorridas pelos trilhos dos proponentes ou, na sua falta, a pagar o juro legal, quando verificada a móra.

Basta apontar estas duas exigências para tornar-se evidente que essa proposta está fóra dos têrmos do Edital, que estabelece quais os favores concedidos pelo Govêrno à emprêsa que se formar, e entre êsses não figura, por certo, a garantia de juros ou a intervenção do Executivo nos orçamentos municipais.

Quando êstes argumentos não fôssem tão claros e procedentes, o fato de ser a proposta complexa, dependente de um conjunto de condições, indica que, não subsistindo estas, integralmente deixaria aquela também de existir. Mas não param aí as exigências dos proponentes, pois, querem também a concessão feita ao Engenheiro Carlos Alberto Morsing ([102]), no caso de ser esta abandonada ou cair em comisso, na previsão quase profética de que só êste pode ser o resultado de semelhante concessão.

Por esta ligeira análise vê-se que, afinal, os proponentes não querem fazer concessões, mas receber favores do Govêrno, à custa do Estado, levantar capitais pela garantia de juros, partilhar os benefícios de diversas companhias sob a espetaculosa fórma de serviços feitos a esta cidade.

Felizmente, essas miragens não podem iludir a integridade e esclarecida inteligência do Sr. Ministro que superintende os negócios da Agricultura, e em cuja justiça a 'Botanical Garden' repousa cheia de confiança.

Quanto à proposta do Dr. Francisco Teixeira de Magalhães, ex-concessionário da construção da linha para

---

([102]) Pelo Decreto n.º 4.082, de 22 de janeiro de 1868, Carlos Alberto Morsing obteve autorização para estabelecer uma linha de "diligências por trilhos de ferro" entre a Côrte e os bairros de S. Cristóvão, Cajú, Rio Comprido e Saco do Alferes.

Copacabana, que não pôde realizar e deixou caducar, diremos apenas que não está nos têrmos do Edital, não sòmente porque altera completamente o traçado, mas ainda porque exige, sem onus algum, os próprios nacionais para abrir uma avenida do largo da Carioca ao largo da Lapa.

Tanto uma como outra proposta visa sòmente largas concessões do Govêrno, que não está autorizado por lei, nem a garantir juros, nem a sacrificar os prédios do Estado, entre os quais contam-se, nessa direção, a Tipografia Nacional, a Bibliotéca Pública e a Secretaria da Justiça.

A proposta da 'Botanical Garden' não contém promessas vãs, não pede favores pecuniários, nem arma ao efeito; encerra sòmente o propósito de cumprir com a maior exatidão o acôrdo em que entrar com o Govêrno, do qual, em sua existência de 14 anos, jamais recebeu a menor advertência. A idoneidade provada por longo espaço de tempo, a confiança que sempre mereceu, a seriedade com que solveu todos os seus compromissos, oferecem arras suficientes de que a emprêsa não é capaz de arriscar-se às aventurosas promessas de aceitar tôdas as condições com o intúito de pedir depois misericórdia para as mais onerosas.

Infelizmente, a experiência de todos os dias prova que as propostas muitas vêzes são feitas, contando-se com o indulto futuro, e êsse é o escôlho da concurrência, porque não é mantida sempre com igual sinceridade.

A 'Botanical Garden', constituindo-se desde o ano de sua inauguração um incremento poderoso para o aumento da renda do Estado, é hoje associação nacional, com séde no Império, e quase na totalidade organizada com capitais do país.

O Govêrno, entrando em acôrdo com a Companhia para a construção das linhas que são um prolongamento das que atualmente possui, está certo de que o serviço será feito com a máxima prestêza e exatidão e em con-

dições reais de vantagem que emprêsas ainda por organizar não poderão por certo oferecer. Dêste modo, os capitais nacionais encontrarão incentivo e segurança para alentar e desenvolver a prosperidade material do país".

Resolveu, porém, o Ministro, por despacho do dia 25 de abril, anular a concurrência, por não se conformarem ao Edital as propostas apresentadas pela "Botanical Garden" e pelo Dr. Francisco Teixeira de Magalhães, e por ter sido apresentada fora do prazo a da firma importadora Backeuser & Meyer, mandando abrir nova concurrência, depois de melhor revistas pelo Inspetor Geral das Obras Públicas da Côrte as condições do Edital.

Em julho de 1882, houve mudança completa do ministério, assumindo a pasta da Agricultura, Comércio e Obras Públicas o Dr. André Augusto de Pádua Fleury.

A "Botanical Garden" incumbiu o Comendador Francisco de Paula Mayrink ([103]), como representante e diretor que era do Banco Comercial do Rio de Janeiro, que possuia 7.656 ações da Companhia, de prosseguir com os entendimentos junto ao novo Ministro. Depois de várias conferências, durando a última cêrca de três horas, ficou assentado que a Companhia oferecêsse ao Govêrno, não uma simples proposta para estender suas linhas às praias da Saudade e Copacabana, mas as bases de um novo contrato, incluindo êsse melhoramento.

Assim, a 30 de outubro, foram apresentadas ao Govêrno as bases seguintes para a reforma da concessão da "Botanical Garden":

"O pensamento manifestado pelo Govêrno Imperial de ampliar a viação urbana pelo sistema ferro-carril até as praias da Saudade e Copacabana e de promover outros

---

([103]) Francisco de Paula Mayrink foi um dos proprietários do Palácio Friburgo, hoje conhecido por Palácio do Catête, tendo residido ali durante algum tempo. Mais tarde, em liquidação de contas com o Banco da República do Brasil, o Conselheiro Mayrink deu-o em pagamento a êsse instituto de crédito, que, por sua vez, o transferiu ao Govêrno para servir de residência oficial do Chefe da Nação.

melhoramentos nos pontos já servidos pelas linhas da 'Botanical Garden Rail Road Company' encontra esta emprêsa pronta para sua leal e inteira execução.

Além do direito de preferência que lhe assiste pelo seu contrato, para a ampliação do trânsito, parece que uma Companhia, após 14 anos de vida, pode oferecer garantia de executar o serviço em melhores condições para o público e para a cidade do que qualquer outra emprêsa que ainda tivesse de se organizar. Não se aventurando a aceitar todos os compromissos com a esperança de vê-los mitigados no futuro, a 'Botanical Garden' não se desviará, porém, do acôrdo que firmar com o Govêrno Imperial, se merecer-lhe aprovação a proposta que ora apresenta.

Como o seu contrato termina em 1893, tem ainda onze anos para continuar a perceber a tarifa de transporte de 200 réis por passageiro da cidade ao Cosme Velho, e até ao fim de Botafogo e, dêste último ponto ao Jardim Botânico, mais 200 réis. Mas desiste dêsse direito, logo que fôr aceita a proposta, reduzindo as passagens a 100 réis até o largo do Machado, e cobrando dêste ponto em diante a mesma quantia por seção em que dividir as suas linhas.

Além desta vantagem imediata e que importa sensível diminuição de sua renda, obriga-se a Companhia a construir linhas até Copacabana pelo traçado mais conveniente, ou abrindo um túnel ou seguindo do lugar chamado Piaçava (104) pelo lado da lagôa Rodrigo de Freitas até aquele limite; a prolongar seus trilhos até a praia da Saudade; a rasgar um túnel ligando os bairos das Laranjeiras e Rio Comprido, tendo o direito de assentar trilhos dentro do referido túnel e cobrar o pedágio acordado com os poderes públicos; e, finalmente, a reverter todo o material fixo e rodante à Câmara Municipal, logo que termine o prazo da prorrogação do contrato.

O decrescimento da renda pela redução da tarifa de transporte e aumento considerável da despêsa pela mul-

---

(104) Ficava na atual rua Humaitá.

tiplicidade de serviços que exigem sômas avultadas estão indicando a necessidade de concessões que permitam a amortização lenta do capital empregado e ofereçam razoável compensação aos acionistas.

Torna-se, portanto, indispensável à Companhia a prorrogação do prazo do seu contrato por 25 anos mais, para aliviar sacrifícios evidentes e oferecer aos interêsses que lhe são confiados a retribuição do demorado desenvolvimento da população nos pontos onde projeta levar as suas linhas.

O Govêrno cederá por módico arrendamento todos os terrenos a que tenha direito, quer na costa da Copacabana, quer nas montanhas adjacentes ou naquelas em que tiver a Companhia de perfurar túneis, além das marinhas que forem necessárias para o estabelecimento das linhas, para estações, cavalariças ou outros mistéres da Companhia. Será igualmente a esta concedido o direito de desapropriação, na forma das leis em vigôr.

Pelo contrato atual não tem a Companhia a obrigação da reversão para a Municipalidade, mas aceita a sua proposta, entregando no fim do prazo prorrogado todo o material fixo e rodante, isto é, trilhos, animais, carros e pertences, não compreendidos, porém, os imóveis, ficando a mesma Companhia desde logo dissolvida sem direito a qualquer indenização pela reversão feita.

No caso, porém, da Ilustríssima Câmara resolver arrendar ou vender as linhas, terá a Companhia preferência em igualdade de condições e continuará a subsistir e funcionar de acôrdo com o contrato então celebrado.

Como se vê, a Companhia pretende conciliar os seus interêsses com os da população que tem servido em tão longo período de tempo, sem jamais ter levantado qualquer reclamação, e acredita que realizará seus intúitos, honrando a confiança que até agora tem merecido dos Poderes Públicos e dos habitantes desta Capital.

No propósito de evitar conflitos futuros, tornando certo o privilégio de zona, espera declaração do Govêrno,

no sentido de que o mesmo compreenderá o perímetro entre o largo da Lapa e a rua da Bôa-Vista ([105]), no Jardim Botânico, e entre o mar e as montanhas de Santa Terêsa, Corcovado e outras adjacentes às linhas atuais.

Se a presente proposta fôr aceita, a Companhia dará imediatamente comêço às obras, apressando a hora em que o público entre no gôzo das vantagens que lhe oferece e receba esta cidade os benefícios dos extensos melhoramentos materiais que a solicitude do Govêrno lhe destina".

O Govêrno, porém, não tomou em consideração a proposta acima e, a 9 de dezembro, fêz publicar novo Edital de concurrência.

Nêsse ínterim, deixa a pasta da Agricultura o Dr. Pádua Fleury e, em seu lugar, é nomeado o Dr. Lourenço Cavalcanti de Albuquerque. Ao novo Ministro a "Botanical Garden" apresentou um circunstanciado relatório sôbre o caso, obtendo a promessa de que o assunto seria devidamente estudado.

A 15 de fevereiro de 1883, findo o prazo prefixado no Edital, foram abertas, às 2 horas da tarde, com as formalidades de estilo, as duas únicas propostas apresentadas à Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura: uma da firma Duvivier & Cia., grande representante nesta praça de capitalistas de Londres e de Paris; outra da firma Moreira Pinho & Cia., agentes das loterias "Ipiranga". Ambas aceitavam as condições gerais do Edital de concurrência.

Pouco depois, isto é, nos primeiros dias de março, noticiaram os jornais que a proposta apresentada pela firma Duvivier & Cia. havia sido aceita pelo Govêrno.

Foi um "Deus nos acuda" na Companhia. O Sr. Richard Shannon tomou a resolução de resignar à presidência, no que foi impedido pelos demais diretores.

Na manhã do dia 9, uma comissão de acionistas foi ter ao Ministro e expôs-lhe a gravidade da situação para

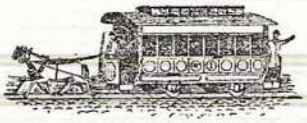
---

([105]) Atual rua Marquez de S. Vicente.

a Companhia, ameaçada em sua existência se, porventura, a decisão noticiada pelos jornais se tornasse uma realidade. Confirmada a notícia, pediu-lhe então permissão para levar à presença de S. M. o Imperador uma representação assinada pela quase totalidade dos acionistas, na qual solicitavam ao Govêrno "atentasse para os negócios da Companhia, rudemente ameaçados com a aceitação da proposta Duvivier".

O Ministro não se opôs à idéia e uma comissão de acionistas constituida do Dr. Leopoldo Cezar Duque Estrada, Comendador Malvino da Silva Reis, Barão do Flamengo e Dr. Pereira da Cunha foi, alguns dias depois, recebida, em Petrópolis, por D. Pedro II.

Declarou-lhes o Imperador que a questão da concurrência era assunto já resolvido, mas recebeu a representação dos acionistas, acentuando que "o Ministério decidiria como fôsse de justiça".



Trilhos do Rio

MUDANÇA DA SEDE DA "BOTANICAL GARDEN" PARA O RIO DE JANEIRO — NOVA DIRETORIA — A CIA. FERRO-CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO.

Conforme vimos, em 1862, foi constituida a "Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico".

Quatro anos depois, atendendo ao que requereu o Barão de Mauá, incorporador dessa emprêsa, autorizou o Govêrno a transferência das respectivas ações a uma companhia estrangeira.

Fazendo-se cessionária do privilégio, organizou-se em Nova York, sob a presidência do engenheiro Charles B. Greenough, a "Botanical Garden Rail Road Company", obtendo esta, em 1868, a necessária autorização para funcionar no Império.

Falecendo Greenough a 3 de janeiro de 1880, assumiu a presidência da Companhia, em Nova York, o Sr. George Cecil, antigo vice-presidente, sendo nomeado superintendente-geral no Brasil, o Sr. Richard Cutts Shannon.

A 14 de dezembro do ano seguinte, um grupo de acionistas brasileiros encabeçado por Shannon e representando a maioria de 5.452 ações, encaminhou à diretoria um pedido de convocação de assembléia geral, a fim de ser promovida a transferência da sede da emprêsa para o Rio de Janeiro. Assinaram o pedido, além de Richard Shannon, os Srs. Finnie Brothers & Cia., o Visconde de Figueiredo e o Banco Comercial do Rio de Janeiro, o pri-

meiro possuidor de 1.365 ações, o segundo 1.363 e os dois últimos 1.362 ações cada um.

A 7 de fevereiro de 1882, Shannon dirigiu a S.M. o Imperador a seguinte petição:

"Senhor,

O abaixo assinado, representante da 'Botanical Garden Rail Road Company' nesta Côrte, devidamente autorizado, tem a honra de comunicar à Vossa Majestade Imperial que, em assembléia geral dos acionistas, realizada em Nova York, no dia 21 do mês passado, ficou resolvido transferir a sede da Companhia, daquela cidade para o Rio de Janeiro, e, como, para êsse fim, seja necessária a aprovação do Govêrno Imperial, por isso, pede a Vossa Majestade Imperial haja por bem deferí-la, a fim de que os acionistas possam, sem demora, proceder à reorganização da Companhia".

O Decreto n.º 8.438, de 18 do mesmo mês, autorizou a transferência da sede da emprêsa para a Capital do Império.

Entrementes, tendo sido Shannon informado, por telegrama de 10 de fevereiro, de que todos os diretores residentes na América do Norte haviam resignado os respectivos cargos, tratou, imediatamente, de preencher essas vagas. "Convoquei, no dia 27, uma reunião dos acionistas — é o próprio Shanon quem escreve — sendo eu, então, eleito presidente da Companhia".

Os demais cargos de diretoria foram preenchidos, a saber: vice-presidente, Conde de S. Salvador de Matôsinhos ([106]); secretário, Pedro Gracie; tesoureiro, William Finnie Kemp; diretores-consultores, Visconde de Figueiredo, Alexandre de Castro e C. Hayn.

A 15 de março, reuniram-se os acionistas em assembléia geral, a fim de elegerem os diretores que teriam de servir durante aquele exercício (1882), sendo, então, es-

---

([106]) O Conde de S. Salvador de Matôsinhos (João José dos Reis) era também presidente do Banco Comercial do Rio de Janeiro.

colhida a seguinte diretoria: presidente, Richard Cutts Shannon; vice-presidente, Conde de S. Salvador de Matôsinhos; secretário, Pedro Gracie; tesoureiro, José Mendes de Oliveira Castro; diretores-consultores, Senador Luiz Felipe de Souza Leão ([107]), Comendador Euzébio José Antunes e Cláudio C. de Vicenzi.

Eleita, assim, a diretoria, passaram os seus membros a reunir-se no salão do Banco Comercial do Rio de Janeiro, à rua da Alfândega n.º 25, "devido ao mau cheiro das estrebarias, na estação do largo do Machado".

A 1.º de abril, organizou-se uma emprêsa nacional que adquiriu todo o acêrvo da "Botanical Garden" por 10.000 contos, sendo o capital todo subscrito em ações.

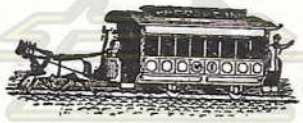
Na assembléia geral dos acionistas, realizada em 29 de janeiro de 1883, foram aprovados os estatutos da nova emprêsa, que passou a denominar-se "Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico". Os fins desta eram os mesmos da sua antecessôra; o capital social foi fixado em 10.000 contos, dividido em 50.000 ações de 200$000 cada uma, e a diretoria ficou constituida de apenas três membros.

Para a primeira diretoria da nova emprêsa foram eleitos: presidente, Richard Cutts Shannon; secretário, Dr. Leopoldo Cezar d'Andrade Duque Estrada, e tesoureiro, Conde de S. Salvador de Matôsinhos. Para o cargo de gerente foi nomeado o Sr. Simeon Miller, antigo superintendente da "Botanical Garden" ([108]).

([107]) Poucos dias depois, tendo o Senador Souza Leão comunicado à Companhia que "não podia aceitar a honra daquela nomeação, por motivos pessoais", foi eleito, no seu lugar, a 20 do mesmo mês de março, o Comendador Manoel Salgado Zenha.

([108]) O primeiro superintendente da "Botanical Garden" foi o Sr. J. Thompson, sucedendo-lhe, a 25 de março de 1869, o Sr. E. P. Moare, que foi substituido pelo Sr. Simeon Miller a 25 de abril de 1875. Organizada a emprêsa nacional, foi o Sr. Miller, no dia 23 de fevereiro de 1883, designado gerente, na forma dos novos estatutos. Por morte dêste, a 28 de setembro de 1889, foi nomeado o engenheiro patrício Dr. José de Cupertino Coelho Cintra, que exerceu a gerência da Cia. Jardim Botânico até 4 de janeiro de 1893, quando foi substituido pelo Coronel Cândido Alves da Silva Pôrto.

A 2 de julho, com a retirada do Sr. Shannon, que embarcou para a Europa e daí para os Estados Unidos, foi escolhido para substituí-lo, na presidência da Companhia, o Dr. João Ribeiro de Almeida, até então membro do conselho fiscal.



Trilhos do Rio

A CONCESSÃO OUTORGADA A DUVIVIER & CIA. PARA A CONSTRUÇÃO DA LINHA DE BONDES LIGANDO O CENTRO DA CIDADE ÀS PRAIAS DA SAUDADE E COPACABANA — SUA CADUCIDADE.

A 28 de março de 1883, assinou-se no Ministério da Agricultura o contrato entre o Govêrno Imperial e Duvivier & Companhia para a construção, uso e gôzo, durante 30 anos, de uma linha de carris de ferro, por tração animada, ligando o centro da cidade às praias da Saudade (109) e de Copacabana.

A Cia. Jardim Botânico, por seu advogado Conselheiro Saldanha Marinho, recorreu, imediatamente, para o Conselho d'Estado, com o fim de "defender os seus direitos e privilégios frontalmente violados pelo Govêrno Imperial" e dirigiu ao Ministro da Agricultura um protesto por perdas e danos. Igual protesto foi feito perante o Juiz de Direito da 1.ª Vara Cível.

A referida linha partiria da rua dos Ourives, esquina da do Ouvidor, seguindo por aquela rua até a de S. José, e, daí, pelas ruas da Ajuda (110), Evaristo da Veiga e Santa Terêsa (111), com um ramal, entre esta, pela rua do Visconde de Maranguape e travessa do Mosqueira; con-

---

(109) A praia da Saudade desapareceu com o atêrro da enseada de Botafogo (não confundir com a praia Vermelha, que fica fora da barra).

(110) Depois rua Chile. Êste trecho, porém, desapareceu com a abertura da Avenida Central, hoje Rio Branco.

(111) Atual rua Joaquim Silva.

tinuaria pela rua Conde de Lages, que se deveria prolongar, através de um túnel, até a de D. Luiza ([112]) e, daí, até os fundos da estalagem que ficava do lado direito da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e, pela qual, aberta aí uma nova rua, sairia a linha da praça da Glória, em direção à rua do Guarda-Mór ([113]), por onde se dirigiria à rua Béla do Príncipe ([114]). Bifurcando-se nêste ponto, seguiria, de um lado, em direção à praia do Flamengo e, por ela, até a rua Paissandú, que percorreria até a da Guanabara ([115]) e de outro lado, em direção à rua da Pedreira da Candelária ([116]) e, por esta à de Carvalho de Sá ([117]), que se prolongaria até a rua do Conselheiro Pereira da Silva e, do ponto fronteiro à da Guanabara, seguiria o traçado por esta rua até encontrar a linha de Paissandú. Da rua Paissandú continuaria através de um outro túnel, que se abriria no morro do Mundo Novo, até a rua Farani. Pela rua nova, que se abrisse entre as ruas Farani e Olinda ([118]), se dirigiria a linha e, percorrendo-a, seguiria pela da Assunção, ramificando-se pelas ruas Bambina e do Figueiredo ([119]). Prolongadas as ruas da Assunção e de D. Mariana até se encontrarem, por elas se estenderia à rua de Todos os Santos ([120]), onde se bifurcaria, seguindo uma linha por aquela rua e pela da Real Grandeza até o seu extremo do lado Sul, e outra linha para a rua General Polidóro e por esta e pelas de D. Polixena ([121]) e Hospício de D. Pedro II ([122]), praia da Saudade até a Escola Militar ([123]).

([112]) Atual rua Cândido Mendes.
([113]) Atual rua Barão de Guaratiba.
([114]) Atual rua Silveira Martins.
([115]) Atual rua Pinheiro Machado.
([116]) Atual rua Bento Lisbôa.
([117]) Atual rua Gago Coutinho.
([118]) Atual rua Marquez de Olinda.
([119]) Atual rua Sorocaba.
([120]) Atual rua Mena Barreto.
([121]) Atual rua Arnaldo Quintela.
([122]) Atual rua General Severiano.
([123]) Depois Quartel do 3.º Regimento de Infantaria. Após a revolução comunista em 1935, o prédio foi demolido. Atual praça General Tibúrcio, na praia Vermelha.

Para atingir a praia de Copacabana dever-se-ia ou prolongar a linha da rua Real Grandeza através de um terceiro túnel, ou derivar do cruzamento da rua do Hospício de D. Pedro II com a da Passagem uma linha que seguisse por esta à de Guapimirim ([124]) e ao caminho do morro do Leme, transpondo-o por meio de um quarto túnel até chegar à rua do Bernardo de Vasconcelos ([125]), na referida praia.

O contrato ressalvou que nenhuma parte da linha poderia correr paralelamente aos trilhos da Cia. Jardim Botânico, nas mesmas ruas servidas por esta, salvo acôrdo com a mesma Companhia.

Quanto às novas ruas a serem abertas, deveriam ter a largura mínima de 13 metros e os túneis a de 8 metros por 6 de altura. Obrigaram-se ainda os contratantes a prolongar o cáis da praia do Flamengo até a rua Paissandú e a construir e manter, durante todo o prazo da concessão, um estabelecimento balneário na praia de Copacabana.

A construção da linha deveria ter início dentro no prazo de 3 meses, a contar da data da aprovação das plantas, devendo tôdas as obras, inclusive o estabelecimento balneário, ficar concluidas dentro em 27 meses.

O preço das passagens seria de 100 réis, desde a rua dos Ourives até a do Farani e pontos intermediários, e de 100 réis, da rua do Farani até a praia da Saudade ou de Copacabana.

O Decreto n.º 8.914 do dia seguinte (29 de março) aprovou o contrato.

Por ocasião da apresentação dos estudos, porém, qual não foi a surprêsa do Govêrno ao verificar que as plan-

---

([124]) Atual rua Vencesláu Braz.

([125]) A rua Bernardo de Vasconcelos começava na rua Siqueira Campos, seguia paralelamente à praia de Copacabana e terminava na rua Anchieta, no Leme. Parece corresponder às atuais avenida N. S. de Copacabana e rua Gustavo Sampaio.

tas e os planos submetidos pelos concessionários estavam em completo desacôrdo com as condições ajustadas. Assim, não podendo os trabalhos apresentados ser aprovados, "pois importariam verdadeira novação do contrato celebrado, constituindo violação substancial das suas cláusulas", não teve o Govêrno senão como declarar caduca a concessão, o que fez pelo Decreto n.º 9.022, de 29 de setembro de 1883.

Trilhos do Rio

PROLONGAMENTO DO RAMAL DAS LARANJEIRAS DA BICA DA RAINHA À ESTAÇÃO DA E. F. DO CORCOVADO, E DA LINHA DA OLARIA À PONTE DA RAINHA.

Em maio de 1883, a Cia do Jardim Botânico recebeu uma representação de vários moradores do Cosme Velho, pedindo a extensão da linha de bondes até além das Águas Férreas (Bica da Rainha). Foi portador do abaixo-assinado o Dr. João Francisco Diogo, morador naquele bairro, que declarou estarem os interessados prontos a concorrer com as despêsas necessárias a essas obras.

O prolongamento da linha até além das Águas Férreas era assunto que a Companhia já havia estudado, tendo encontrado, porém, sérias dificuldades em resolvê-lo, devido à porcentagem de subida, que variava entre 8 e 11%, sendo, por isso, de difícil realização.

A fim de vencer êsse obstáculo, cogitou-se até da aplicação do sistêma de cabo, muito usado nos Estados Unidos. Mas a idéia foi afastada, por se tratar de um processo intrincado, ainda não experimentado nêste país e, além disso, dispendiosíssimo.

Em agôsto, depois de novos estudos, chegou-se à conclusão de que seria praticável o prolongamento da linha até a estação da Estrada de Ferro do Corcovado, em consequência do que o Decreto n.º 9.044, de 20 de outubro, concedeu à Companhia permissão para executar, não sòmente êsse prolongamento, como também o da linha da Gávea, da estação da Olaria até a Ponte da Rainha ([126]).

([126]) A antiga estação da Olaria é atualmente o prédio n.º 224 da rua Marquez de S. Vicente; quanto à Ponte da Rainha ficava

Assim, a 25 de dezembro de 1883, foi inaugurado o prolongamento da linha da Gávea, e no dia 18 de fevereiro do ano seguinte foi entregue ao público o da rua do Cosme Velho, tendo alguns moradores dêste bairro concorrido com a importância de 2:800$000 para as despêsas com o assentamento dos trilhos ([127]).

Trilhos do Rio

---

no fim dessa mesma rua, onde, ainda hoje, fazem a volta os bondes "Gávea".

([127]) Nesse ano de 1883, a extensão das linhas da Cia. Jardim Botânico atingiu a 35.982,52 m. Havia em tráfego 66 carros de passageiros, 10 de carga, 5 vagões e 2 limpa-trilhos. A Companhia possuia 974 mulas.

ABUSOS PRATICADOS PELAS DILIGÊNCIAS DA EMPRÊSA DE TRANSPORTES BRASILEIROS — RUMOROSA QUESTÃO COM A CIA. JARDIM BOTÂNICO.

A 12 de outubro de 1883, foi a diretoria da Cia. Jardim Botânico convocada a se reunir, em sessão extraordinária, para deliberar sôbre um fato grave: o abuso praticado pelos carros da Transportes Brasileiros e Diligências que conduziam passageiros e cargas entre o centro da cidade e o bairro de Botafogo, estacionando no largo da Carioca sôbre os trilhos daquela e impedindo o livre movimento dos bondes, não sòmente nêste largo, como em todo o percurso da linha.

A Companhia já havia, sem êxito algum, representado à Câmara Municipal sôbre o assunto, pedindo uma postura, obrigando as diligências a ter uma bitola mais larga ou mais estreita que a dos bondes.

A solução, agora, parecia ser pedir providências à Polícia para que, dentro de suas atribuições, determinasse outro ponto de parada para as diligências, uma vez que o largo da Carioca não se prestava a isso, já porque era alí também o ponto de parada de tílburis e carroças dágua, já porque, parando os cocheiros daqueles carros propositadamente sôbre os trilhos da "Jardim Botânico", impediam o livre trânsito dos bondes, prejudicando o serviço.

Poderia, talvez, a Polícia auxiliar a Companhia nêsse propósito. Quanto a proibir que as diligências corressem sôbre os carris, provàvelmente lhe faltava competência

para tanto; nada impedia, porém, que ela multasse os cocheiros e condutores, quando, de propósito, interrompessem o tráfego dos bondes.

Com o fim de se evitar grave conflito entre os empregados da Transportes Brasileiros e os da Cia. Jardim Botânico, os quais eram constantemente provocados por aqueles, pois tudo faziam para prejudicar o serviço de bondes, deliberaram os diretores desta Companhia, depois de duas horas de discussão, fôsse oficiado ao Desembargador Belarmino Peregrino da Gama e Melo, Chefe de Polícia, pedindo-lhe prontas providências a respeito.

O Sr. Richard Shannon, antigo presidente da Companhia, que por essa época viajava pela Europa, escreveu aos seus ex-colegas de diretoria, informando-os de que lá, também, surgira o mesmo problema do uso indevido dos trilhos das emprêsas de bondes por outros veículos. Em Lisbôa, a emprêsa de "tramways" chegou a intentar ação contra os proprietários dos carros denominados "Ripper", mui semelhantes aos da Transportes Brasileiros. Em Gênova, na Itália, a emprêsa concessionária de carris de ferro havia alcançado sentença favorável em pleito idêntico que intentara.

No dia 13 de outubro, a Companhia fêz entrega da sua representação ao Chefe de Polícia. Não surtindo, porém, qualquer efeito, reuniu-se novamente a diretoria, deliberando, como último recurso, fôsse intentada a ação judicial que no caso coubesse, a fim de, não sòmente assegurar o privilégio da Companhia e o uso exclusivo de seus trilhos, mas também de protestar por prejuízos e danos que vinha a mesma sofrendo em seus interêsses.

A ação foi proposta em princípios de dezembro. Correram os meses e, em março do ano seguinte (1884), não se tendo ainda obtido qualquer solução, e continuando os mesmos abusos por parte da Transportes Brasileiros, resolveu a Companhia apelar novamente para o Chefe de Polícia, agora o Desembargador Tito Augusto Pereira de Matos.

Afinal, por Edital do dia 6, proibiu esta autoridade o trânsito dos carros da Transportes Brasileiros na rua da Guarda Velha ([128]) e marcou, como ponto de parada para os mesmos, o largo do Paço ([129]), donde seguiriam pelas ruas da Assembléia, Carioca, praça da Constituição ([130]), ruas do Lavradio, Arcos, Visconde de Maranguape e Lapa.

Êsse novo itinerário produziu os efeitos desejados, pois era na rua da Guarda Velha e no largo da Carioca onde mais ficava perturbado o serviço ([131]).

Pouco depois, a Transportes Brasileiros cessou completamente o tráfego de seus carros, "o que veio demonstrar que êstes, como verdadeiros corsários, tinham sido feitos para se servirem dos trilhos da Cia. Jardim Botânico, fóra dos quais não podiam rodar".

([128]) Atual rua Treze de Maio.

([129]) Antiga várzea de N. S. do Ó. Teve também as denominações de largo do Palácio, de D. Pedro II, do Carmo, Ferreiro da Polé e Terreiro do Paço. Atual praça Quinze de Novembro.

([130]) Chamou-se também Campo da Lampadoza, Campo do Pelourinho, de S. Domingos e dos Ciganos e largo do Rocío ou do Rocío Grande. Depois praça Tiradentes. Atual praça da Independência.

([131]) Posteriormente, pela postura de 28 de abril de 1884, aprovada pelo Govêrno Imperial, a Câmara Municipal determinou que sòmente poderiam se utilizar dos trilhos das diversas companhias de carris de ferro os veículos a elas pertencentes, sendo punidos os infratores com a multa de 30$000 e 60$000 na reincidência.

Trilhos do Rio

PROJETADA FUSÃO DA CIA. JARDIM BOTÂNICO COM AS DE S. CRISTÓVÃO E DA VILA ISABEL — NOVA TENTATIVA NESSE SENTIDO, EM 1889.

A 4 de agôsto de 1884, a convite do engenheiro-chefe da Fiscalização dos Carris Urbanos, reuniram-se, na Secretaria da Agricultura, os presidentes das Cias. Jardim Botânico, São Cristóvão e Vila Isabel, respectivamente, João Ribeiro de Almeida, Francisco Pereira Passos e João Batista Viana Drumond (mais tarde, Barão de Drumond). O convite esclarecia ùnicamente que era "para tratar de interêsses recíprocos".

Alí reunidos, foi-lhes dito pelo engenheiro-fiscal que o Ministro da Agricultura desejava saber se as três Companhias queriam se fundir, sendo que, no caso afirmativo, ser-lhes-iam feitas concessões, pois via-se o Govêrno embaraçado em tratar com cada uma delas separadamente, pelas dificuldades de consultar convenientemente interêsses assim isolados.

Respondeu imediatamente o Dr. Viana Drumond que nada podia adiantar sôbre essa proposta, pois a Cia. da Vila Isabel já estava comprometida a se fundir com a de São Cristóvão. Ademais, nem êle nem o Dr. Pereira Passos, alí presente, poderia pronunciar-se sôbre assunto de tal relevância, sem antes consultar os acionistas das respectivas emprêsas. Desejava, porém, conhecer as bases da fusão.

Informou o engenheiro-fiscal que o Govêrno concederia favores às Companhias, exigindo, em compensação,

diversas obras que seriam, mais ou menos, as que constavam de um projeto por êle confecionado e já sujeito à apreciação do mesmo Govêrno.

Em seguida, passaram todos para uma outra sala, onde os aguardava o Conselheiro Antônio Carneiro da Rocha, Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Por êste foi repetido que era desejo do Govêrno que as três Companhias se fundissem, insistindo nas mesmas considerações feitas pelo engenheiro-fiscal, frizando, porém, que não se preocupassem os diretores das Companhias com o plano de obras a que, há pouco, se referira o engenheiro-fiscal.

Ponderou o Dr. Pereira Passos que não era necessário que as Companhias se fundissem para que o Govêrno lhes fizesse favores e lhes exigisse a execução de obras julgadas convenientes. Além disso, as Cias. de São Cristóvão e Jardim Botânico serviam a zonas inteiramente diferentes, parecendo-lhe, portanto, que a fusão sòmente se devia verificar entre aquela emprêsa e a da Vila Isabel.

Retrucou o Ministro, um tanto exasperado, que o que se queria era a fusão, abstendo de indicar as condições exigidas.

Ficaram, então, os representantes das três Companhias de consultar os respectivos acionistas.

No dia 7, à uma hora da tarde, reuniram-se os membros da diretoria e vários acionistas da Cia. Jardim Botânico, representando um total de 32.278 ações, número suficiente para se conhecer a opinião da maioria sôbre tão importante assunto.

Depois de grande discussão, ficou resolvido que, não se tratando de um projeto definitivo de fusão, pois as suas bases não tinham sido ainda oferecidas, não podendo siquer ser apreciadas, mas apenas de um méro desejo manifestado pelo Govêrno, não haveria inconveniente algum em que a Companhia acedêsse a êsse desejo, informando-o de que aceitava a idéia da fusão com aquelas duas Companhias. Nêsse sentido, a 9 do mesmo mês, a Cia Jar-

dim Botânico dirigiu um ofício ao Ministro da Agricultura, comunicando-lhe que, em princípio, aderia à sugestão.

Daí por diante, até o mês seguinte (setembro) estiveram os diretôres das três Companhias em conferência, quase que diàriamente, mas não houve possibilidade de chegarem a acôrdo.

Nestas circunstâncias, a Cia. Jardim Botânico tornou a oficiar ao Ministro, desta vez, porém, para lhe comunicar o insucesso dos entendimentos.

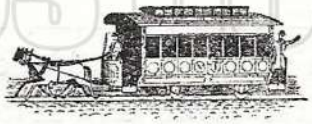
Decorridos cinco anos, voltou novamente à baila a idéia dessa fusão. Por diversas vêzes reuniram-se os diretores das três Companhias, até que, no dia 9 de março de 1889, a Cia. de São Cristóvão propôs o seguinte: a) que o seu capital fôsse igual ao da Cia. Jardim Botânico ou 6.000:000$000 para cada uma, fixando-se em 3.000:000$000 o da Cia. Vila Isabel; b) que os fundos de reserva e lucros suspensos de cada uma das três Companhias pertencer-lhes-iam exclusivamente, não fazendo parte do capital, e c) que os compromissos de cada Companhia ficassem a seu cargo, não entrando para a fusão.

Com a palavra o Barão Ribeiro de Almeida, presidente da "Jardim Botânico", declarou que compreendia perfeitamente que a Cia. de São Cristóvão quizesse guardar para si só o seu fundo de reserva e os seus lucros suspensos, rejeitando a base do valôr real das ações na praça. "Isto compreendo e nada tenho a opôr; mas, quanto à primeira parte da proposta, em que se pretende dar valôr igual de 6.000 contos para cada uma das duas Companhias, confesso que me causou surprêsa. Em que se baseia a São Cristóvão para semelhante proposta? Tendo afastado da fusão as suas reservas, não lhe resta a considerar mais do que a renda líquida e o material de cada Companhia para estabelecer a quota do capital; ora, a renda líquida da Jardim Botânico é e tem sido, em todos os tempos, notàvelmente superior à da São Cristóvão e isso por efeito de causas permanentes, como sejam a de ser a Jardim única na sua zona, a de servir a uma popu-

lação muito densa e a mais abastada da cidade, e a de ter a vantagem de possuir extenso tronco só com duas divergentes, de modo que as suas linhas são relativamente curtas, o que permite reduzir muito a despêsa do custeio em benefício da renda, ao contrário da São Cristóvão, cujo custeio é muito superior à renda líquida. Sendo assim, como pretender essa igualdade? O que se diria de uma associação em que dois sócios, entrando um com 47% para os lucros do monte e outro com 38%, tivessem parte igual na sociedade? Dir-se-ia que tinha havido lesão enorme. Pois é exatamente esta a proporção com que as Companhias do Jardim Botânico e a de São Cristóvão concorrerão para a fusão, tendo capital igual. Se a São Cristóvão, estabelecendo o capital pela base da renda, segundo a média do último quinquênio ou mesmo do último triênio, propuzesse que, do excesso encontrado em favor da Jardim Botânico, se deduzisse a diferença que fôsse achada em benefício da São Cristóvão, no exame do material das duas Companhias, então, no desejo sincero que me anima de concorrer para a fusão, julgaria aceitável essa proposta e lhe daria o meu voto; mas, para que os acionistas da São Cristóvão, além de tôdas as outras vantagens, venham ainda, pela fusão, participar dos parcos dividendos dos acionistas da Jardim Botânico, nisto absolutamente não corcordo e voto contra a proposta".

Depois de outras considerações, em que todos tomaram parte, o assunto foi dado como definitivamente encerrado.

Trilhos do Rio



OUTRAS PROPOSTAS PARA LEVAR O BONDE ATÉ COPACABANA — O PROJETO DA VIA-FÉRREA A VAPOR ATÉ JACARÉPAGUÁ.

Continuava o Govêrno com o firme propósito de chamar nova concurrência para o serviço de bondes até as praias da Saudade ([132]) e Copacabana, quando, a 9 de fevereiro de 1884, recebeu de José Joaquim de Carvalho Bastos uma proposta para a construção dessa linha.

O "Jornal do Comércio" do dia 16 deu publicidade a essa pretensão, mas, pouco depois, o "Diário Oficial" de 20 do mesmo mês publicava o indeferimento da proposta.

Passados dois anos, por volta de 10 de fevereiro de 1886, espalhou-se pela cidade que o engenheiro João Dantas havia requerido ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas a concessão de uma via-férrea a vapor que, partindo do fim das linhas da Cia. Jardim Botânico, no bairro de Botafogo, passando por Copacabana e dirigindo-se pela costa do oceano, iria ter a Angra dos Reis.

O Sr. Leopoldo Cezar D'Andrade Duque Estrada, diretor da "Jardim Botânico", assim que soube disso, foi ter ao Ministro e lhe ponderou que tal projeto viria anular qualquer tentativa de resolver a questão da viação para Copacabana. Além disso, se o Govêrno, até então,

---

([132]) A praia da Saudade desapareceu com o atêrro da enseada de Botafogo (não confundir com a praia Vermelha, que fica fora da barra).

negara sempre à Companhia o prolongamento de suas linhas àquela praia, não seria justo que, agora, concedêsse a outrém êsse direito, já pela preferência assegurada nos seus contratos, já pela consideração que devia merecer o grande capital por ela invertido em pról da viação urbana.

Frizou, ainda, o Sr. Duque Estrada, que soubera que mais alguém pretendia apresentar ao Govêrno — se é que já não o tinha feito — outro projeto de viação férrea de tração a vapor, entre a cidade e o bairro de Copacabana, em flagrante desafio ao privilégio da Companhia, acentuando que, há 20 anos atrás, na primitiva concessão desta emprêsa, se consignara a tração a vapor, a qual no entanto foi, posteriormente, proibida, à vista do grande tráfego já existente nos bairros.

Respondeu-lhe o Ministro que não tendo ainda examinado qualquer dessas propostas, nada podia informar de positivo, assegurando, todavia, que nenhuma resolução tomaria que pudesse prejudicar os direitos e interêsses da Companhia.

Foi esta, em síntese, a conferência. No seu decorrer, porém, sentiu perfeitamente o representante da Cia. Jardim Botânico, que o Ministro, absolutamente, não era infenso ao projeto da via-férrea até Angra dos Reis.

Era, pois, mistér que esta Companhia salvaguardasse os seus direitos e interêsses. De nada adiantaria protestar contra a resolução que viesse a ser tomada pelo Govêrno. A solução para o caso estava em enfrentar o problema pelos mesmos meios e modos: apresentar também um projeto, porém de proporções muito mais vastas que qualquer outro concurrente.

Meteram-se mãos à obra, tendo sido o engenheiro J. B. Uchôa Cavalcanti incumbido de estudar, com a máxima urgência, o traçado de uma linha férrea, também a vapor, até além das montanhas da Gávea, na freguezia de Jacarépaguá, onde seria estabelecido um grande cemitério, em substituição ao de São João Batista, que ficaria

servindo apenas de cemitério-depósito. Como, daí, resultasse um importante melhoramento para o saneamento do bairro de Botafogo, esta proposta, por certo, seria bem acolhida pelo Govêrno.

Não demoraram dez dias e, a 22 de fevereiro, aquele engenheiro apresentou o seu estudo: partiria a via-férrea do cemitério de São João Batista, seguindo até a praia de Copacabana; daí percorrendo o ístmo que separa a lagôa Rodrigo de Freitas e o oceano e, contornando a montanha dos Dois Irmãos, seguiria pela encosta do morro da Bôa-Vista, atravessando, por meio de um túnel, a garganta da serra da Gávea e, percorrendo os terrenos situados entre os montes Gávea e Quebra-Cangalha e o oceano, atravessaria êsses montes por meio de outro túnel, terminando no lugar denominado Pena, na freguezia de Jacarépaguá.

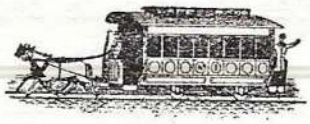
Pelos cálculos do Dr. Uchôa Cavalcanti, a linha teria 26 quilômetros de extensão, devendo custar aproximadamente 776:000$000.

O Dr. João Ribeiro de Almeida, presidente da Companhia, era de opinião que se devia aceitar êste trabalho, tal como havia sido elaborado. A seu ver, embora no comêço a linha não désse lucro, mais tarde ela seria perfeitamente compensada pelo desenvolvimento que teriam aquelas áridas regiões, depois de servidas por uma viação fácil e barata. Como fonte de renda imediata, poderia a Companhia contar com o transporte de cadáveres entre os dois cemitérios servidos pela estrada. Entendia, ainda, o Dr. Ribeiro de Almeida que, entre os montes Gávea e Quebra-Cangalha, onde havia uma grande planície que se prestava admiràvelmente para a necrópole, dever-se-ia construir duas escolas públicas e manter uma capéla para os ofícios divinos, às expensas da Companhia. "Seria mais um serviço prestado pela Companhia, tornando simpática a sua proposta, concorrendo, dêsse modo, para a sua aceitação por parte do Govêrno".

O Sr. Duque Estrada aceitou o projeto com restri-

ções: concordava em que a substituição do cemitério era obra de indiscutível utilidade pública, pois viria concorrer para o saneamento do bairro de Botafogo; mas, não via necessidade da Companhia se obrigar a construir uma estrada de ferro com a extensão de 26 quilômetros, quando, na metade do trajeto, havia terrenos apropriados para o cemitério. Com isso, reduzir-se-ia muito o custo das obras, pois a Companhia teria de construir sòmente um túnel, na garganta da serra da Gávea. Era também contra a construção das escolas e da capéla, não sómente porque imporiam um encargo diferente à finalidade da Companhia, como também porque lhe acarretaria mais uma despêsa de caráter permanente.

Ouvido o Comendador Malvino da Silva Reis, diretor-tesoureiro da Companhia, declarou que não se arreceiava de tomar a responsabilidade da aceitação do projeto em aprêço, no que foi secundado pelo Barão do Flamengo e pelos Comendadores João Nepomuceno de Sá e José Mendes de Oliveira Castro, êstes três do conselho-fiscal.



Trilhos do Rio

A CIA. JARDIM BOTÂNICO PROPÕE AO GOVÊRNO A MUDANÇA DO CEMITÉRIO DE SÃO JOÃO BATISTA PARA JACARÉPAGUÁ.

Tendo sido aceito o projeto elaborado pelo engenheiro J. B. Uchôa Cavalcanti para construção da via-férrea a vapor até Jacarépaguá, a Cia. Jardim Botânico, no dia 27 de fevereiro de 1886, deu entrada, na Secretaria da Agricultura, à seguinte petição:

"A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, no intento de contribuir, não sòmente para o desenvolvimento da viação-férrea nos bairros que são por ela servidos e nos adjacentes, como também de provêr de melhoramentos referentes, quer ao saneamento, quer ao embelezamento de que carecerem êsses mesmos bairros, vem apresentar à apreciação e decisão do Govêrno Imperial um plano de obras, que acredita satisfazer exigências imperiosas e necessidades desde muito reclamadas.

Êsse plano determina as ruas em que a Companhia pretende assentar trilhos, como uma ampliação de suas linhas já existentes, e as obras que precisam ser feitas, para que ela possa continuar a oferecer ao público um serviço tão perfeito quanto possível e digno da capital do Império.

Assentando trilhos em quase tôdas as ruas dos bairros da Glória, Catête, Laranjeiras, Botafogo e S. Clemente, e prolongando-os até a Escola Militar ([133]) e praia

---

([133]) Depois Quartel do 3.º Regimento de Infantaria. Após a revolução comunista em 1935, o prédio foi demolido. Atual praça General Tibúrbio, na praia Vermelha.

da Copacabana, pensa a Companhia contribuir para que os moradores gozem de um melhoramento desde longa data solicitado e de que usufruem os que habitam todos os demais bairros desta capital, ainda os mais afastados.

Para que os seus trilhos possam atingir o bairro da Copacabana, faz-se mistér que seja construido um túnel, ligando a rua da Real Grandeza ao referido bairro.

Levando a efeito essa obra, terá esta cidade mais um bairro, com tôdas as condições para tornar-se, em pouco tempo, desejado e procurado pelos seus habitantes.

Além dêsse melhoramento, que, se fôr realizado, constituirá um serviço importante prestado a esta Capital, pensa a Companhia em realizar um outro, que, por sua natureza, será um benefício de tal ordem, que jamais serão encarecidas as imensas vantagens que dêle hão de provir para esta Côrte.

Com efeito, a Companhia, convicta de que uma das maiores causas de insalubridade nesta capital é a permanência de cemitérios encravados no centro de bairros populosos, e sabendo que por vêzes se tem preocupado o Govêrno Imperial com a criação de uma ou mais necrópoles longe da Côrte, a fim de reduzir os atuais cemitérios a simples depósitos de cadáveres, entende que, tornando possível êsse "desideratum", auxilia a administração e presta bom serviço a bem da capital do Império.

Para tal fim solicita a concessão de uma estrada de ferro a vapor, de bitola igual a de seus carros, que, partindo do cemitério de São João Batista e servindo-se dos trilhos que serão assentados na rua do General Polidóro e Real Grandeza, atravessando o túnel que aí será construido, atinja à praia da Copacabana, por onde seguirá em direção ao Campo Leblon (134), atravessando o ístmo que separa a Lagôa de Rodrigo de Freitas do oceano, contornando a montanha dos Dois Irmãos, seguindo pela encosta do morro da Bôa Vista e atravessando a garganta

---

(134) Atual bairro do Leblon.

da Serra da Gávea, seguirá até o ponto que fôr julgado mais conveniente na freguezia de Jacarépaguá, atravessando os terrenos situados entre o oceano e os montes Gávea e Quebra-Cangalha.

Esta concessão habilitará a Companhia a fazer ao Govêrno Imperial cessão, a título gratúito, de um terreno de área não inferior à do cemitério de São João Batista, terreno êsse situado no espaço compreendido entre os montes Gávea e Quebra-Cangalha.

Pensa a Companhia que esta localidade é a mais conveniente para o cemitério, não sòmente por ser o ponto mais afastado da Côrte, pela interposição de montanhas elevadas, como também pela natureza plana do terreno, que se presta melhor a êsse fim do que a região montanhosa restante.

A companhia estabelecerá carros destinados exclusivamente ao transporte dos caixões de cadáveres, formando um combôio funerário, entre o cemitério-depósito de São João Batista e o novo cemitério extra-muros, o qual funcionará conforme as exigências do serviço.

Pretende a Companhia uma remuneração correspondente ao número de cadáveres, cujos entêrros tenham sido de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe, transportando gratuitamente os cadáveres dos pobres.

Essa remuneração servirá apenas para fazer face a uma parte do custeio da estrada, visto que nenhuma renda poderá auferir a Companhia em tôda a extensão da linha que atravessa essa região paupérrima, só habitada por poucos e pequenos cultivadores e pescadores, cujos filhos nascem, crescem e morrem sem o menor cultivo intelectual e quase sem idéia de religião.

Ainda no interêsse dêsses míseros, obriga-se a Companhia a criar e manter, no lugar que lhe parecer mais adequado, duas escolas primárias para os dois sexos e, bem assim, a fundar e manter uma pequena capéla para o culto divino, dando passagem gratúita aos alunos e ao capelão, quando em exercício de seus sagrados deveres.

Como única compensação aos grossos capitais que a Companhia tem de dispender para a realização dêste plano de obras, deseja obter prorrogação do prazo do seu privilégio atual por mais 40 anos. Parece não ser exagerada essa pretensão, quando se considera que os capitais que se empenharem em tal emprêsa carecem de ser garantidos por um prazo que os ampare de ruína.

Confiando a Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico no alto critério com que o Govêrno Imperial aprecia e decide as questões que lhe são afetas, e acreditando que o plano de obras que junta realiza uma exigência e uma necessidade desde muito reclamada, espera que êle seja tomado na consideração que merece".

Acompanhou a petição um extenso plano de obras, contendo, em detalhes, os serviços que a Companhia se propunha realizar.

Decorridos quatro meses sem que o Govêrno houvesse se manifestado a respeito, resolveu o Sr. Duque Estrada entender-se diretamente com o Ministro, tendo êste declarado que, não obstante o interêsse despertado pelo estudo apresentado pela Companhia, havia o Govêrno deliberado não tratar, por enquanto, daquela proposta, nem da de qualquer outro concessionário de carris, que envolvesse prorrogação de prazo dos respectivos privilégios, pois faltavam poucos anos para findar todos êsses prazos e, mais tarde, talvez pudesse o Govêrno obter, em favor do público, maiores vantagens em relação aos meios de transporte nesta cidade, já no que dissesse respeito à redução nos preços das passagens, já realizando-se outros melhoramentos de utilidade pública.

Diante disso, não se cogitou mais dessa via-férrea nem da mirabolante idéia de se mudar o cemitério de São João Batista.

A CONCESSÃO DA LINHA DE BONDES LIGANDO O BAIRRO DO RIO COMPRIDO AO DAS LARANJEIRAS — ABERTURA DO TÚNEL DA RUA ALICE — CADUCIDADE DA CONCESSÃO.

Em 1886, o Comendador Malvino da Silva Reis, diretor-tesoureiro da Cia. Jardim Botânico, aceitou um convite que lhe fizeram alguns amigos para requererem à Câmara Municipal da Côrte concessão para abertura de um túnel, ligando o bairro do Rio Comprido ao das Laranjeiras, e o uso e gôzo de uma linha de carris de ferro que, partindo da rua Alice e passando pelo referido túnel, fôsse ter ao fim da linha da Estrêla, da Cia. de São Cristóvão.

Obtida a autorização, foi o respectivo contrato assinado em 26 de outubro, com Eduardo Kinglhoefer, Manuel Pereira Fernandes Bravo e o mencionado Comendador Malvino Reis.

No mês seguinte, êstes propuzeram a venda da concessão à Cia. Jardim Botânico. Foram estudados, meticulosamente, as plantas da linha e o orçamento das obras, chegando-se à conclusão de que a sua construção seria dispendiosíssima. Não convinha, assim, à Companhia a transação.

Sugeriram, depois, os concessionários, a incorporação de uma emprêsa para explorar essa linha, tomando a Cia. Jardim Botânico 2/3 das respectivas ações, de modo a ter sempre maioria e resolver de conformidade

com os seus interêsses. Êsse alvitre também não foi aceito.

Trataram, então, de transferir o contrato a terceiros, o que fizeram, sendo organizada a Cia. Ferro-Carril e Túnel do Rio Comprido.

Não havia dúvida de que a abertura de túneis no município da Côrte era de competência da Câmara Municipal; mas o serviço de construção, conservação, tráfego e polícia das linhas de carris urbanos era da alçada exclusiva do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, "ex-vi" do que preceituava o Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 5.837, de 26 de dezembro de 1874. Ora, tendo essa emprêsa iniciado o serviço de assentamento de trilhos em diversas ruas do Rio Comprido, sem antes solicitar e obtêr do Govêrno Imperial a indispensável concessão, agira irregularmente, o que fêz com que o Ministro Rodrigo Augusto da Silva, por Aviso de 24 de dezembro de 1887, a interpelasse a respeito, fazendo sentir que "a Ilustríssima Câmara Municipal não tinha competência para fazer concessões de trilhos de carris de ferro".

Veio, depois, a República. O túnel, com a extensão de 200 m., já estava perfurado, mas a linha de bondes, cuja construção tinha sido apenas iniciada, não prosseguiu.

A 19 de março de 1901, o Decreto n.º 799 do legislativo municipal autorizou a novação do contrato de 1886, com o fim, não só de permitir o emprêgo da tração elétrica nessa linha, como de tornar sem efeito a permissão originàriamente concedida de cobrar taxa de pedagem através do túnel, devendo o mesmo ser entregue ao livre trânsito público.

Naquele sentido, porém, nada se fêz, sendo, afinal, declarada caduca a concessão pelo Decreto n.º 519, de 30 de março de 1905.

"QUESTÃO DE BONDES"

POR

ANGELO AGOSTINI

Trilhos do Rio

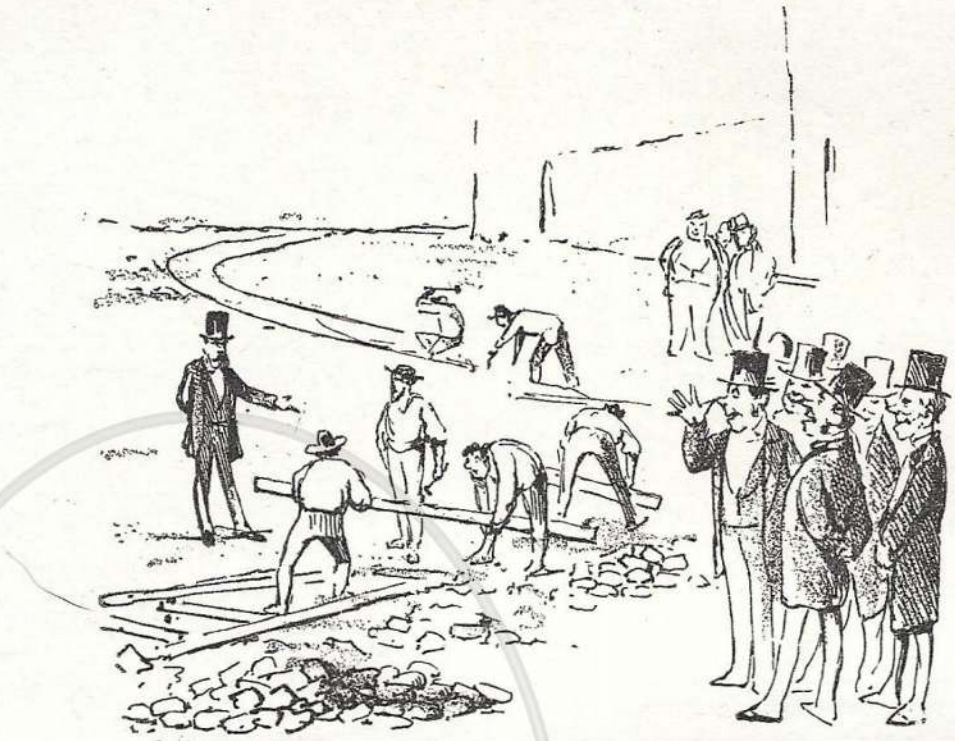
(Reproduzido da "Revista Ilustrada" de 24 de novembro de 1877)

Há cêrca de vinte anos, tinha-se concedido privilégio para bondes a um respeitável brasileiro, o Sr. Conselheiro Batista d'Oliveira, o qual, receiando que lhe desse a traça, tratou de o passar ao Sr. Barão de Mauá, hoje Visconde.

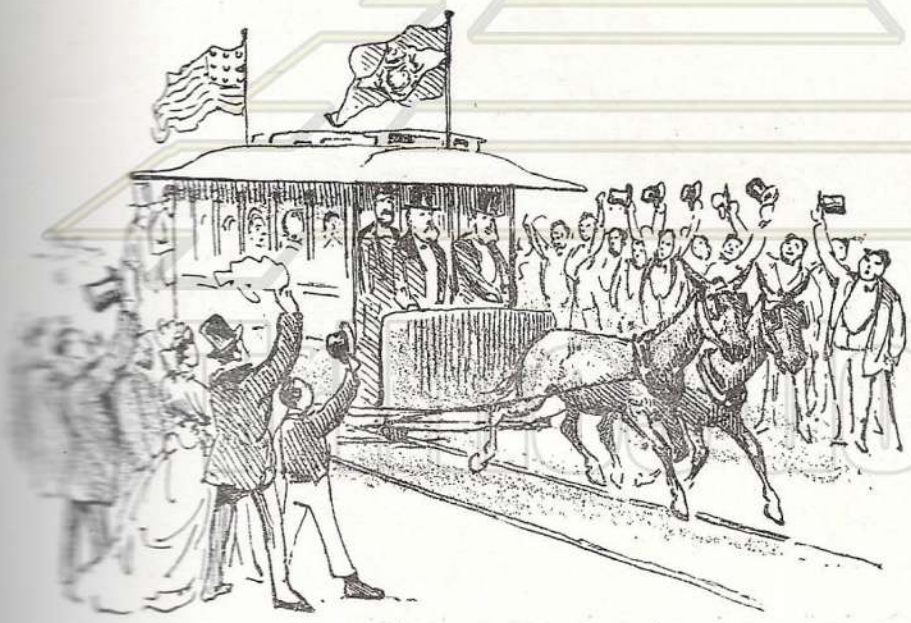
Sua Excia., preocupado com os seus negócios bancários, e tendo já levado espiga com as Maxambombas, julgou prudente guardá-lo de quarentena.

Um belo dia, apresentou-se ao Sr. de Mauá um norte-americano, o Sr. Charles Greenough, que lhe propôs a compra do privilégio por 100 contos.

Feita a transação, o Sr. Greenough tratou logo de formar uma Companhia aqui na Côrte e passar ações, que foram repelidas com entusiasmo.

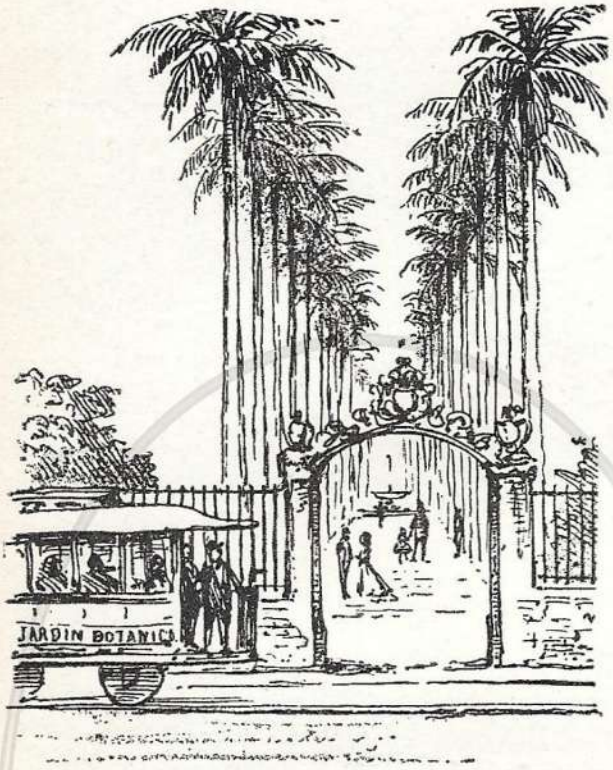


Reunindo então meia duzia de amigos, que não receiavam perder o seu dinheiro, deu logo começo aos trabalhos da via-férrea. Os nossos capitalistas riam-se e diziam: "Não há de ser o nosso dinheiro que se há de enterrar ali!"

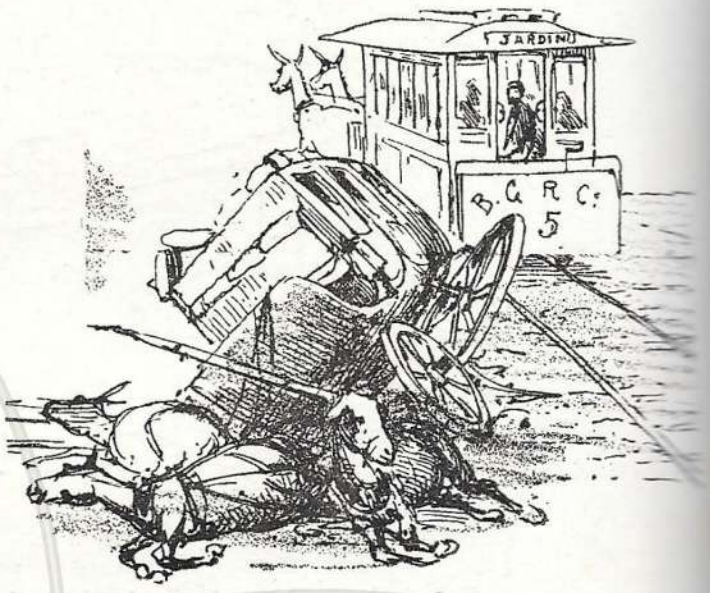


A atividade e energia do americano obtiveram um esplêndido resultado. Os bondes começaram a funcionar e o público ficou embatucado diante de tão belo resultado.

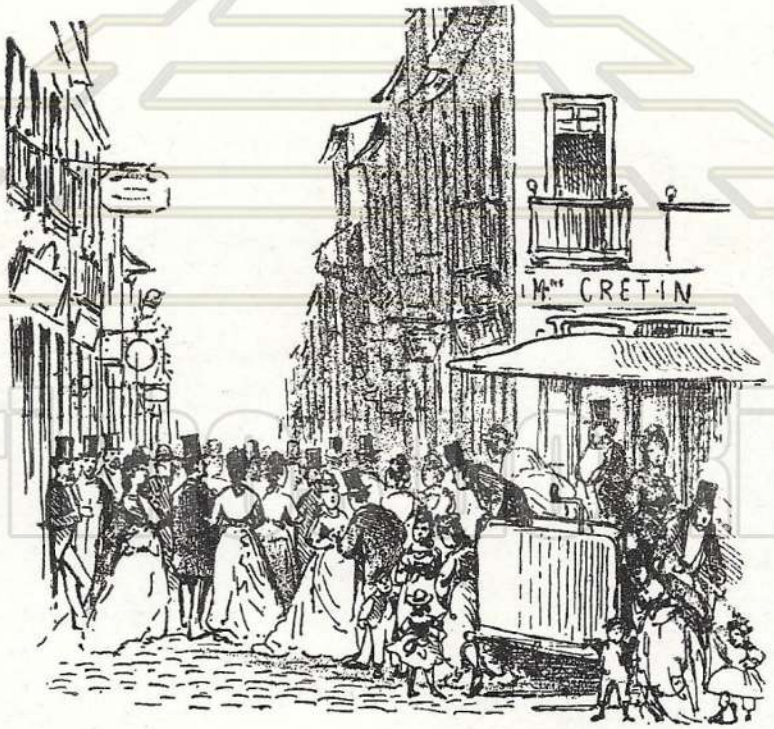
"Queremos a ç õ e s ! Queremos ações!" — gritaram então os capitalistas. "Agora é tarde — respondeu-lhe o Sr. Greenough — Não preciso mais de dinheiro".



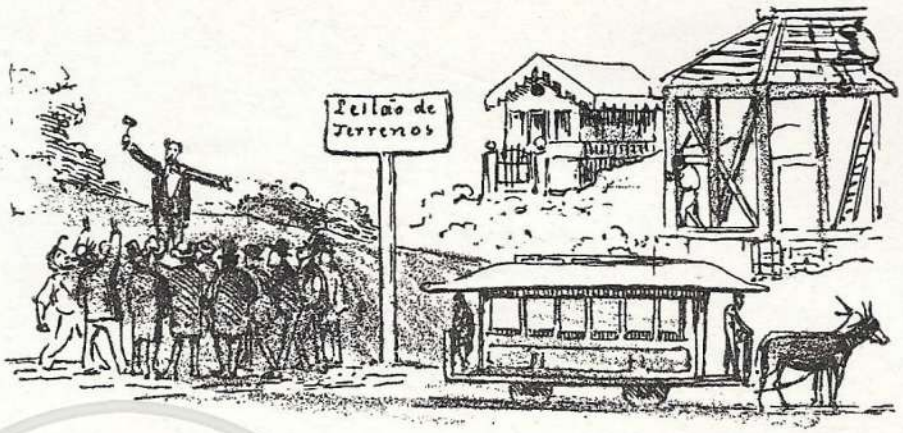
Efetivamente, com a renda do trânsito, entre a cidade e o largo do Machado, construiu-se toda a linha até o Jardim Botânico, tendo os poucos acionistas feito apenas uma entrada de 22,1/2 %.



Debalde, as antigas deligências procuraram lutar mas, em pouco tempo, ficaram esmagadas pela poderosa adversária.

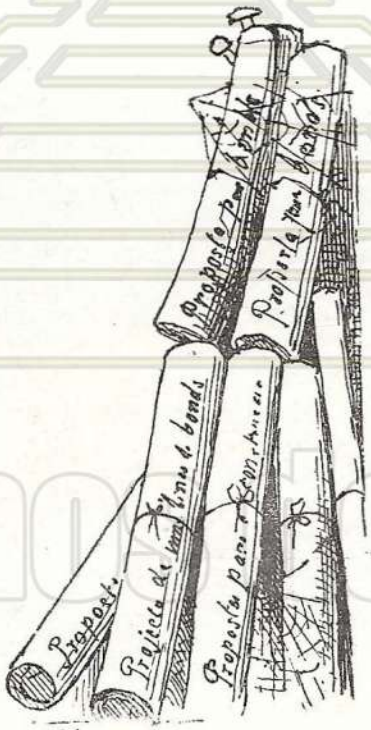


A "Botanical Garden" continuou cada vez mais próspera, operando uma revolução entre os nossos costumes, centuplicando o movimento de passageiros e enchendo as ruas de famílias que viviam enterradas em suas casas, beneficiando assim o comércio.



Vendeu-se grande quantidade de terrenos, arremataram-se lotes, novas ruas se abriram e milhares de casas se edificaram, aumentando considerávelmente a renda Municipal e do Tesouro.

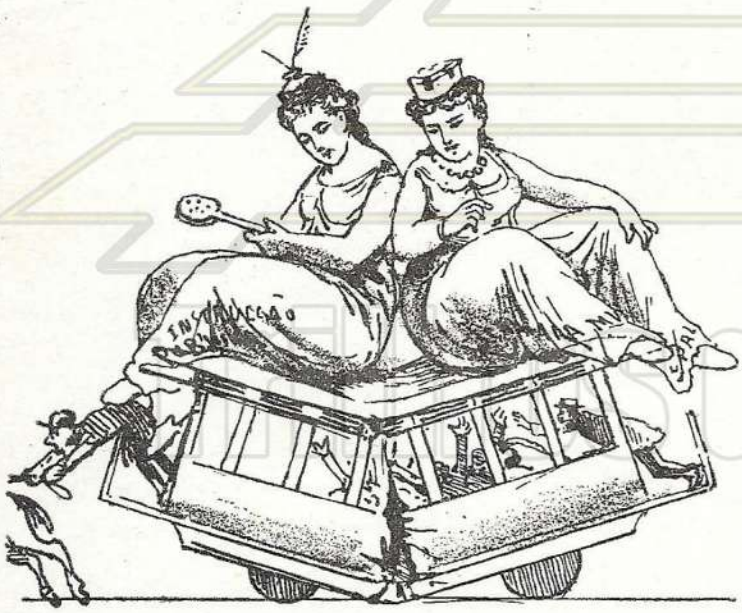
Considerado o negócio de bondes como o "nec plus ultra" das calamidades, milhares de propostas subiram para os altos poderes do Estado...



...onde, durante alguns anos, criaram sofrível quantidade de bolôr.

Ao Conselheiro Costa Pereira coube a importante e espinhosa missão de distribuir os "bondíficos" privilégios.

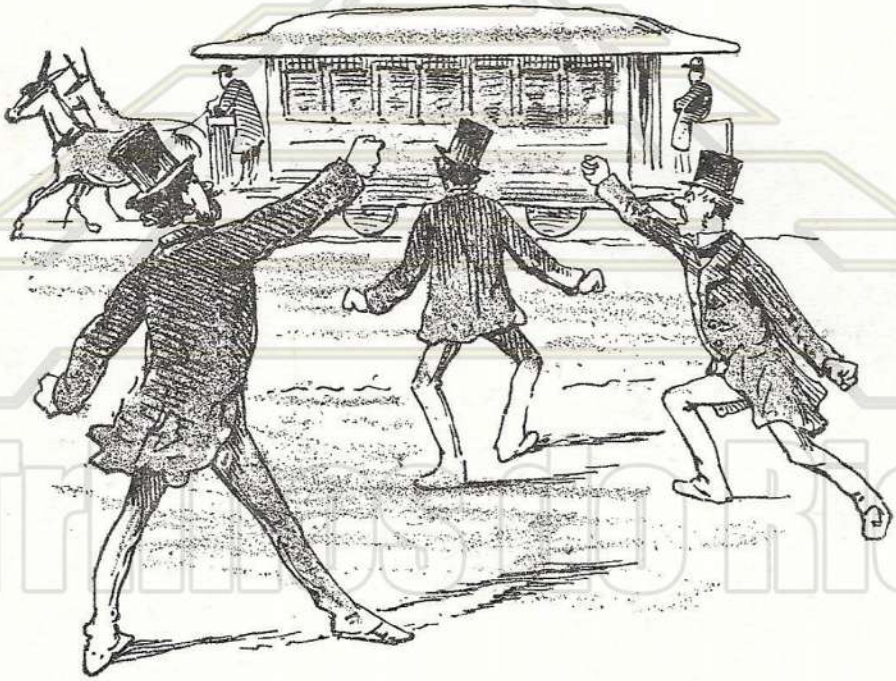
As ações na praça foram logo pedidas, disputadas e arrancadas, dando imediatamente 50 e 100 mil réis de prêmio.



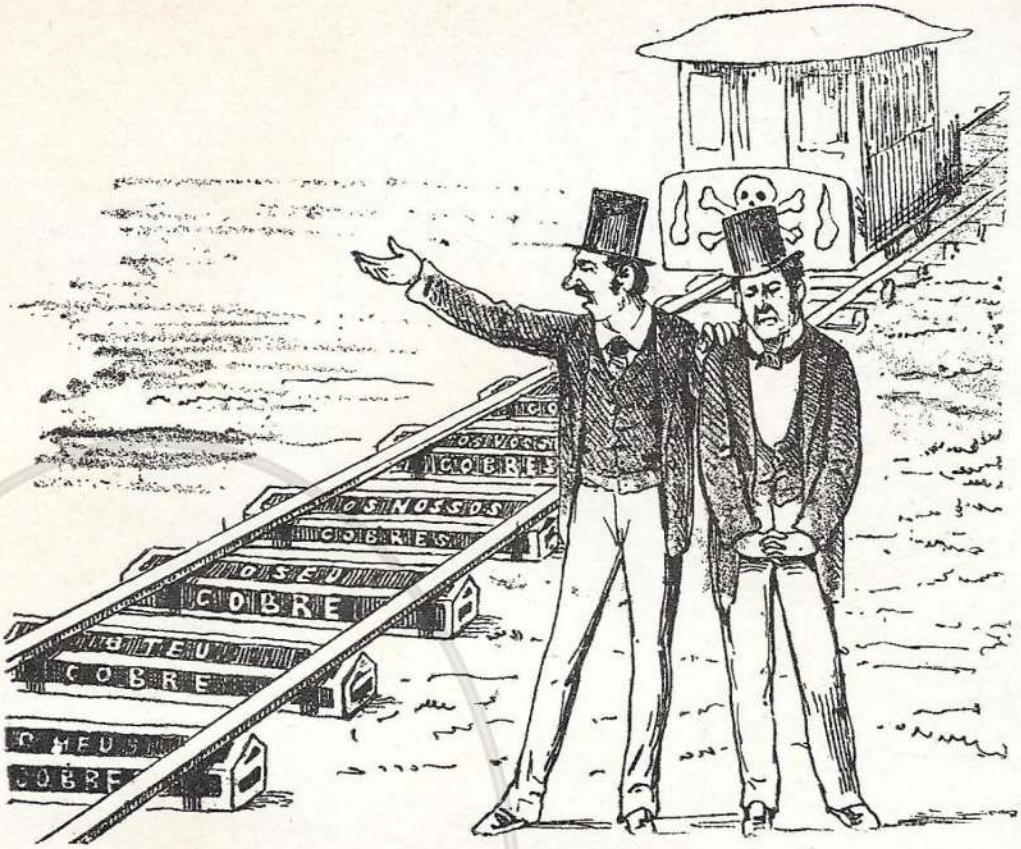
Apesar do Govêrno ter exigido onus tais, que bastavam únicamente os que eram aplicados à Câmara Municipal e à Instrução Pública para rebentar qualquer Companhia...

...cada Província teve os seus bondes. Houve até proposta para bondes nas cidades de Meia Pataca e Madre de Deus do Angú.

Estabeleceu-se grande jogo de ações. Os mais finos, porém, desfizeram-se delas, deixando-as nas mãos dos outros que ficaram, como no jogo do burro, bastante encavacados.



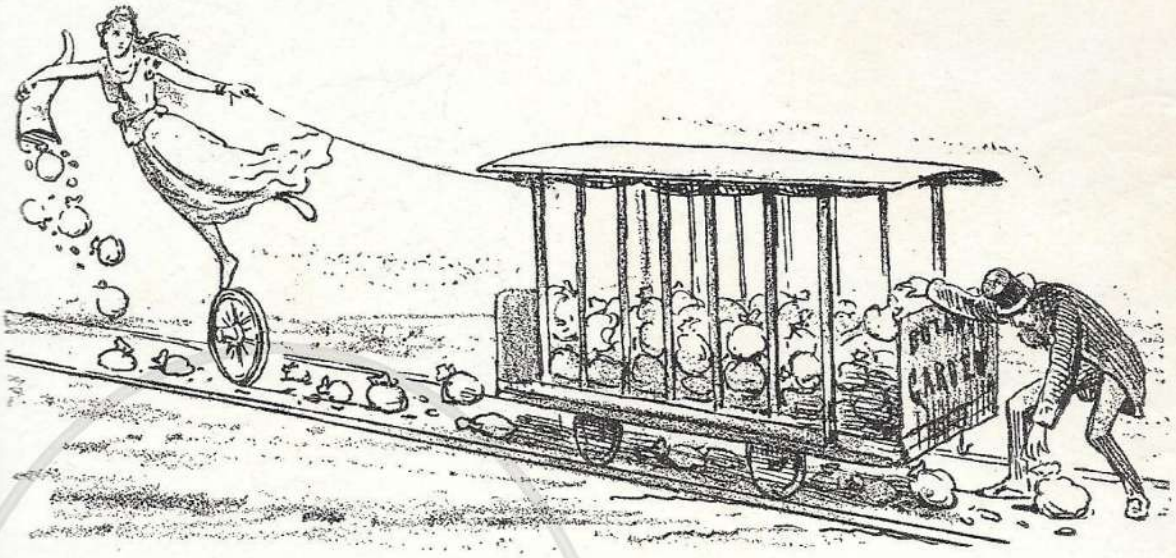
Começou-se a compreender que, no Brasil, só havia um Rio de Janeiro e um Botafogo, e os bondes desceram logo 90% na estima de seus admiradores e o entusiasmo esfriou de uma vez.



Fôra uma fébre fatal! Uma fébre "bondicídia"! Quantos acionistas não terão dito, a olhar para certos trilhos: "Aí jazem os nossos cobres!"

Enquanto isso, mestre Greenough leva todos os dias para o banco alguns contos de réis que representam mais de 200% de lucro.

Trilhos do Rio



Pelo que se vê, a Fortuna tomou conta da emprêsa e a "Botanical Garden" colhe cada vez maiores lucros, e sem onus nem rival!

A inveja então clamou: "Isto também é muita felicidade!"

Forjou-se então a Emprêsa Copacabana. Mas, ponderava o Bom Senso: "Furar túneis, desapropriar, construir tudo isso importa em muito dinheiro e, além disso, a concurrência da outra, etc".

Puzeram o Sr. Bom Senso na rua e...

...o Govêrno concedeu o privilégio...

...o qual foi logo apresentado ao Sr. Greenough. "Agora você não será o único a mamar lá pelo Catête e Botafogo! Mas, se quizer, poderemos nos entender...

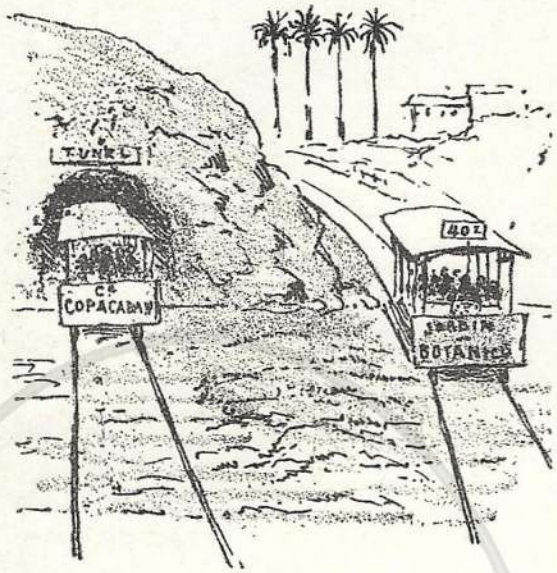
...desde que abra os cordões à sua bolsa! Quantia que sirva, entende?"

Greenough, no entanto, entendeu que não abrir os cordões à bolsa, o que causou estupefação na nova Emprêsa.

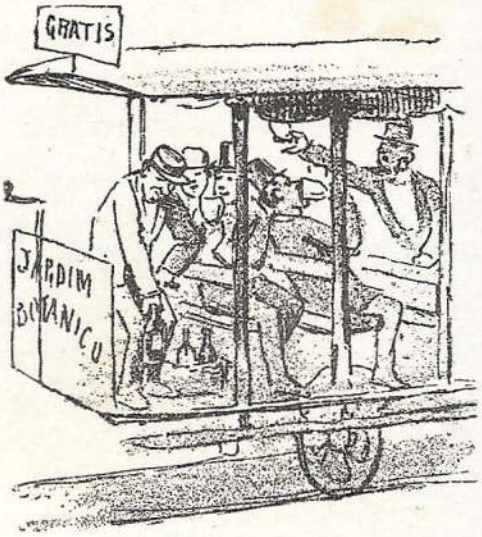
Furiosa e desapontada, não teve remédio senão dar começo às obras...

protegida pela Polícia, que a ajudou a atravessar os trilhos da rival.

Nem assim! E a questão foi submetida aos tribunais.



Admitindo que a linha da Copacabana se conclua, os benéficos efeitos da concurrência se farão logo sentir: 40 réis até o largo dos Leões...



...e, se fôr preciso, gratis e com direito a uma garrafa de cerveja!

Resultado inevitável para uma e...

...continuação da pepineira para outro.

ESCASSEZ DE ALFAFA EM CONSEQUÊNCIA DA EPIDEMIA DA "CÓLERA-MORBUS" — DIMINUIDA A RAÇÃO DOS ANIMAIS.

Em janeiro de 1887, foi a Companhia surpreendida com uma comunicação de seus fornecedores de alfafa, João de Souza & Cia., de que havia sido majorado o preço dessa forragem de 64 para 90 réis o quilo, atendendo às despêsas extraordinárias com a quarentena forçada dêsse gênero na Ilha Grande, em consequência da epidemia de cólera. Teria ainda a Companhia de reduzir de 1/3 por dia a ração de seus animais, dado o escasseamento do produto.

Diante disso, tratou, imediatamente, não só de obter informações do preço por que poderia aqui chegar o fêno importado diretamente de Hamburgo e Nova York, como também de adquirir de outros fornecedores nesta praça a maior quantidade possível de alfafa. Foram, então, comprados 2.200 fardos, pagando a Companhia entre 115 e 120 réis o quilo.

Com o "stock" existente nos seus armazéns e com o que acabava de ser comprado, poder-se-ia, reduzindo de 1/3 a ração, equilibrar a situação até fins de junho, o que, incontestàvelmente, colocava a Companhia em bôas condições, sem privar os animais do fornecimento de um dos seus principais alimentos.

Antes do fim do mês, porém, melhorou êsse estado de coisas, conforme se poderá vêr da seguinte carta que, a 21 de janeiro, a Companhia recebeu do seu antigo fornecedor:

"Senhores,

Na qualidade de fornecedores de alfafa a essa Companhia, vimos declarar a VV. EEcias. que, para o trimestre corrente, a findar em 31 de março p.f., pensamos poder efetuar a entrega de 25.000 quilos de alfafa, equivalentes a 900 fardos mais ou menos (isto é, menos 25.000 quilos do que o mínimo marcado no nosso contrato), cuja entrega acabaremos de completar, logo que chegue a êste pôrto o navio "Philadelfia", já em viagem da Ilha Grande para aqui.

Atendendo, porém, às anormais circunstâncias que estamos atravessando e, sendo-nos impossível marcar época precisa para continuarmos a entrega dessa forragem, em continuação e de acôrdo com o nosso contrato, visto estar atualmente fechado o pôrto do Rosário, por ordem do Govêrno Imperial, esperamos que essa falta involuntária nos seja relevada.

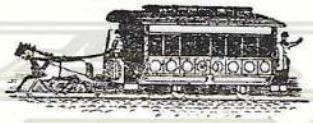
Outrossim, tendo sido forçados, para cumprimento do contrato, a fazer despêsas extraordinárias, as quais se elevam à quantia de 12:000$000, mais ou menos, a fim de fazer vir do Lazarêto a êste pôrto a alfafa que ora estamos entregando, despêsas essas provenientes de frétes, desinfecções e demora de quarentenas, deixamos estas despêsas ao arbítrio dessa digna Diretoria, esperando sua benevolência em nos auxiliar nesta emergência, como entenderem de justiça.

Durante os quatro anos que seguidamente temos servido a essa Companhia, como fornecedores de alfafa, julgamos nunca ter dado ocasião a nenhuma observação por falta de cumprimento do nosso contrato, e esperamos que isto sirva de prova para justificar o favor que agora esperamos merecer de VV.EEcias.

(a) João de Souza & Cia."

Estando tudo a indicar que continuaria por algum tempo a clausúra dos portos do Império às procedências

do Rio da Prata, dada a intensidade com que, infelizmente, grassava naquelas regiões a epidemia de cólera, tomou a Companhia em consideração a proposta acima, "atendendo que seria compensado mais um pequeno sacrifício para assegurar a seus animais êsse alimento necessário".



Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

A CIA. JARDIM BOTÂNICO ENCOMENDA UM BONDE DE LUXO PARA SERVIR À FAMÍLIA IMPERIAL — UTILIZA-SE DO MESMO O PRESIDENTE DEODORO DA FONSECA.

Regente do Império, em nome de seu pai ([135]), a Princeza Isabel transportava-se, frequentemente, de bonde, do Palácio Isabel ([136]) até a Quinta da Bôa Vista.

A 18 de julho de 1887, seguindo o exemplo da Cia. de São Cristóvão, que já havia mandado construir um carro especial em suas oficinas para ser oferecido à Família Imperial, dirigiu a "Jardim Botânico" a seu correspondende William B. Dening, em Nova York, o seguinte pedido:

"Rogamos a V.S. que encomende, por conta desta Companhia, aos Srs. John Stephenson & Co. Ltd. ou a qualquer outro fabricante capaz de nos servir bem, um carro salão, ou antes, um carro Imperial (para uso exclusivo da Família Imperial), fechado, com assentos para 10 a 12 pessôas, isto é, com 4 poltronas "à pivot" (2 de cada lado), no centro do carro, ao redor de uma mesa pequena, um divã para acomodar duas ou três pessôas em

---

([135]) D. Pedro II, que se achava enfêrmo, embarcou para a Europa no dia 30 de junho de 1887, acompanhado da Imperatriz e do Príncipe D. Pedro Augusto. Regressou em agôsto do ano seguinte.

([136]) O Palácio Isabel, situado na rua Pinheiro Machado, serviu de residência da Princeza Isabel e de seu espôso Conde d'Eu e, recentemente, dos Presidentes da República. O prédio é hoje ocupado pela Prefeitura do Distrito Federal.

cada extremidade do carro e mais 4 cadeiras de braços (2 de frente e 2 atráz), menores, avulsas, sem "pivot".

As poltronas deverão ser estofadas, os divãs igualmente e as outras 4 cadeiras com assento de palhinha movediço, a fim de poder ser levantado.

Em um dos cantos do carro deve ser colocado um toilette-lavatório com depósito para água de beber e, no canto, um mictório, fechado, com porta reposteiro.

Todo ao redor do carro, em altura conveniente para não incomodar, devem achar-se colocados cabides com "netting" (rêde) para guardar chapéus, parasóis, etc.

O carro deve ser construido para ser movido e iluminado por eletricidade e provido de todos os mais modernos melhoramentos, como seja, salva-vidas, etc.

E' indispensável que V.S. empregue todos os seus esforços para conseguir do fabricante que o carro, inclusive o seu mecanismo e acumuladores de eletricidade, não exceda ao pêso máximo de 3½ a 4 toneladas, de forma que, no caso de não funcionar a fôrça elétrica, possa êle ser puxado à vontade por animais.

Daríamos preferência ao sistêma de acumuladores "Julien"; todavia, deixaremos ao seu alvitre escolher o que houver de mais apropriado e pràticamente reconhecido para bem funcionar por meio de acumuladores (dos quais será necessário mandar um duplo jôgo). Em todo o caso, o maquinismo há de ser colocado de tal forma debaixo do carro que permaneça invisível às pessôas dentro do mesmo.

Desejamos que, no centro do teto (do lado de fora), seja colocada, em forma de ornamento, a corôa Imperial, de modo que o reflexo da lâmpada elétrica, colocada em baixo da Corôa para iluminação do interior do carro, possa iluminar a dita Corôa.

Os faróis em cada extremidade do carro devem ser colocados de tal forma que sòmente sejam visíveis do lado de fora e não incomodem a vista das pessôas que se acharem dentro do mesmo.

Todo o carro deve ser ricamente pintado por fora e por dentro e deve vir com cortinados, reposteiros e espêlhos nos lugares apropriados (como, por exemplo, por cima dos divãs), atapetado em tôdas as partes e com tímpanos elétricos.

O carro não deve mostrar letreiro algum. Externamente, de cada lado e no centro dos painéis, deve vir pintada apenas a Corôa Imperial.

Dimensões: Comprimento, inclusive plataforma, 20 pés e 6 polegadas; largura, 6 pés e 1 polegada; altura do chão até o teto (dentro do carro), 7 pés. Para os acumuladores deve ser construido um assoalho duplo, a fim de ficarem invisíveis às pessôas que se acharem dentro do carro.

Com êstes apontamentos para lhe guiar, confiamos em seu critério para nos mandar um carro que fará honra, não só ao fabricante, como também a esta Companhia. Recomendamos-lhe, especialmente, empregar todos os esforços para que sejamos bem servidos e rogamos-lhe o favor de comunicar-nos, pelo telégrafo, o custo aproximado do referido carro e também se será possível aprontá-lo em tempo para que esteja no Rio de Janeiro até princípios de outubro próximo vindouro, o mais tardar".

A resposta não se fêz esperar e, um mês depois, a Companhia fechou o negócio por telegrama.

Dez anos antes, ao tempo da "Botanical Garden", também fôra feita, na América do Norte, a encomenda de um dêsses carros de luxo, do tipo conhecido por "salão de visitas" (137), para a Família Imperial. Levaram quase um ano na sua construção e, afinal, em junho de 1878, embarcaram-no com destino ao Rio, no veleiro "Etta & Josie". Em meio à viagem, porém, a embarcação foi acossada por violento temporal que lhe abriu enorme rombo no costado. Não teve a tripulação senão como

---

(137) Na América do Norte, era conhecido por "drawing-room car".

abandonar o barco, havendo antes o capitão ordenado que se lhe ateasse fogo, a fim dos destroços não ficarem vagando a esmo, com risco para os demais navios. Foi, assim, para o fundo do mar o primeiro carro de luxo destinado à Família Imperial.

Voltemos à "Jardim Botânico". A 5 de dezembro de 1887, esta Companhia pediu permissão ao Govêrno para prolongar o desvio da rua Guanabara até a rua do Rôso ([138]), "para servir ao tráfego do carro que ia ser ofertado à S. A. Imperial Regente". Obtido, no dia 15, despacho favorável, requereu, nêsse mesmo mês, a devida licença da Câmara Municipal para o assentamento dêste ramal.

Não conseguimos apurar se o ramal foi construido; sabemos, apenas, que a Princeza Isabel não chegou a se utilizar dêsse bonde.

Logo depois, veio a República, fazendo com que o mesmo sofresse profundas modificações: a cúpula, por exemplo, passou a ser encimada pela esfera com a legenda "Ordem e Progresso"; foram apagadas as Corôas Imperiais pintadas nos painéis laterais externos; os acumuladores foram abolidos e substituida a tração elétrica pela animada, etc.

Serviu-se dêste bonde, pela primeira vez, o Generalíssimo Deodoro da Fonseca, no dia 26 de junho de 1890, quando foi inaugurada a linha "Praia Vermelha".

Os assentos eram todos estofados e forrados de damasco cinzento-pérola e as cortinas da mesma côr. Foi um dos mais luxuosos carros no gênero, tendo custado à Companhia a exorbitância de 11 contos de réis.

([138]) Atual rua Coelho Neto.

BONDES ACIONADOS POR ACUMULADORES ELÉTRICOS — AS EXPERIÊNCIAS COM OS APARÊLHOS "JULIEN".

Os aparêlhos elétricos do engenheiro belga, Edmond Julien — acumuladores de luz e de fôrça motriz — eram a última palavra da ciência e uma das maravilhas industriais do século.

O relatório do Júri Internacional, que examinara as diferentes invenções no Concurso Internacional de Tração Mecânica e Material de Tramways, realizado durante a Exposição Universal de Antuérpia, em 1885, deixava incontestada a proposição acima.

Nêsse certame, havia ficado plenamente demonstrado que, quanto à tração dos carros urbanos e carris de ferro, os do sistema Julien eram os mais garantidos, os mais perfeitos e os mais econômicos no custeio das linhas.

Nos Estados Unidos, o invento Julien produzira tal impressão que os diretôres das diferentes companhias de "tramways" resolveram convidar êsse engenheiro belga a ir demonstrar ali a praticabilidade do seu sistema. Acedendo ao convite, foi êle a Nova York e o resultado de suas experiências foi a organização de uma grande emprêsa para a aplicação do seu privilégio à iluminação e à tração dos bondes, tendo o Sr. Julien recebido vultosa quantia, além de uma participação nos lucros da companhia.

Pouco depois, 33 cidades das mais importantes nos Estados Unidos também adotavam o sistema Julien. A fábrica "Julien Electric Company", situada em Camden,

Nova Jersey, produzindo diàriamente 60.000 quilos de acumuladores, já não podia satisfazer as encomendas dêsses aparêlhos e trabalhava ativamente para duplicar a produção. E em muitos outros pontos do país, formavam-se filiais da "Julien Electric", para a exploração do sistema.

Também em Hamburgo e Bruxelas funcionavam os carros Julien, dando a mais ampla satisfação ao público e às emprêsas de bondes que, em grande número de casos, viam nesse sistema a salvação de avultados capitais, bastante comprometidos pelo crescente aumento no custeio de animais e forragem.

Paris, Roma, Nápoles, Turim, Viena e Berlim adotavam também o sistema Julien nas suas rêdes de carris urbanos, sendo que a Cia. de Carris de Ferro, de Lisbôa, construira diversos carros para o seu serviço, conseguindo dêles uma velocidade de 5,50 metros por segundo, no plano, e 3,00 metros em rampas de 6%, velocidades essas jamais alcançadas, mesmo quando utilizados quatro animais.

No Rio de Janeiro, a adoção dêsse sistema de tração elétrica poderia, também, pela grande economia no custeio das diferentes linhas de viação urbana, aumentar consideràvelmente o valor das respectivas emprêsas. Seria a maior das revoluções industriais que se operariam nesta Capital e em todo o país. Além disso, a simplicidade e segurança dos aparêlhos excluiam a hipótese de qualquer interrupção do tráfego e, quanto à economia, bastava lembrar que, só nas quatro principais companhias de bondes da Côrte, ela se elevaria a mais de 700 contos por ano, devido à redução do custeio (139).

Quanto ao asseio dos carros, comodidade dos passa-

---

(139) Êste cálculo foi feito, tomando-se por base os dados constantes dos Relatórios das seguintes emprêsas:

Cia. São Cristóvão	205:000$000
Cia. Jardim Botânico	197:000$000
Cia. Carris Urbanos	186:000$000
Cia. Vila Isabel	115:000$000

geiros, supressão do capital empregado em animais e estrebarias, suas perdas consequentes e certas, redução do pessoal e de espaço nas estações, eram vantagens reais e intuitivas.

Influenciada por tais argumentos, a Cia. Jardim Botânico fêz uma série de ensaios com os acumuladores Julien instalados em seus carros. Uma dessas experiências foi por ocasião da abertura da Exposição dos Caminhos de Ferro Brasileiros, no dia 2 de julho de 1887.

O Clube de Engenharia organizara essa exposição que iria figurar como seção brasileira na grande Exposição Internacional de Caminhos de Ferro, a se realizar, naquele ano, em Paris.

Às 8 1/4 da noite, reunidos os diretores do grande certame, na sala de honra do Imperial Liceu de Artes e Ofícios, chegaram Suas Altezas a Princeza Imperial Regente e seu Augusto Consorte e os Ministros do Império, Justiça, Marinha e Agricultura, sendo imediatamente instalada a sessão e lido o discurso inaugural pelo Conselheiro Rodrigo Augusto da Silva, na qualidade de presidente da comissão executiva do Clube de Engenharia. Em seguida, fêz o histórico das estradas de ferro no país o Dr. Antônio Paulo de Melo Barreto, presidente daquele Clube.

Finda a cerimônia, Suas Altezas visitaram a Exposição, retirando-se às 10 1/4, tendo sido inaugurado, nessa ocasião, o bonde movido pelos acumuladores elétricos.

Êste carro, vistosamente iluminado por duas lâmpadas elétricas, havia partido, pouco antes, da estação do largo dos Leões, em direção ao largo do Machado, onde acolheu o Dr. Augusto Maria de Bulhões, fiscal das companhias de carris, e seus auxiliares, os quais, tomando lugar na plataforma da frente, tiveram ocasião de bem examinar o funcionamento dos aparêlhos.

Chegando ao edifício da Exposição, embarcaram no bonde a Princeza Isabel e seu marido o Conde d'Eu, o Ministro da Agricultura, diretores das demais companhias de carris da Côrte e muitos cavalheiros da nossa mais alta sociedade.

Sob calorosos vivas da população, partiu o estranho veículo pelas ruas da Carioca, Visconde do Rio Branco até a estação do Corpo de Bombeiros, onde Suas Altezas se transferiram para a sua carruagem, seguindo o bonde com as demais pessôas pela travessa do Senado, rua do mesmo nome, rua do Espírito Santo (140), praça da Constiuição (141), novamente rua da Carioca ao largo do mesmo nome e, daí, de volta à estação do largo dos Leões.

No dia seguinte, um jornal desta cidade, referindo-se ao acontecimento, comentava:

"O bonde movido pelos acumuladores elétricos do sistema Julien representa uma das maiores conquistas do século, a perseverança e a tenacidade de um homem que se lança, resoluto, em busca de um resultado e que antevê a aplicação da sua descoberta à indústria, à higiene, ao progresso, à economia pública e particular e o engrandecimento das emprêsas de locomoção e, com elas, o desenvolvimento das cidades e o melhoramento dos transportes urbanos.

A revolução que os acumuladores Julien vêm operar é extraordinária e o papel que êles representarão, no futuro social e econômico do mundo civilizado, não poderá ser previsto, dadas as suas múltiplas e complexas aplicações.

O que a capital do Império do Brasil viu ontem não foi uma simples experiência de um especulador, nem uma efêmera manifestação de tentativas utopistas. Trata-se de uma descoberta nova para nós, é verdade, mas posta já em prática nas principais cidades da América do Norte e em muitos outros pontos do Velho Mundo".

Dez dias depois, a 12 de julho, fêz-se outra demonstração pública dêsse melhoramento. Às 4½ da tarde,

---

(140) Atual rua Pedro I.

(141) Antigo largo do Rocío Grande e Campo dos Ciganos e da Lampadoza. Depois praça Tiradentes. Hoje praça da Independência.

reunidos na estação do largo do Machado cêrca de 150 convidados, representando tôdas as classes da sociedade culta, partiu o bonde elétrico, dirigido pelo Sr. Simeon Miller, gerente da Cia. Jardim Botânico, em direção à estação da Gávea. Na frente, ia um bonde com a banda de música e, atráz, três bondes especiais, conduzindo os convidados.

O trajeto, do ponto de partida até um pouco adiante do largo dos Leões, fêz-se sem novidade, atingindo o bonde elétrico a velocidade média de 2,00 metros por segundo e 3,00 metros na máxima. Ao passar, no entanto, o referido logradouro, descobriu-se que os bronzes em que giravam os eixos das rodas do carro tinha sido aquecidos em extremo, devido ao atrito exagerado motivado pelo excesso de pêso, dando lugar à fusão das peças.

Êste acidente determinou a retirada do carro elétrico, que foi substituído por um bonde ordinário puxado a burros.

Apesar de tudo, a festa não perdeu todo o seu interêsse, porque também fazia parte do programa um banquete na estação da Olaria, na Gávea. E, de fato, quando ali chegaram os convidados, foi-lhes apresentado um apetitoso menú, sendo, nessa ocasião, iluminada a eletricidade a sala do pavimento superior da estação onde estavam preparadas as mesas, por meio de 13 lâmpadas alimentadas por um acumulador Julien. À sobremêsa, foram levantados diversos brindes.

Não obstante parecer que o engenheiro Edmond Julien tivesse resolvido o mais importante problema da época, as experiências feitas com o bonde elétrico não convenceram os diretores da Cia. Jardim Botânico.

E, pouco depois, as companhias de "tramways" dos Estados Unidos e da Europa, também abandonavam, por completo, êsse sistema, voltando algumas, como as de Bruxelas, ao emprêgo da tração animal.

Trilhos do Rio

PROPOSTAS DE COMPRA DA CIA. JARDIM BOTÂNICO — OFERTAS FEITAS POR UM CONSÓRCIO NORTE-AMERICANO E POR UM GRUPO DE CAPITALISTAS BELGAS.

Por volta de outubro de 1889, andou por aqui um Sr. Netleton, representante de um consórcio norte-americano, tratando da compra das principais companhias de bondes do Rio.

À Cia. Jardim Botânico apresentou êle a seguinte proposta: aquisição de todos os bens, ações, direitos e concessões pelo preço de 7.500 contos, a ser pago em ações e debêntures da nova emprêsa de carris, sendo 2/3 em ações e 1/3 em debêntures, juros de 5% ao ano, valôr de 10.000 contos.

Tendo ficado de voltar ao assunto, assim que resolvesse com as demais emprêsas de carris, não mais apareceu na Companhia.

A 10 de novembro, surge novo pretendente à compra da "Jardim Botânico", desta vez um grupo de capitalistas belgas, representado por um senhor de nome Merth.

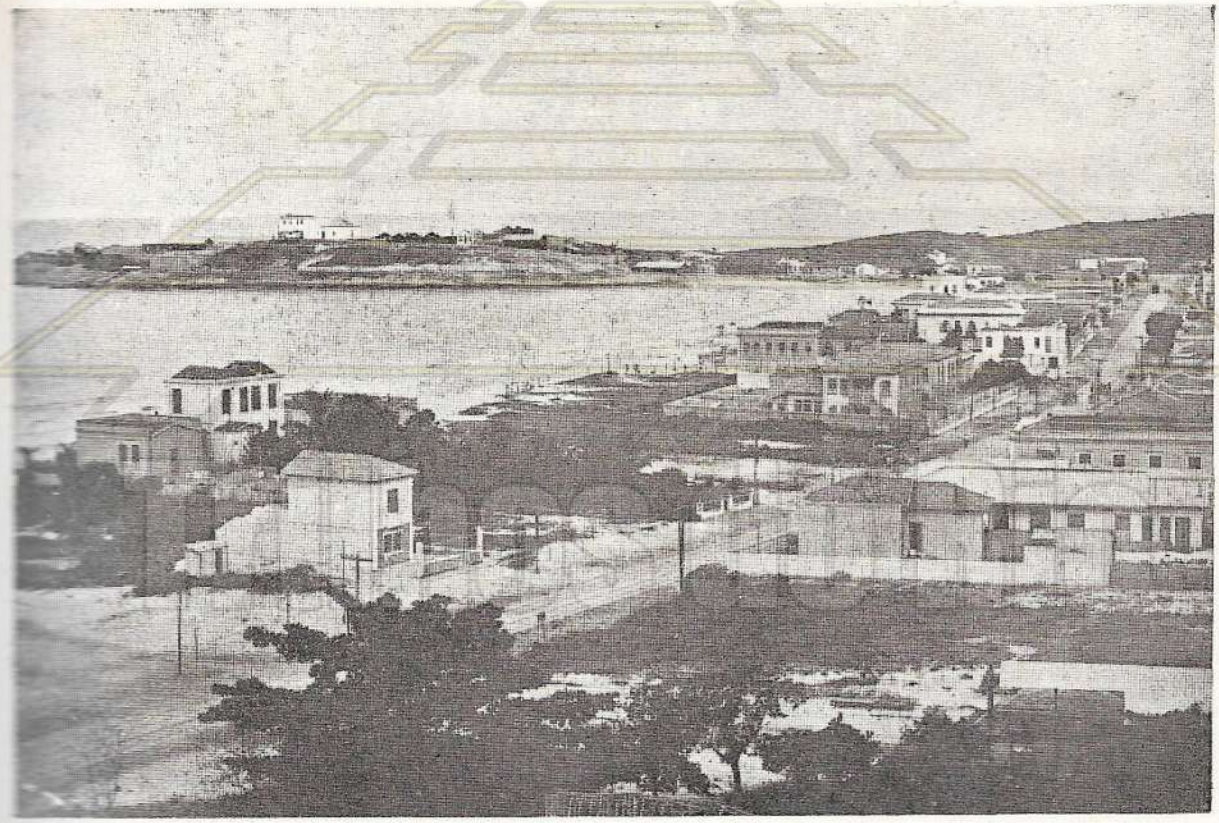
Ofereceu êle o preço de 25.000 francos, mas pediu um prazo razoável, a fim de encaminhar a proposta à Europa.

A Companhia não aceitou nem rejeitou a oferta, concedendo-lhe três meses para apresentar uma proposta firme.

Cinco dias depois foi proclamada a República, tendo êsse fato talvez concorrido para o Sr. Merth desinteressar-se do negócio.

Trilhos do Rio

A Avenida Central, em dezembro de 1906, vendo-se, no primeiro plano, a antiga rua Barão de S. Gonçalo (atual avenida Almirante Barroso); à esquerda, ao fundo, a Galeria Cruzeiro e, à direita, o terreno onde pouco depois foi construido o Pálace Hotel, já demolido.



Copacabana (Pôsto 6) por volta de 1910, vendo-se ao fundo a Igrejinha.

Eng.º JOSÉ DE CUPERTINO COELHO CINTRA
Gerente da Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico
1889-1893

TrilhosdoRio

O ENGENHEIRO COELHO CINTRA ASSUME A GERÊNCIA DA CIA. JARDIM BOTÂNICO — SUAS PRIMEIRAS INICIATIVAS.

Estava o engenheiro José de Cupertino Coelho Cintra ([142]) demarcando e medindo terras na antiga Província de Minas Gerais, quando, em setembro de 1889, por ocasião de uma de suas viagens ao Rio, em visita à família, foi chamado pelo Conselheiro Lourenço Cavalcante de Albuquerque, último Ministro da Agricultura no período monárquico, cuja influência decisiva se fazia sentir junto aos diretores da Cia. Jardim Botânico, a fim de ser convidado para o cargo de gerente dessa emprêsa, vago em virtude do falecimento de Simeon Miller.

Coelho Cintra, ciôso de sua personalidade e sem constrangimento, dada a amizade que o ligava ao Ministro, agradecendo embora à solicitude, ponderou:

([142]) O Dr. Coelho Cintra nasceu em Pernambuco, a 18 de setembro de 1843. Sua vida é um exemplo de atividade e de trabalho: fundou núcleos coloniais no Espírito Santo e no Rio Grande do Sul, logo depois de empossado no alto cargo de Inspetor Geral de Terras e Colonização do Império; dirigiu a internação de imigrantes durante a quadra epidêmica da febre amarela, nos anos de 1876 e 1877, sendo agraciado pelo Govêrno Português com a comenda da Ordem de Cristo; foi engenheiro-fiscal da E. F. Natal a Nova Cruz, no Rio Grande do Norte, da E. F. Quaraim a Itaquí, no Rio Grande do Sul, da E. F. Mogiana, em S. Paulo, e da E. F. Minas e Rio; exerceu o cargo de engenheiro-chefe da E. F. Carangola, em Minas; deixando a gerência da Cia. Jardim Botânico, representou a sua terra natal na Câmara dos Deputados em mais de uma legislatura; foi prefeito da cidade do Recife e, pouco depois, engenheiro-chefe das Obras do Pôrto de Pernambuco; serviu no gabinete do Ministro da Viação, Dr. Francisco Sá, e foi chefe da fiscalização da E. F. Teresópolis. Aposentou-se a 3 de novembro de 1921, com 78 anos de idade.

"Meu caro Conselheiro, não lhe parece uma certa diminuição um engenheiro-civil ser investido das funções de administrador de cocheiras?"

"Não, respondeu-lhe o Conselheiro. Tu, estou certo, imprimirás uma feição técnica às atividades do cargo, no sentido das cocheiras irem desaparecendo e de melhorar o que aí está, no tocante ao serviço da viação urbana".

Não obstante as seduções do cargo, imensas para a época (vencimentos mensais de um conto de réis e uma excelente casa para morar, à rua Humaitá, contígua à estação do largo dos Leões e que ainda hoje lá se encontra), Coelho Cintra pediu 24 horas para pensar. Aceitando-o, por fim, assumiu a gerência da Companhia a 1.º de outubro.

Dentre as suas primeiras iniciativas são dignas de nota a uniformização da pintura dos bondes e a proibição do uso do chicote, instrumento cruel e infalível nas mãos dos cocheiros algozes que lanhavam impiedosamente o dôrso dos animais exaustos, já sem fôrças para corrigirem os atrazos no horário.

Todos os bondes da Companhia eram, então, pintados por grupos, em côres diversas, correspondendo cada grupo aos bairros a que serviam, cujos nomes figuravam na parte externa das plataformas, em letras garrafais, dispostas em semi-círculo.

Voltando sua atenção para essas pinturas espetaculares, Coelho Cintra determinou que, um a um, sem prejuízo do tráfego, fôssem os carros submetidos a uma côr uniforme. Assim, em pouco tempo, todos passaram a se apresentar pintados de verde, com os tetos em côr branca brilhante e os bancos e balaústres envernizados a copal, assinaladas as longarinas do teto, na parte externa, com as iniciais da Companhia, equidistantemente dispostas: "C. F. C. J. B.".

Apenas os primeiros bondes começaram a circular, assim pintados a capricho com aquelas iniciais, não faltaram as interpretações... Certo repórter, despeitado por

não haver conseguido a renovação do seu passe permanente, publicou a primeira interpretação, um tanto venenosa, que, nem por isso, deixou de conquistar bôas risadas do próprio engenheiro Coelho Cintra: "Companhia Felizarda Contratante Judeu Barbado".

Zé-Povinho, porém, não a aceitou. Medindo os atos, compreendendo melhor o objetivo das reformas empreendidas pelo operoso gerente, deixou em paz as suas respeitáveis suiças, para decretar, qual "Vox Dei", outra interpretação mais consentânea com a realidade: "Cintra Faz Coisas Justas, Bôas".

Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

OS PRIMEIROS BONDES DE TOSTÃO DA CIA. JARDIM BOTÂNICO — A INSTITUIÇÃO DO "CARADURA".

Foi no comêço de 1884 que surgiu a idéia da Cia. Jardim Botânico estabelecer carros especiais para o transporte de passageiros e cargas, entre a cidade e o fim da praia de Botafogo, pelo preço de apenas 100 réis.

Além das simpatias que adviriam à Companhia com a adoção dessa medida, seria um meio interessante de combater a concurrência que lhe faziam as diligências, que conduziam passageiros por aquele preço até a mencionada praia.

A medida viria, além disso, favorecer as classes menos abastadas dos bairros servidos, razão pela qual foi, desde logo, julgada oportuna.

Assim, em fevereiro daquele ano, começou o tráfego dos chamados "bagageiros", entre o largo da Carioca e a praia de Botafogo.

Os "bagageiros" diferençavam-se dos bondes fechados pelas aberturas laterais, ao centro. Nêles podiam viajar passageiros descalços e sem colarinho e transportavam trouxas de roupa, taboleiros com verduras, frutas e dôces dos mercadores ambulantes, e outras pequenas cargas (143).

Cinco anos mais tarde, em 1889, quando o Dr. Coelho Cintra assumiu a gerência da Companhia, pouco mais de

---

(143) Antes disso, em fins de 1870, a "Botanical Garden" ensaiou também um tipo de caro mixto. Ostentava o letreiro "BAGAGEM E DESCALÇOS'.

80 bondes de passageiros constituia o seu material rodante, em máu estado de conservação ([144]). Os carros abertos de oito bancos representavam o tipo clássico, para transporte da elite carioca.

Os bagageiros, em número de 4, diferençavam-se dos bondes fechados, conforme já foi dito, apenas pelas aberturas laterais. Levavam carga e gente de tôda a espécie. Superlotados sempre, o condutôr mal conseguia cobrar o "tostãozinho" de tanta gente comprimida. Tinha êle de percorrer, por dentro, um bonde entupido de gente em pé, atravancado de volumes, plataformas cheias, etc.

"Observei a necessidade de mais veículos para os humildes — é o Dr. Coelho Cintra quem conta — e de habituar-se o povinho descalço a deixar os bagageiros exclusivamente para as bagagens.

Idealizei, então, os 'caraduras' de 6 balaústres, com espaço mais amplo destinado a alguma carga, ao centro do carro, e estribos corridos que facilitassem a tarefa do condutôr.

De bondes encostados foram obtidos os primeiros caraduras. Apenas concluido o primeiro, fí-lo circular, entregando-o ao público, em experiência. Nos painéis do teto, pela parte externa, ostentava o letreiro "SEGUNDA CLASSE".

Parou gente na rua do Catête e nas ruas percorridas pelo primeiro caradura, olhando aquilo, entre comentários".

Essa iniciativa, porém, ia acarretando uma verdadeira crise na administração da Companhia: o Dr. Coelho Cintra esteve mesmo para deixar a gerência da "Jardim Botânico", por culpa do caradura. De fato, no dia imediato

---

([144]) Possuia então a Cia. Jardim Botânico o seguinte número de carros: bondes abertos em serviço diário, 48; idem em reserva, 12; bondes fechados em serviço diário, 17; idem em reserva, 8. Total: em serviço diário, 65; em reserva, 20. Nos carros fechados estavam incluidos 4 bagageiros e 2 bondes-ambulância para epidemias. Vem a propósito lembrar que, em dias de excepcional movimento, como no Carnaval, a receita da Companhia atingia a 4:500$; nos dias normais, a receita diária não ia além de 2:500$.

ao da circulação dêsse tipo de bonde, muito cêdo, às 8 horas da manhã, esperava-o no escritório do largo do Machado o presidente da Companhia, Barão Ribeiro de Almeida, "para conferenciar acêrca de assunto muito importante".

A conferência girou, evidentemente, em tôrno dos caraduras. Acentuava o Barão que êsses bondes eram quase iguais aos de primeira classe e excessivamente confortáveis, em consequência do que, os carros de primeira classe seriam, por certo, abandonados pelo público, tudo em prejuízo da renda da Companhia. Portanto, a prudência aconselhava a não se mexer no que já estava feito.

"Com tôda a cordialidade — prossegue o Dr. Coelho Cintra — fiz vêr ao Barão que não procediam as suas apreensões: o caradura tinha saído em experiência, deixando ótima impressão dos resultados. Daí a dois dias as oficinas concluiriam mais 4 dêsses carros e que eu me responsabilizaria pelo seu êxito. Garanti, também, que êles não trariam diminuição da renda dos bondes de primeira classe.

Foi um custo convencê-lo. Só aquiesceu em manter o caradura, quando, intransigente, me dispuz a deixar a Companhia, uma vez que se me diminuia a confiança".

Afinal, tudo se acomodou e, dois dias depois, os caraduras cruzavam, em circulação, repletos de gente galhofeira e prendendo os olhares do carioca pândego.

"Tenho na memória — é ainda o Dr. Coelho Cintra quem conta — um cocheiro de caradura muito folgazão, um tal Cupertino, sempre gaiato, bem humorado. Suas pilhérias chegavam até meu gabinête de trabalho. Não podia servir em bondes de primeira classe, entre passageiros sisudos.

As cozinheiras, geralmente gente de côr, sofriam-lhe as piadas: 'Apára o bonde, cocheiro; apára'. E Cupertino travava o carro, apressadamente, cheio de solicitudes: 'Pronto madama; depois do 13 de maio, tem-se que apará dipressa...'

Num dia de apêrto, de dificuldades de transportes, dois vultos sociais de destaque, meus amigos o cirurgião dentista Napoleão Certain e Alexandre Wilson, valeram-se do caradura superlotado do Cupertino. Meu amigo Alexandre lembrou-se de perguntar-lhe porque chamavam aquele bonde de caradura. Cupertino, abrindo-lhe um cordial sorriso, não se demorou em responder: 'V.S. me descurpe, mas os passageiros é que é caradura...'"

Eis a história do "caradura" — ou o "taioba" de nossos dias — tal como foi contada pelo engenheiro patrício que o instituiu nesta cidade.

Trilhos do Rio

INAUGURAÇÃO DA LINHA PARA A PRAIA VERMELHA — TOCANTE MANIFESTAÇÃO AO GERENTE DA CIA. JARDIM BOTÂNICO.

Estava a diretoria da Cia. Jardim Botânico em entendimentos com o Govêrno Imperial para a renovação do seu contrato, quando adveio a República, passando os altos cargos do Govêrno a ser ocupados por antigos colegas de bancos acadêmicos, velhos amigos do Dr. José de Cupertino Coelho Cintra, gerente da emprêsa.

Junto a êles trabalhou, então, sem desfalecimento, objetivando as pretensões da Companhia, entre as quais o prolongamento da linha de bondes até a antiga Escola Militar, na praia Vermelha.

Aceita essa sugestão pelo General Benjamin Constant, Ministro da Guerra ([145]), requereu a Companhia, sem perda de tempo, ao presidente da Intendência Municipal, a necessária licença para assentar os trilhos e trafegar a linha, sem onus algum para o Estado, cobrando-se 200 réis pelas passagens inteiras da rua do Ouvidor até a Escola e 100 réis pelas meias-passagens de Botafogo à referida Escola, e vice-versa.

Concedida a licença, o Dr. Coelho Cintra deu início às obras e, em apenas seis dias, após trabalhos extraordi-

---

([145]) Benjamin Constant Botelho de Magalhães passou depois a ocupar a pasta da Instrução, Correios e Telégrafos. Substiuiu-o no Ministério da Guerra o Marechal Floriano Peixoto.

nários, de dia e de noite, fêz correr, a 26 de junho de 1890, o primeiro bonde "Praia Vermelha" ([146]).

A inauguração dessa linha constituiu um verdadeiro acontecimento: ao meio-dia e um quarto, partiram da rua Gonçalves Dias diversos carros da Cia. Jardim Botânico, conduzindo o Generalíssimo Deodoro da Fonseca e o General Benjamin Constant, acompanhados de suas famílias, alguns membros do Govêrno Provisório e da Intendência Municipal, os Drs. Coelho Cintra e Leopoldo Cezar D'Andrade Duque Estrada, êste, diretor da Companhia, e vários representantes da imprensa. Seguiam-se vinte e dois outros carros especiais, levando grande número de convidados.

Precediam êsse imenso cortêjo dois carros conduzindo três bandas de música, que tocaram alternadamente durante todo o trajeto.

Ao passar o bonde do Generalíssimo em frente à estação central da Companhia, no largo do Machado, ornamentada com bandeiras e folhagens, subiu aos ares uma grande girândola de foguetes.

Prosseguindo, percorreu o cortêjo as ruas da Passagem e General Severiano, também festivamente ornamentadas, e às 13,30 chegou à Escola Militar, sendo aí recebidos o Generalíssimo Deodoro, o Ministério e as pessôas que os acompanhavam, pelo Coronel Cantuária, comandante daquêle estabelecimento superior de ensino, e por uma comissão de lentes e alunos.

O 22.º Batalhão de Infantaria, com a respectiva banda de música, dava a guarda de honra, formado em frente ao edifício. No baluarte da Escola que deitava para o

---

([146]) Os trilhos assentados de Botafogo até a praia Vermelha foram obtidos da Cia. de São Cristóvão, pois nos depósitos da "Jardim Botânico" não os havia nem para 300 metros de linha. Os "rejeitos" (dava-se êsse nome aos dormentes defeituosos e refugados pelas estradas de ferro) foram adquiridos na Central do Brasil. Convém acentuar que, quando o Dr. Coelho Cintra assumiu a gerência da Cia. Jardim Botânico, encontrou um sistema primitivo de trilhos largos, de fenda, assentados sôbre longarinas de pinho. Dantes, vinha tudo dos Estados Unidos.

mar, foi dada uma salva de 21 tiros pela artilharia de alunos.

No interior do edifício, dois "buffets" profusamente fornidos estavam à disposição dos convidados.

Às duas e meia da tarde realizou-se a cerimônia da colocação da pedra fundamental da estação da praia Vermelha a poucos passos da Escola ([147]), sendo disso encarregada a menina Aracy, filha do General Benjamin Constant.

Numa caixa de ferro foram então colocadas moedas nacionais e exemplares dos jornais do dia, lavrando-se, em seguida, uma ata que foi assinada por todos os presentes.

Encerrando a cerimônia, discursaram o General Benjamin Constant, o Dr. Coelho Cintra e o Dr. Duque Estrada, que falou em nome da diretoria da Companhia.

Na volta, desceu no largo da Lapa o Generalíssimo com o seu estado-maior, dirigindo-se aquêle para a sua residência no carro especial da Cia. Carris Urbanos, que aí o aguardava.

Por volta das sete e meia da noite, encontrando-se o Dr. Coelho Cintra em seu escritório, na estação do largo do Machado, foi surpreendido com uma tocante manifestação. E' êle mesmo quem o narra: "Os alunos da Escola Militar, 'conspiraram' e 'prenderam' um a um os bondes da praia Vermelha que iam chegando ao ponto terminal. Quando conseguiram bondes em quantidade razoável, vieram até ao meu escritório para me cumprimentarem. Coitados, caminhavam, até então, a pé, diária-

---

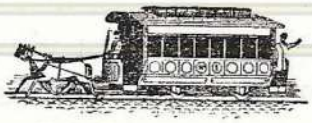
([147]) Dez anos mais tarde, pelo Têrmo de 11 de outubro de 1900, assinado no Ministério da Fazenda, obteve a Cia. Jardim Botânico o uso e gôso dêsse terreno, medindo 40 m. de frente por 80 m. de fundos. A 16 de fevereiro de 1908, a velha estação foi demolida e o terreno ocupado, provisòriamente, pela Exposição Nacional, tendo a Inspetoria de Obras Públicas da Prefeitura construido nas imediações um pequeno prédio de madeira, desmontável. Após o certame, em 1910, o prédio voltou para o antigo terreno cedido pelo Ministério da Fazenda. Resta, ainda, do tempo da inauguração dessa linha a tabolêta "Estação Benjamin Constant", que o Dr. Coelho Cintra colocou na pequenina fachada da primitiva estação.

mente, debaixo de sol ou debaixo de chuva, desde a praia de Botafogo até aquêle ponto, vasto areal onde aparecia, isolado, o edifício da Escola Militar".

O Dr. Coelho Cintra agradeceu, comovido, a homenagem e, em seguida, convidou os rapazes para um copo dágua, durante o qual foram trocados diversos brindes.

Às oito e meia, partiu da rua Gonçalves Dias em direção à praia Vermelha um rico carro especial da Cia. Jardim Botânico, conduzindo vários convidados, acompanhados do Dr. Coelho Cintra.

Tôda a frente da Escola Militar estava feèricamente iluminada e às dez horas foi queimado, no campo destinado ao exercício dos alunos, um vistoso fogo de artifício, oferecido pelos moradores do bairro de Botafogo, tendo sido grande a afluência do povo.



Trilhos do Rio

PRORROGAÇÃO DO PRAZO DA CONCESSÃO DA CIA. JARDIM BOTÂNICO — O EMPRÉSTIMO DE 1.500 CONTOS.

Tendo o Conselho da Intendência Municipal, em sessões de 25 de junho e 22 de agôsto de 1890, aprovado as bases para novação do privilégio da Cia. Jardim Botânico, assinou-se, a 30 daquele segundo mês, o respectivo contrato, prorrogando o prazo da concessão (que devia terminar em 9 de outubro de 1893) até 31 de dezembro de 1930.

Obrigou-se, assim, a Companhia ao seguinte: mediante acôrdo com a de Carris Urbanos, prolongar seus trilhos da rua Treze de Maio pelas de S. José e Ajuda, a entroncar nos já existentes no largo da Mãe do Bispo, formando uma linha circular; construir uma linha que, partindo do largo da Glória, seguisse pelo cáis e praias do Russel e do Flamengo, rua Dois de Dezembro, a entroncar na rua do Catête; prolongar os seus trilhos pelas ruas Olinda, Bambina, S. João Batista, General Polidoro e Real Grandêsa até a ladeira do hospital dos beribéricos da Marinha, e construir uma linha para servir o bairro de Copacabana, a céu aberto ou por um túnel no Leme ou na Real Grandêza, como fôsse mais conveniente.

Obrigou-se ainda a Companhia a pagar à Intendência Municipal, anualmente, a quota de 150 contos e, de uma só vez, 1.500 contos, dentro de trinta dias depois de aprovado o mesmo contrato pelo Ministério do Interior.

Nas demais cláusulas fixaram-se os preços das passagens, estabeleceu-se o privilégio de zona da Companhia, concedeu-se-lhe isenção de impostos municipais e determinou-se a adoção de freios de resistência nos carros de passageiros.

Concluido o ato de assinatura do contrato de 30 de agôsto de 1890, congratulou-se o Barão Ribeiro de Almeida com os seus colegas de diretoria, "por haver a mesma conseguido, após tantos anos de luta, a solução almejada pela Companhia, vencendo todos os obstáculos, confiada sòmente na justiça da causa que ela defendia".

Na semana que se seguiu, tratou a Companhia de contrair um empréstimo, com quem melhores vantagens oferecesse, a fim de poder pagar à Intendência Municipal a quota de 1.500 contos.

O Banco Nacional aceitava a transação mediante juros de 6%, amortização de 1% e comissão de 5%; o Banco do Brasil exigia juros nunca inferiores a 7% e a comissão de 5%, e o Banco Comercial, com o qual a Companhia tinha transações desde longa data, propunha juros de 6½% e comissão de 5%, mas oferecia uma vantagem: emprestaria o dinheiro imediatamente, antes mesmo da assinatura de qualquer contrato.

Submetidas as três propostas à apreciação do conselho-fiscal da Companhia, foi aceita esta última, por unanimidade, abstendo-se o Barão do Flamengo de tomar parte na discussão e votar, por ser também o presidente do Banco Comercial ([148]).

Seja como fôr, a 10 de setembro, foi paga à Intendência a quota de 1.500 contos.

Finalmente, "em retribuição aos esforços e dedicação com que a Diretoria, durante oito anos, se empenhou na defesa dos direitos e interêsses da Companhia", deliberaram os seus acionistas que fôssem inscritas, em partes iguais, em nome do Barão Ribeiro de Almeida, do Dr. Leopoldo Cezar de Andrade Duque Estrada e do Comendador Malvino da Silva Reis, 1.200 ações que compunham o fundo de amortização do capital, ficando as ditas ações na propriedade dos mesmos.

([148]) O Barão do Flamento, antigo acionista e membro do conselho-fiscal da Cia. Jardim Botânico, faleceu a 14 de maio de 1893.

TENTATIVA PARA A INSTALAÇÃO DO "ELEVATED" NO RIO DE JANEIRO — A ESTRADA DE FERRO METROPOLITANA.

Terminado o govêrno provisório com a promulgação da Constituição Federal de 24 de fevereiro de 1891, teve início o primeiro govêrno republicano. Um dos primeiros atos referendados pelo Barão de Lucena, Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, foi o Decreto n.º 372, de 6 de junho de 1891, que concedeu ao engenheiro Pedro Caminada privilégio, por 30 anos, para construir, usar e gozar de uma estrada de ferro circular que, com a denominação de "Metropolitana", fizesse o seu trajeto pelas montanhas circunvizinhas à Capital e localidades compreendidas no Distrito Federal, inclusive a ilha do Governador, tendo por pontos de partida e chegada o largo da Carioca.

Tratava-se nada mais, nada menos, de outra tentativa para se instalar no Rio de Janeiro o "elevated" (trem suspenso), movido a eletricidade, como já existia em Nova York ([149]). Como era natural, o projeto causou viva apreensão no seio das companhias de bondes.

([149]) O primeiro projeto de uma linha elevada pertenceu à Emprêsa de Obras Públicas no Brasil, sob a direção do capitalista Manuel Buarque de Macedo. Foi apresentado ao Govêrno a 26 de outubro de 1889, vinte dias antes da implantação da República. A linha férrea elevada partiria do largo da Carioca e iria ter ao extremo do bairro de Botafogo e às praias de Copacabana e Arpoador. Teria viadutos metálicos nas ruas percorridas, longitudinalmente, repousando sôbre colunas de ferro, e conservar-se-iam sempre a 4,50 m. acima do nível do chão. As colunas apoiar-se-iam em sapatas de ferro fundido, ligadas a um maciço de alvenaria e tijolo por meio de cavilhas de ferro.

O Barão Ribeiro de Almeida e os Srs. José Dias Delgado de Carvalho, José Joaquim da Costa Simões e Francisco Manoel das Chagas Doria, respectivamente diretores das Cias. Jardim Botânico, São Cristóvão, Carril Carioca e Carris Urbanos, depois de várias reuniões em que examinaram o assunto, resolveram entregá-lo ao advogado Conselheiro Teodoro M. Freire Pereira da Silva, para que êste preparasse um protesto a ser encaminhado ao Govêrno.

No dia 19 de junho, reuniram-se novamente aquêles diretores e, após ouvirem a leitura do protesto, assinaram-no e foram, incorporados, entregá-lo ao Chefe da Nação. O Generalíssimo Deodoro da Fonseca recebeu a comissão, declarando "estimar houvessem apresentado, em tempo, a reclamação, para poder fazer justiça".

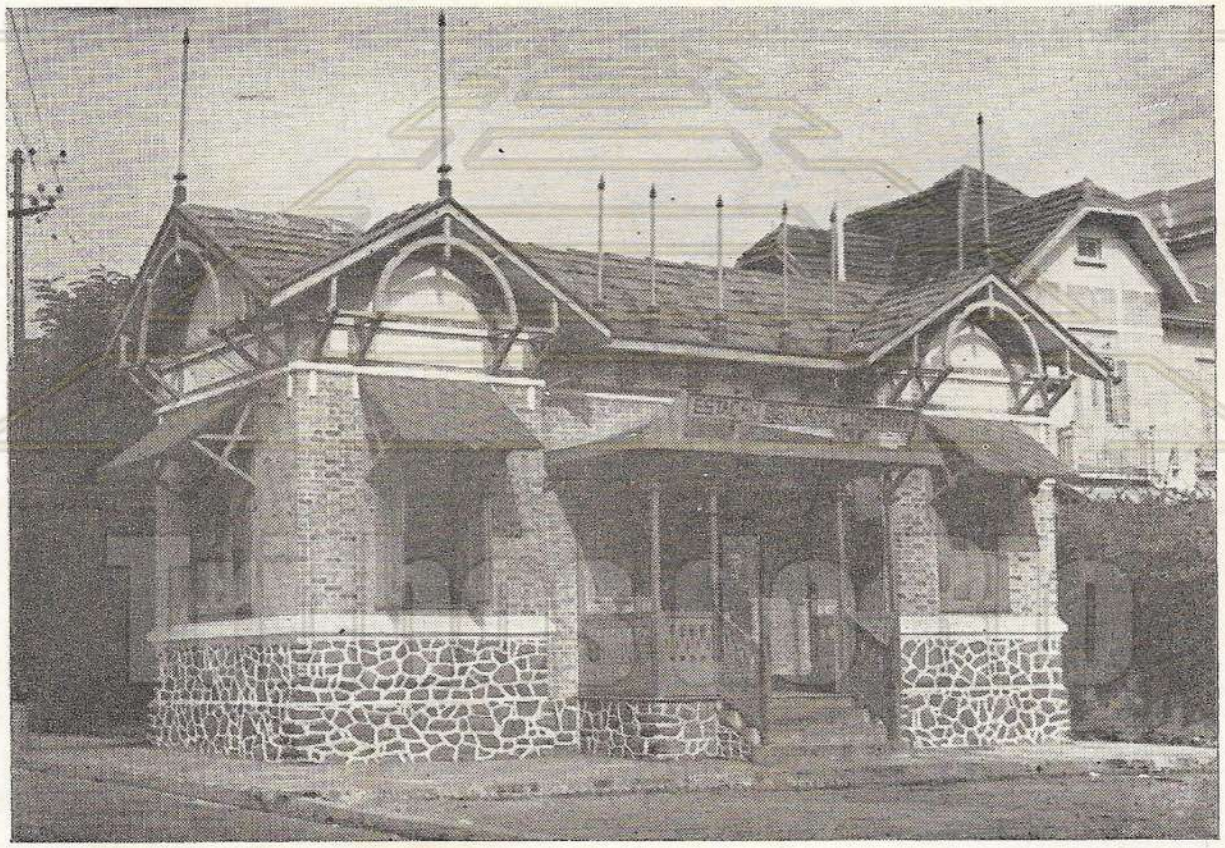
O protesto das Companhias estava assim redigido:

"Exmo. Sr. Generalíssimo Presidente da República.

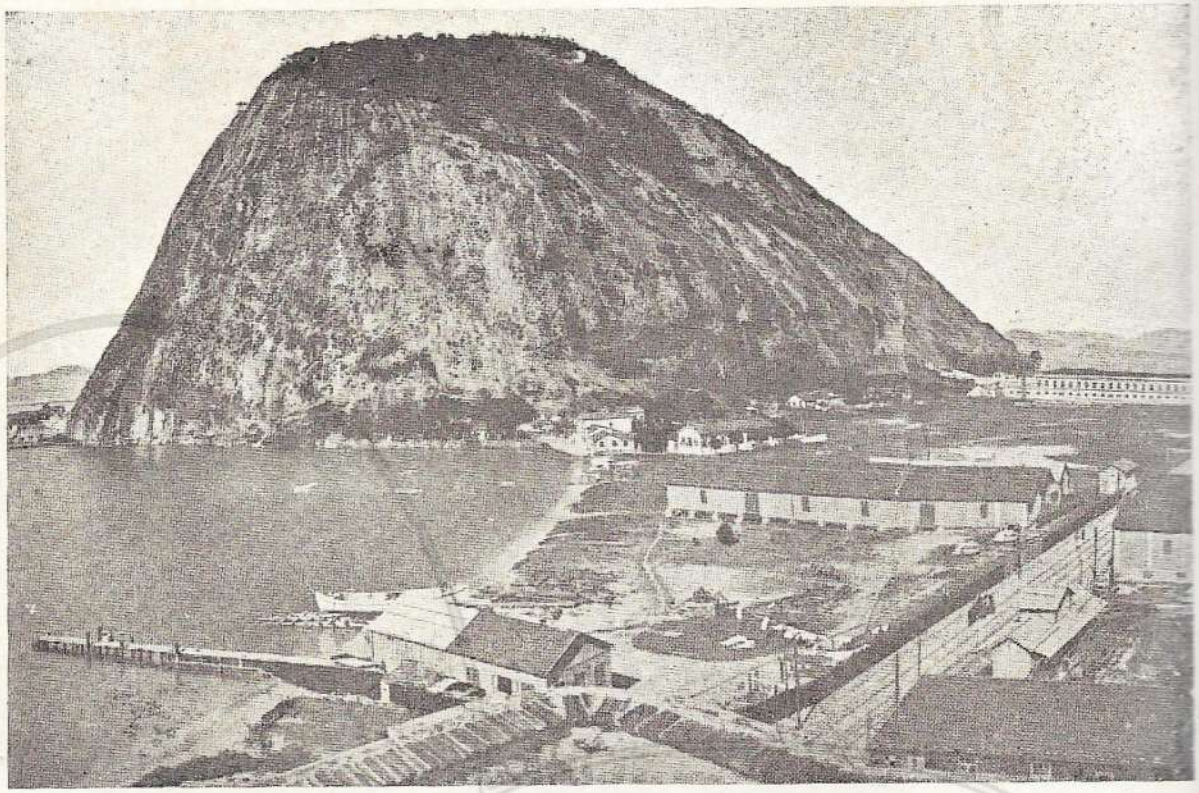
As Companhias do Jardim Botânico, São Cristóvão, Carril Carioca e Carris Urbanos, unidas para a defesa dos seus direitos violados pelo Decreto n.º 372, de 6 do corrente mês, respeitosamente representam ao Chefe da Nação, a quem compete privativamente o exercício do Poder Executivo pela Constituição da República, para que se digne, por sua alta sabedoria e justiça, reconsiderar a concessão do privilégio feito pelo citado decreto ao Dr. Pedro Caminada, para construção, uso e gôso de uma estrada de ferro circular, dentro do Distrito Federal, com trajetória pelo môrro de Santa Terêsa até o largo do França e tendo por ponto de partida e chegada o da Carioca.

Sem outros pontos fixados, a não ser aquêle para a ascenção ao largo do França, centro da zona privilegiada da Cia. Ferro-Carril Carioca e de onde o desenvolvimento da futura estrada por pontos desconhecidos poderá operar-se para qualquer dos vales da cidade e de seus arrabaldes, de presente servidos pelos ferro-carris das Suplicantes em circunscrições limítrofes, bem assinaladas e privilegiadas para o transporte de passageiros e cargas, sentem-se as mesmas Suplicantes ameaçadas de turbação e aniquilamen-

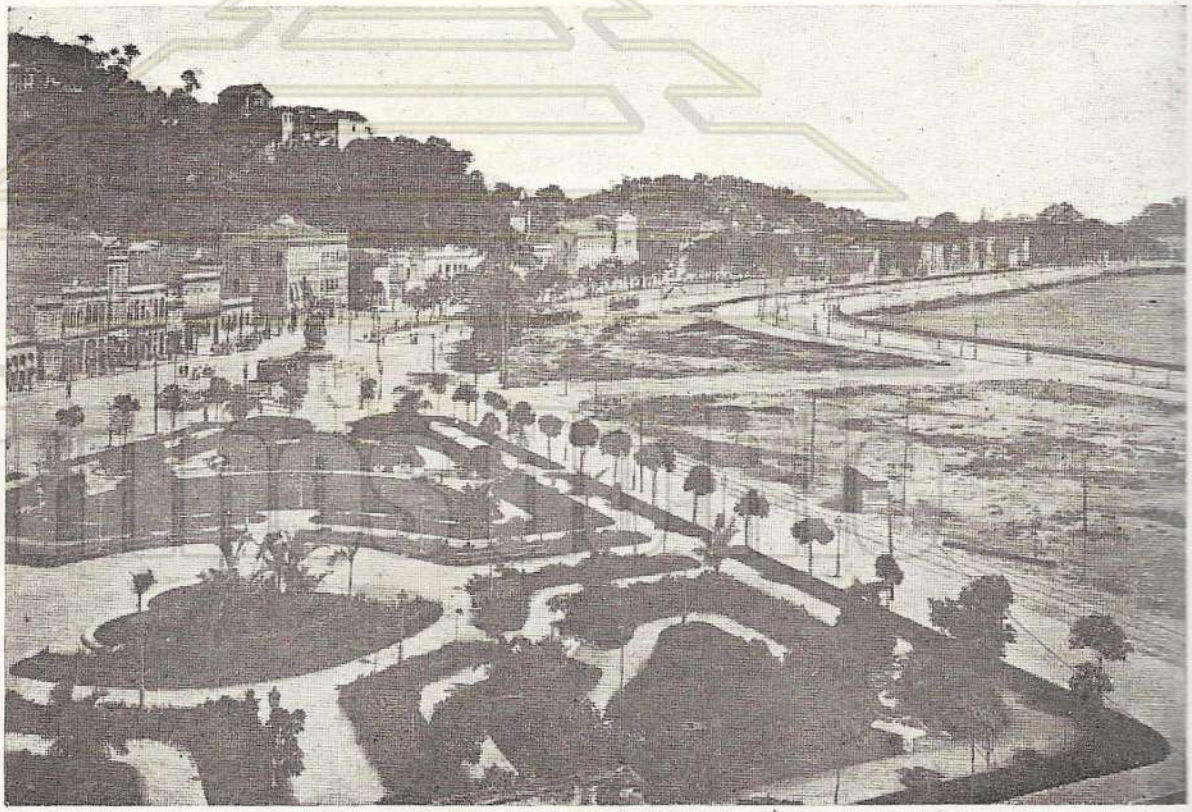
A Glória, em 1905. Ao alto, a igreja de N. S. da Glória do Outeiro, cuja construção foi iniciada em 1714 e terminada em 1739.



A estação Benjamin Constant, na praia Vermelha



O bairro da Praia Vermelha, em 1903, vendo-se o penhasco da Urca (224 m. de altitude), um trecho da antiga praia da Saudade e o velho casarão da Escola Militar, inaugurado por D. Pedro II em 5 de fevereiro de 1859.



O jardim da Glória, em 1908, vendo-se a avenida Beira-Mar já construida.

to de seus privilégios, se consumar-se a ilícita concurrência decretada.

Nenhuma das Suplicantes deixa de ser grave e extensamente prejudicada se tal perturbação e transgressão de seus contratos vier a se realizar. As do Jardim Botânico e São Cristóvão, para se garantirem da concurrência de outras linhas futuras, sujeitaram-se aos onus que lhes foram impostos, a saber: redução de preços das passagens, construção de novas linhas e outras obras de utilidade pública, reversão de todos os bens imóveis, móveis e semoventes, findo o prazo do contrato, e à pesada contribuição de 3.500:000$000 de uma só vez e 300:000$000 por ano, conforme foi pactuado nos contratos bilaterais com a Intendência Municipal, a 30 de agôsto do ano passado.

A Ferro-Carril Carioca, sucessôra da Emprêsa de Santa Terêsa, existe, porque o Govêrno impôs aos seus primeiros concessionários, por bem do gôso público, que ali fôssem com os seus capitais, por muito tempo comprometidos, abrir meios de comunicação em morros salubres, mas de tão difícil acesso que a sua própria disposição topográfica mal permitiu o estabelecimento de uma só linha e é impraticável ao desenvolvimento de outras linhas concurrentes, sendo só realizáveis ramais convergentes à linha principal, à qual são tributárias tôdas as vertentes e contrafortes de morros.

E a Cia. de Carris Urbanos, que existe em virtude da fusão da Locomotôra, Santa Terêsa, Fluminense e Carioca ao Riachuelo, emprêsas essas já oneradas, pagou ao Tesouro Nacional em dinheiro a quantia de 400:000$000, além da reversão de seu material fixo e rodante, porque o Govêrno lhe garantiu uma zona privilegiada, perfeitamente bem demarcada.

Esta sucinta exposição é convincente de que o decreto impugnado pelas Suplicantes merece ser reconsiderado. A equidade, só por si, bastaria para justificar a sua reconsideração, pois, além do que precede, nem siquer exigiu-se nas cláusulas do recente decreto, aliás co-

pioso de favores e isenções, a introdução de alguma invenção ou melhoria da viação urbana por sistema ainda não empregado, sendo até de notar que a Intendência Municipal indeferiu o pedido de semelhante concessão; no entanto, que, pelo contrário, três das Suplicantes fizeram estudos, despesas e encomendas para adaptar ao serviço de suas linhas o motor elétrico. Nem V. Excia. desconhece o ousado cometimento, bem recente, da dispendiosa ligação do ameno, salubérrimo, mas despopuloso sítio do Silvestre às linhas de Santa Terêsa.

Não é, porém, só a equidade: é o direito das Suplicantes que as induz a recorrerem a V. Excia. para a reconsideração do decreto, expedido talvez na imprevisão da colisão que há entre êle e os preexistentes contratos das Suplicantes com a administração, todos onerosos e que são lei entre as partes.

Sob êste aspecto, digne-se V. Excia. considerar:

— que a estrada circular ou não terá paradas e estações dentro das zonas privilegiadas das Suplicantes e, neste caso, em vez de "Metropolitana", a estrada deverá chamar-se "Necropolitana" ou, se tiver, violará o privilégio alheio, por mínima que seja a violação ou no todo, podendo mesmo aniquilar completamente alguma das Suplicantes, como a Ferro-Carril Carioca;

— que, conforme o Direito, o privilégio protege a emprêsa que é objeto dêle contra outros meios idênticos ou equivalentes;

— que o privilégio é um verdadeiro contrato entre o Estado e as emprêsas e, portanto, deve ser mantido lealmente, como a fé pública exige, durante o tempo estabelecido e presumido para a remuneração das mesmas emprêsas.

Acreditam as Suplicantes que, atentas estas considerações e ouvido o ilustre Sr. Ministro da Agricultura, referendatário do decreto e em cuja isenção de ânimo, integridade de caráter e superioridade de espírito fiam-se as Suplicantes, proverá V. Excia. ao pedido das Su-

plicantes, esclarecida, agora, como está, a verdadeira situação jurídica das companhias".

Não obstante o apôio prometido pelo Generalíssimo às companhias de bondes, os jornais do dia 4 de julho publicaram o indeferimento dêsse protesto, sob os seguintes fundamentos:

"Considerando que a viação-férrea compreende dois sistêmas completamente distintos, a saber: 1.º) ferrovias ("railways") pelos seus caracteres técnicos; 2.º) ferro-carris ("tramways") pelo seu tipo "sui-generis" de transportes urbanos, sem caracteres técnicos;

Considerando que essa distinção profunda entre os dois sistemas foi sempre assim conhecido na administração pública, tanto que existindo o Regulamento para fiscalização da segurança, conservação e polícia das estradas de ferro, aprovado pelo Decreto n.º 1.930, de 26 de abril de 1857, quando se teve de efetivar as diversas concessões para o estabelecimento dos ferro-carris, promulgou-se Regulamento especial pelo Decreto n.º 5.837, de 26 de dezembro de 1874, para fiscalização deste sistêma;

Considerando que o art. 13 da Constituição tornou exclusivo o direito da União e dos Estados de legislarem sôbre viação-férrea regulada por lei federal;

Considerando que o art. 67 da mesma Constituição, dando competência às autoridades municipais para administração do Distrito Federal, ressalvou as restrições nela especificadas e nas leis federais;

Considerando que, enquanto não forem revogadas, regulam para as concessões de estradas de ferro a Lei n.º 5.561, de 28 de fevereiro de 1874 e Decretos ns. 6.995, 7.959, 7.960 e 524, de 10 de agôsto de 1878, 29 de dezembro de 1880 e 26 de junho de 1890;

Considerando que, pelo fato do Govêrno ter passado os serviços que compreendem os ferro-carris por tração animada ao domínio e direção do Conselho da Intendência Municipal, segundo o Decreto n.º 198, de 6 de fe-

vereiro de 1890, não mudou a face da matéria, conforme fica expôsto;

Considerando, finalmente, que lei alguma garante privilégio de zona aos ferro-carris urbanos, fazendo apenas respeitar as ruas e trajetos, no que diz respeito à concessão de outros trilhos de igual sistêma, mas nunca o estabelecimento de ferro-vias que correspondem a um sistêma inteiramente diverso:

Não pode ser tomado em consideração o aludido protesto, por carecer de fundamento legal. — Rio, 4 de julho de 1891 — Barão de Lucena".

A 6 de setembro, foram oficialmente inaugurados os trabalhos da Estrada de Ferro Metropolitana.

A festa teve lugar no largo da Carioca, na parte compreendida no taboado que circundava o chafariz.

Estavam presentes o Generalíssimo Deodoro da Fonseca, Presidente da República, e os Ministros Henrique Pereira de Lucena (Barão de Lucena), Tristão de Alencar Araripe, Contra-Almirante Fortunato Foster Vidal e João Barbalho Uchôa Cavalcante, respectivamente da Fazenda, do Interior, da Marinha e da Agricultura. Lá estavam, também, o Conselheiro Rui Barbosa, o Dr. João Lopes, vice-presidente da Câmara dos Deputados, alguns senadores e deputados, oficiais do exército e da armada e grande número de senhoras e cavalheiros.

A Escola Politécnica, incorporada e com o seu estandarte, também foi levar o concurso da sua adesão à obra do concessionário Pedro Caminada e seu sócio Salvador Nicósia.

À 1 hora da tarde, reunidos todos os convidados e depois de tocado o Hino Nacional por uma das duas bandas de música que lá estavam, o Conselheiro Rui Barbosa, obtida vênia do Presidente da República, tomou a palavra, em nome do Banco Impulsor, do qual era presidente e cuja agência construtora era a encarregada das obras da Metropolitana, e agradeceu ao Govêrno a honra da sua presença naquela solenidade, "o que tinha uma grande sig-

nificação para a Metropolitana, porque indicava que o Govêrno não déra ouvidos à campanha dos especuladores movida contra essa estrada de ferro". Em seguida, estendeu os seus agradecimentos à Escola Politécnica, pelo fato de ter prestado a solidariedade do seu comparecimento àquela cerimônia. Agradeceu também à população do Rio de Janeiro, que alí estava representada e que, certamente, não duvidava dos benefícios que lhe havia de prestar a via-férra, cujos trabalhos de construção estavam sendo então inaugurados. Passou a demonstrar as vantagens da Metropolitana, fêz o elogio dos Srs. Caminada e Nicósia e terminou congratulando-se com o Govêrno pelo grande acontecimento daquela inauguração.

Depois do Conselheiro Rui Barbosa, falou, respondendo, o Dr. João Barbalho, Ministro da Agricultura. Disse S. Excia. que o Govêrno estava convencido das vantagens que traria a Metropolitana e manifestou a sua satisfação por ver inaugurados os trabalhos dessa prometedora emprêsa.

Terminado o discurso do Sr. João Barbalho, tomou a palavra o Sr. Luiz Silva, por parte da Escola Politécnica, que fêz também o elogio da Metropolitana, salientando o que ela tinha de admirável. Entregou depois ao Conselheiro Rui Barbosa uma integral de ouro, cravejada de brilhantes, que por aquela Escola era oferecida ao Dr. Barbosa de Oliveira, seu lente e diretor da agência construtora das obras da Metropolitana.

Em seguida, tomou a palavra o Sr. Salvador Nicósia, co-concessionário da aludida via-férrea. Referindo-se à campanha levantada contra a Metropolitana, disse que o Brasil estava dividido em duas partes: a dos que queriam os bondes puxados a burros e a dos que queriam a eletricidade. E, dirigindo-se ao Presidente da República, concluiu declarando que "fazia votos para que o Brasil se tornasse um país de eletricidade e não de... burros". Houve quem aplaudisse as palavras do Sr. Nicósia. Outros apenas sorriram...

O Conselheiro Rui Barbosa falou novamente, respondendo ao discurso do representante da Escola Politécnica. Disse que para responder à mocidade dessa Escola outrem devêra ser o orador: devêra ser o Dr. Barbosa de Oliveira, mestre ilustre, que, infelizmente, não pudera comparecer àquela festa. Entretanto, ia responder, como um velho estudante que era e em quem ainda não se haviam extinguido os antigos hábitos de trabalho continuado. Prosseguiu declarando-se jubiloso com o fato de estar a Escola Politécnica ao lado da Metropolitana. "Muita gente não compreende a grandeza dêsse empreendimento. Contra os Srs. Caminada e Nicósia levantou-se mesmo a acusação de que êles são estrangeiros, como se se pudesse chamar estrangeiros aos que vêm trabalhar esforçadamente conôsco pelo progresso do nosso país". Afirmou, em seguida, que era pelo cosmopolitismo. "Dêle não nos pó de vir nenhum mal; o que nos há de fazer mal é o nativismo estúpido de que se anda a dar provas por aí". Terminou condenando êsse nativismo, que havia de ser o maior obstáculo opôsto ao nosso desenvolvimento. "Nativistas! Havemos de ficar isolados na América".

Foi muito aplaudido o discurso do Conselheiro Rui Barbosa.

Por último, falou o Sr. João Lopes, vice-presidente da Câmara dos Deputados e, ao terminar, leu a ata de inauguração dos trabalhos de construção da Metropolitana. Esta ata foi, em seguida, assinada pelo Generalíssimo Deodoro, pelos membros do Govêrno e por todos os demais convidados (150).

Procedeu-se então ao assentamento da primeira pedra para a estação central da nova estrada de ferro, encarregando-se disso os alunos da Escola Politécnica. Nessa ocasião, uma das bandas de música executou novamente o Hino Nacional.

---

(150) O tinteiro e a caneta que serviram nessa cerimônia, foram, depois, oferecidos ao Presidente da República, pelo Sr. Nicósia.

A direção da agência construtora do Banco Impulsor ofereceu quatro lâminas de ouro comemorativas da festa ao Presidente da República, Barão de Lucena, Dr. João Barbalho e Conselheiro Rui Barbosa. Aos demais convidados foi oferecido um "lunch".

Dois dias depois, "O País" publicava o seguinte artigo, assinado por "Marasquino", que vale a pena transcrever:

"Sou avêsso a festas inaugurais, porque elas não passam de excelentes ocasiões para a gente adquirir ou agravar a dispepsia, indigestionar-se de baboseiras retóricas e maltratar os calos.

Fui, todavia, ante-ontem, à festa inaugurativa dos trabalhos da Metropolitana, movido pela curiosidade que me despertaram as publicações, os boatos e sobretudo os "puffs" elétricos dessa companhia. Devo, desde já, dizer que me é altamente simpática.

Sorri-me a idéia de viajar em trem de ferro aéreo, como se isso fôsse Nova York; não me arreceio do inconveniente de receber de vêz em quando, sôbre a "catimplória", um combôio carregado de cargas e passageiros, porque riscos não menores corremos nós diàriamente com os bondes.

E lá fui eu vêr aquilo. Muito calor, muita gente, muito discurso e todos a perguntar onde é que se ia construir a estação central — se em cima ou se em lugar do chafariz, ao que respondiam que, com certeza, a tal estação seria construida muito acima dos narizes dos perguntadores...

Mas, de tôda a festa, o que mais me agradou, o que me deu no gôto foi o discurso do Sr. Salvador Nicósia, cidadão italiano e co-concessionário da Metropolitana. De arromba, o tal discurso!

Pronunciou-o o orador em uma salada de idiomas, na qual entravam, em partes iguais, o italiano, o espanhol e o português.

Além dêsse encanto, teve êle o de passar uma sapeca em regra nas companhias e bancos, exceção feita — está bem visto — da Metropolitana e do Banco Impulsor, aos quais teceu aquêles doces e vibrantes elogios, que o noivo costuma tecer à noiva.

Mas, o melhor de tudo foi o remate, a chave de ouro: o Sr. Nicósia disse, na sua salada linguística, "fazer votos para que o Brasil se tornasse, de futuro, um país de eletricidade e não de burros".

Êste voto foi muito aplaudido com risos e palavras. Eu, porém, fiquei com êle engasgado..."

Nesse mesmo mês de setembro de 1891, o concessionário Pedro Caminada dirigiu um ofício à Intendência Municipal, pedindo fôsse a Cia. Jardim Botânico intimada a retirar os seus trilhos do largo da Carioca, a fim de prosseguir com as obras da estação da Metropolitana. A Intendência encaminhou cópia do documento à Companhia para informar, tendo esta respondido nos seguintes têrmos:

"Cidadãos,

Respondendo ao vosso ofício desta data, em que me remetestes cópia do requerimento, no qual Pedro Caminada pede que se retirem os trilhos desta Companhia que existem na curva da entrada do largo da Carioca, para avançar com as obras da projetada estação da E. F. Metropolitana, devo dizer-vos que os trilhos que alí existem não podem ser removidos por falta absoluta de espaço para ser traçada outra curva em condições de permitir que os animais tirem os carros, quando cheios de passageiros.

Vós mesmo tendes observado ser a primeira curva excessivamente forte, e já teria esta Companhia aumentado o seu raio, afastando os trilhos para o lado do chafariz, se, porventura, tivesse, em tempo, obtido a remoção dos quiosques que aí existiram conforme foi pedido. Recuar os trilhos no ponto em que estão, onde, em diagonal, entre o tapamento e a casa da esquina da rua de S. José,

há apenas 8,50 m, será trancar a passagem dos carros e, assim, privá-los de irem a êsse largo, com manifesto prejuízo do público que nêles transita e dos privilégios da Companhia.

Com efeito, os trilhos foram aí assentados desde que a Companhia começou a funcionar e, sendo o trânsito dêsse largo garantido pelas disposições dos contratos em vigôr, devo declarar-vos que a diretoria desta Companhia está disposta a manter seus privilégios, de acôrdo com os mesmos contratos".

No mês seguinte, reuniram-se, diversas vêzes, os diretores das Cias. Jardim Botânico, São Cristóvão, Carris Urbanos e Carril Carioca, para tratarem dessa via-férrea, que empregava todos os meios para levar avante a sua concessão, prosseguindo nas obras.

No dia 30, o Dr. Duque Estrada, diretor da Jardim Botânico, teve uma demorada conferência com o presidente da Intendência Municipal sôbre as obras do largo da Carioca, que ofereciam grave perigo para o público, pois o tapamento de madeira que a Metropolitana havia levantado no local ameaçava ruir a qualquer momento, podendo atingir os bondes que por alí passavam cheios de passageiros.

Respondeu-lhe o presidente da Intendência que "o Govêrno havia determinado que não se criassem embaraços de espécie alguma à execução das obras da Metropolitana". Portanto, a Companhia é que devia afastar, imediatamente, os seus trilhos naquele largo.

"Não retiraremos os trilhos — retrucou o Dr. Duque Estrada — e, se sobrevier qualquer atentado da parte da Metropolitana, procuraremos os meios legais para defender os nossos direitos".

A 10 de novembro, o Coronel Malvino Reis também esteve em conferência com o Barão de Lucena, expondo-lhe a situação da Cia. Jardim Botânico, em face das obras em andamento no largo da Carioca. Respondeu-lhe o Barão que esta devia promover o afastamento dos

seus trilhos. Não sendo isso possível, que paralizasse o tráfego dos bondes naquele largo, "porque o Govêrno havia resolvido que tais obras fôssem feitas".

Estando, desde o dia 3, suspensas tôdas as garantias, em virtude do estado de sítio declarado para o Distrito Federal e Niterói, achou a diretoria da Companhia mais prudente não abrir luta com o Govêrno. Não seriam retirados os trilhos do largo da Carioca, cedendo a Companhia à fôrça, quando esta fôsse empregada; apenas protestaria, como único recurso que lhe cabia nessa emergência, a fim de salvaguardar os seus direitos e privilégios.

Poucos dias depois, a Metropolitana avançou com as suas obras até atingir os trilhos da "Jardim Botânico", impossibilitando o tráfego dos bondes, que cessou completamente naquele largo. A Companhia, por ofício de 12 de novembro, protestou perante a Intendência contra êsse atentado.

"Sob o regime ditatorial — explicava o Barão Ribeiro de Almeida aos acionistas da emprêsa — nada mais há a fazer contra quem tem, atrás de si, a proteção do Govêrno".

Como se sabe, a declaração do estado de sítio e a dissolução do Congresso pelo Generalíssimo Deodoro da Fonseca deram motivo à revolta da esquadra brasileira, no dia 23 de novembro e, nesse mesmo dia, à sua renúncia à presidência da República, passando o govêrno ao vice-presidente, Marechal Floriano Peixoto.

Em consequência, houve completa remodelação no ministério: Floriano chamou gente nova. E foi o que bastou para não mais se ouvir falar na E. F. Metropolitana e nos seus trens elevados.

A ABERTURA DO TÚNEL VELHO — O PRIMEIRO BONDE QUE APARECEU EM COPACABANA... SEM RODAS E SEM BURROS!

Obrigando-se a Cia. Jardim Botânico, pelo têrmo de acôrdo de 30 de agôsto de 1890, a construir uma linha para servir o bairro de Copacabana, tratou, imediatamente, de dar comêço às obras de perfuração do túnel, no fim da rua Real Grandêza, contratando êsse serviço com a firma Antônio de Carvalho Pais de Andrade.

Pela cláusula 5.ª do aludido têrmo de acôrdo, fôra concedido à Companhia o prazo de três meses para apresentação das plantas e mais doze meses para inauguração da linha. Firmando êsse compromisso, confiara ela nos elementos de que dispunha para sua realização, em condições normais.

Acontece, porém, que o pessoal disponível, já em si escasso em relação ao grande número de fábricas e edifícios em construção nesta cidade, foi ainda vitimado pela febre amarela e pela varíola, resultando a suspensão mais ou menos completa do trabalho, por várias vêzes.

A tôdas estas causas, tendentes a impossibilitar a terminação das obras no prazo marcado, acresceu o estado de sítio, decretado pelo Govêrno, o qual não permitiu a entrada de explosivos nesta Capital, tais como a dinamite, substância indispensável à abertura do túnel.

Viu-se, assim, a Companhia obrigada a requerer à Intendência Municipal prorrogação do prazo para sua conclusão, o que fêz por ofício de 19 de novembro de 1891 (151).

---

(151) Na opinião do gerente da Jardim Botânico, Dr. Coelho Cintra, "a Companhia contratara as obras do túnel com empreiteiros que não ofereciam as necessárias garantias para sua execução".

Em março de 1892, prestes a expirar o prazo da prorrogação concedida pela Intendência, passaram os empreiteiros a exigir adiantamentos em dinheiro, sem, contudo, apresentarem qualquer progresso nos serviços.

"Simulou-se um trabalho qualquer — é o Dr. Coelho Cintra quem informa — e pretendeu-se um pagamento muito superior a serviço que representava apenas um início de obras. Impugnei tal pagamento. Resava o contrato de empreitada que, parados os trabalhos, durante determinado tempo, considerar-se-ia o mesmo rescindido. Foi o que aconteceu. O trabalho parou e assim permaneceu durante muitos dias. Rescindi o contrato e eu mesmo fui dirigir o serviço, observando logo sérias irregularidades técnicas. Além disso, todo o pessoal em atrazo de salários. Assumi o compromisso dos pagamentos e, assim, agradei os operários e normalizou-se a situação. E atacamos o trabalho, com afinco".

Reiniciadas as obras a 7 de abril, eis que abundantes chuvas fizeram ruir enorme barreira à bôca da galeria, do lado da rua Real Grandêza. As águas se incumbiram de levar dali para a aludida rua considerável massa de barro, facilitando dêsse modo o serviço de desentulho. Também com a queda da barreira o túnel teve a sua extensão diminuida de cêrca de 10 metros.

Enquanto prosseguiam as obras de perfuração do túnel, tratou a Companhia de levar os seus bondes pela rua S. João Batista até o fim da rua Real Grandêza, ostentando a tabulêta "Copacabana — Real Grandêza". A tabulêta provocava constantes interpelações do público: "Já se vái a Copacabana de bonde?" "Sim — respondia o condutor — a Copacabana... do lado de cá!".

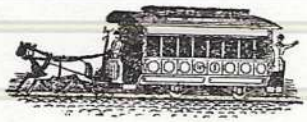
Completada a galeria de avançamento, o Dr. Coelho Cintra fêz passar, no dia 15 de maio de 1892, pelo braço operário, a muque, um bonde — o de n.º 22, o mesmo com que inaugurára o tráfego para a práia Vermelha.

"Antes — prossegue o Dr. Coelho Cintra — já havia feito passar para o outro lado os respectivos 'trucks',

lá preparados à espera do 'dono'... Os trilhos se achavam assentes desde a saída do túnel, do lado de Copacabana, até a altura da atual rua Siqueira Campos, ao comêço da ladeira, para o serviço de atêrro, removido em 'trolleys'.

Quando o primeiro bonde, sem rodas, apareceu em Copacabana, os inglêses foliões, funcionários do Cabo Submarino ('Western Telegraph Co.'), velhos e pacientes moradores de Copacabana, onde existia uma das raríssimas casas, a 'Casa dos Inglêses', **bisparam o mutilado,** naturalmente por meio de binóculos e, então, foi um espoucar de foguêtes que não acabava mais. Diversos pescadores acudiram, correndo até aquele ponto; souberam do acontecimento e aderiram à folia, dando vivas, quebrando ainda mais o silêncio daqueles desertos..."

Eis a história do primeiro bonde que entrou em Copabana, sem rodas e sem burros.



Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

INAUGURAÇÃO DO PRIMEIRO BONDE ELÉTRICO NA AMÉRICA DO SUL — A USINA GERADORA DA RUA DOIS DE DEZEMBRO.

Em 1890, dispunha a Cia. Jardim Botânico de 90 carros. Cêrca de 1.300 muares eram empregados na tração dêsses veículos. Enorme era a despêsa com o sustento da tropa, alimentada a alfafa procedente do Rio da Prata.

Insistia o Dr. Coelho Cintra, gerente da Companhia, em que era mistér acudir, imperiosamente, ao problema da substituição da tração animal por qualquer outro sistema mais vantajôso e que estivesse dentro do progresso da época. "Impunha-se a alforria dos 1.300 burros... Os coitados dos animais se esfalfavam; morriam, em mêdia, com três anos de trabalho. Puxavam bondes repletos, subindo rampas, como as das Águas Férreas e da Gávea".

Em junho do ano seguinte, o Dr. Coelho Cintra voltou à carga e propôs à diretoria a encomenda de alguns carros e materiais para uma experiência da tração elétrica nas linhas da Companhia, segundo o sistêma "Thompson Houston", já em uso em algumas cidades dos Estados Unidos.

Não obstante o resultado pouco satisfatório das experiências anteriores, levadas a efeito em 1887 com os acumuladores elétricos "Julien", os diretores da Companhia não se opunham à sugestão do seu gerente, "antes a desejavam, pois que, se fôsse mais vantajosa, poderia substituir o meio de tração animal e, se fôsse desvanta-

josa, seria rejeitada, sem que pudesse resultar grande prejuízo para a Companhia o ter experimentado mais um melhoramento em pról da cidade".

Foi, assim, resolvido que se fizesse a encomenda do material necessário nos Estados Unidos.

Ao terminar o ano de 1891, grande parte da encomenda já havia chegado ao Rio. O câmbio, porém, contribuiu para a elevação do seu custo. "Seria conveniente que se sustasse a vinda dêsse material, ao menos por enquanto, até que as condições do câmbio melhorassem" — aconselhava o Barão Ribeiro de Almeida, presidente da Companhia.

O Dr. Coelho Cintra, porém, achava que, nessa altura, não era mais tempo de se sustar a remessa do restante da encomenda. "O material terá que vir, porque a tração elétrica deverá, em prazo não remoto, substituir, senão no todo, ao menos em parte, a tração animada".

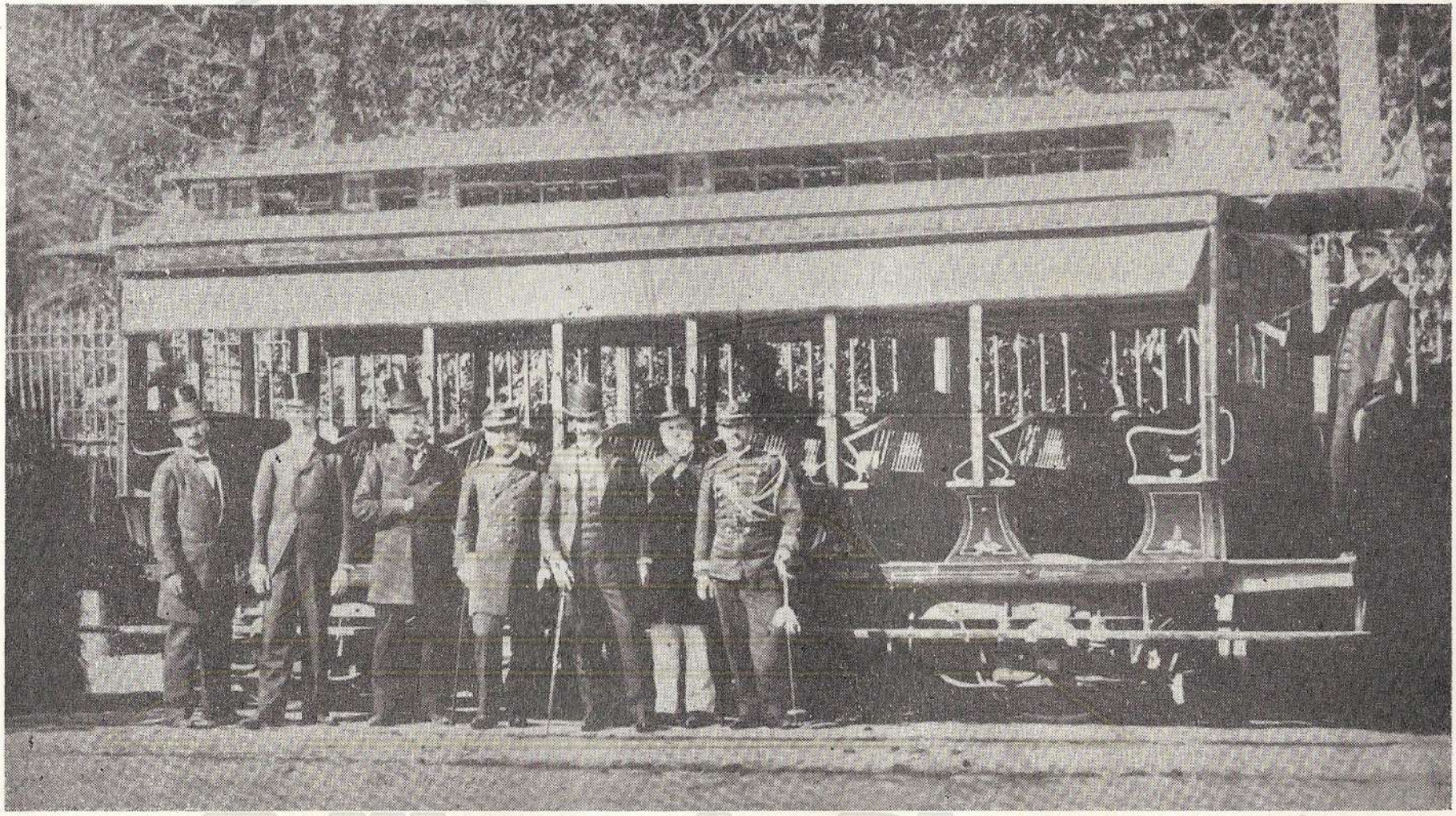
Veio, assim, o material e prosseguiram os trabalhos.

A 23 de fevereiro de 1892, estando terminado o assentamento dos postes ([152]), desde a estação do largo do Machado até a cidade, pela rua Dois de Dezembro, práias do Flamengo, Rússel e Glória e ruas do Passeio, Senador Dantas e Ajuda ([153]), requereu a Companhia a necessária licença para colocar os fios aéreos transmissôres da energia elétrica.

Seis meses depois, no dia 12 de agôsto, foram feitos, com o maior êxito, os primeiros ensáios com o bonde elétrico. O bonde saiu da rua Dois de Dezembro e percorreu a práia do Flamesgo até à do Rússell, descendo-a e subindo-a, recuando e procedendo a tôdas as manobras que o tráfego exigia.

([152]) Êstes primeiros postes eram de madeira.

([153]) Depois, trêcho da rua Chile, hoje desaparecido. A rua da Ajuda começava na de S. José, atravessava o antigo largo da Mãe do Bispo (trêcho da atual praça Floriano, em frente à Câmara Municipal e ao Teatro Municipal), seguia ao lado do Convento da Ajuda, onde é hoje a "Cinelândia", e terminava na praia de Sta. Luzia.



O primeiro bonde elétrico que circulou no Rio Janeiro, a 8 de outubro de 1892. Testemunhando o grande acontecimento, vêem-se, da esquerda para a direita: eng.º Antônio Leite Chermont, James Mitchell, Dr. José de Cupertino Coelho Cintra, Contra-Almirante Custódio José de Melo, Marechal Floriano Peixoto, Barão Ribeiro de Almeida e cap. Eduardo Silva, ajudante de ordens do Presidente da República.

Trilhos do Rio

A estação de bondes do largo do Machado, depois de reconstruida em 1891. Na fachada, o anúncio: "Bondes em quantidade para as práias do Leme e Ipanema. O luar é encantador, sendo as noites muito frescas, graças aos ares do alto mar".

Finalmente, a 8 de outubro, à 1 hora da tarde, teve lugar a inauguração da tração elétrica na sinuosa linha do Flamengo. Assistiram ao ato o Vice-Presidente da República em exercício da Presidência, Marechal Floriano Peixoto, seu Estado Maior, o Ministro da Marinha Almirante Custódio José de Melo, deputados, os intendentes municipais Silveira Lobo, Abdon Milanez, Siqueira de Menezes e França Leite, representantes de diversas classes sociais e da imprensa, os diretores da Companhia, Barão Ribeiro de Almeida, Comendador Malvino Reis e Barão de Santa Leocádia e o gerente Dr. Coelho Cintra.

Os três carros elétricos, únicos que os recursos concedidos permitiram adquirir, partiram, pouco depois das 13 horas, da curva do antigo Teatro Lírico, subiram a rampa da rua Senador Dantas, com as lotações excedidas e, sem dificuldade, deslizaram, suàvemente e sob os aplausos do povo, pela rua do Passeio, cáis da Lapa, Rússell e Flamengo e, 12 minutos depois, entravam nas oficinas da Companhia na rua Dois de Dezembro ([154]).

Aí chegada a comitiva, percorreram os visitantes tôdas as suas dependências e examinaram a usina elétrica e as oficinas de ferreiro, correieiro, pintura, carpintaria e demais serviços, que ocupavam a extensa área de 7.000 m².

Depois de percorrido o estabelecimento, ofereceu-se aos visitantes um copo dágua, no escritório da Companhia, durante o qual foram trocados diversos brindes, sendo o primeiro do Comendador Malvino ao Vice-Presidente da República, ao Ministério e à Intendência; em seguida, foram saudados a diretoria da Companhia e seu gerente, Dr. Coelho Cintra, "o eletrificador da viação urbana carioca". Falou, depois, o Ministro da Marinha, saudando

---

([154]) Êstes carros, importados dos Estados Unidos, eram confortáveis, luxuosos e iluminados por 5 fócos incandescentes, oferecendo aos passageiros tôda a comodidade e segurança. Sòmente em agôsto de 1897 foi construido o primeiro bonde elétrico nas oficinas da Cia. Jardim Botânico. Podia transportar 40 passageiros sentados, em vez de 32 dos carros americanos.

a República, o Congresso, o Exército, a Armada e a Imprensa, sendo o brinde de honra dirigido ao Marechal Floriano.

A inauguração do bonde elétrico foi um acontecimento sensacional. Na sua crônica semanal da "Gazêta de Notícias", Machado de Assis, comentando o fato, deixou traduzir o seu espanto ([155]):

"Não tendo assistido à inauguração dos bondes elétricos, deixei de falar nêles. Nem siquer entrei em algum, mais tarde, para receber as impressões da nova tração e contá-las. Daí o meu silêncio da outra semana. Anteontem, porém, indo pela práia da Lapa, num bonde comum, encontrei um dos elétricos, que descia. Era o primeiro que êstes meus olhos viam andar. Para não mentir, direi que o que me impressionou mais, antes da eletricidade, foi o gesto do cocheiro. Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu bonde, com um grande ar de superioridade. Posto não fôsse feio, não eram as prendas físicas que lhe davam aquele aspecto. Sentia-se nêle a convicção de que inventara, não só o bonde elétrico, mas a própria eletricidade".

A pequena usina geradora da rua Dois de Dezembro, cuja montagem foi dirigida e orientada pessoalmente pelo Dr. Coelho Cintra, consistia de uma caldeira a vapôr "water tubular" dos fabricantes Babcock & Wilcox com a fôrça de 100 cavalos, de uma máquina a vapôr tipo "Mac Intosh, Seymor & Co.", com a fôrça de 100 cavalos e de um gerador de eletricidade dos fabricantes "Thompson Houston International Electric Co.", acionado pela máquina a vapôr por meio de correia e com a fôrça de 62 kilowatts.

([155]) Houve quem temesse viajar nos bondes elétricos, o que fêz com que a Companhia apuzesse nos espaldares dos assentos o seguinte aviso: "A corrente elétrica nenhum perigo oferece aos Srs. passageiros".

O preço dessa primeira instalação, compreendendo tudo até o seu regular funcionamento, apesar da diferença do câmbio, andou em menos de 200:000$000.

Ao Dr. Coelho Cintra coube, pois, a glória de ter sido o realizador do primeiro sistêma elétrico definitivo, na América do Sul, para a substituição da tração animal, concorrendo para que fôsse a Cia. Jardim Botânico a precursôra dêsse importante melhoramento nesta parte do Novo-Mundo.

Consta que foram os inglêses, em 1848, os primeiros a substituir a tração animal pela tração mecânica. Naquele ano, circulou em Bristol um bonde puxado por uma máquina a vapôr, transportando 60 passageiros.

Em 1877, foi introduzido em Nantes, na França, um bonde em que se empregava o ar comprimido como fôrça motriz.

Os bondes a vapôr foram também experimentados em Paris, em 1878, por Bollée e Dalifol, mas sem resultado. Nessa cidade, a tração animal só foi substituida pela mecânica, em 1889, pela adoção do bonde a vapôr movido pelo sistêma "Rowan". Daí por diante, essa substituição fêz-se lentamente, adotando-se sistêmas diferentes.

O maior aperfeiçoamento, porém, foi a aplicação da eletricidade, o que se verificou, pela primeira vez, em Paris, em 1881, onde o carro elétrico circulou nos Campos Elíseos em volta da Exposição Internacional de Eletricidade. Esta experiência e a dos acumuladores elétricos ensaiados em 1882 não deram o resultado tão ardentemente desejado por todos, mas próximo estava o dia em que a energia elétrica viria substituir definitivamente a tração animal e a tração a vapôr.

Em 1884 apareceu finalmente em Cleveland, nos Estados Unidos, o primeiro bonde elétrico, pròpriamente dito.

Trilhos do Rio

O "EXPRESSO DA GÁVEA" — PEQUENO INCIDENTE COM O MINISTRO DA MARINHA — TENTATIVA DE RESTABELECIMENTO DO "BONDE EXPRESSO" EM 1901.

Foi em 1892 que o Dr. Coelho Cintra, gerente da Cia. Jardim Botânico, instituiu o "Expresso da Gávea".

Nada mais era que um bonde comum, que saía tôdas as tardes, às 4 horas, da cidade, a tôda velocidade, indo ter à Ponte de Táboas ([156]), parando apenas no largo do Machado e na estação da rua Voluntários da Pátria, para uma rápida mudança das parelhas de muares.

Diàriamente, à tardinha, o "Expresso da Gávea" era lotado de figurões e figurinhas do bairro, aos quais o condutôr dirigia do seu "trôno" a fala protocolar: "Expresso da Gávea! Êste bonde não pára!"

E lá seguia o "expresso", deslizando sôbre os trilhos, ritmando em tôda a sua trajetória as sinêtas pendentes dos arreios atrelados a dois burrinhos escolhidos.

Levava apenas uma hora e meia até a Ponte de Táboas. Daí em diante, virava "subúrbio", isto é, ia parando à vontade dos passageiros.

A iniciativa do Dr. Coelho Cintra quase acarretou uma crise na Companhia: no dia 11 de março de 1893, compareceu, furiôso, na estação do largo do Machado o Ministro da Marinha, Almirante Custódio José de Melo. Fôra ali queixar-se de que, tendo mandado parar o bonde

---

([156]) Trêcho da rua Jardim Botânico onde começa a rua D. Castorina.

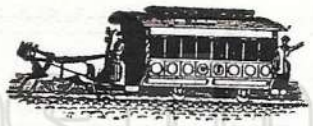
n.º 36 da linha da Gávea, o respectivo cocheiro, desrespeitosamente, deixou de o fazer.

A reclamação constou do Boletim Interno da Companhia. No dia seguinte, porém, o Barão João Ribeiro de Almeida presidente da Jardim Botânico, oficiou ao Ministro, explicando que "seria absolutamente indesculpável o procedimento desatencioso daquêle empregado se o caso se désse com outro qualquer carro e não com aquele, que trazia a tabolêta 'Expresso', o qual só podia parar nas estações do largo do Machado e do largo dos Leões para mudar a parelha".

Pouco tempo durou o "Expresso da Gávea".

Em julho de 1901, o engenheiro-fiscal dos Ferro-Carris Urbanos e Suburbanos cogitou do restabelecimento do bonde-expresso. A Companhia, no entanto, por ofício do dia 26, demonstrou os inconvenientes que a sua adoção acarretaria para o horário dos demais carros.

"Cumpre igualmente esclarecer — acentuou — que, em tempo, já foi ensaiado um expresso para a Gávea, tendo a Companhia de abandonar semelhante prática diante das reclamações gerais provocadas pelos grandes inconvenientes que causava, tendo se dado até um desastre lamentável com um dêsses bondes".



Trilhos do Rio

INAUGURAÇÃO DA LINHA DE BONDES PARA COPACABANA — A ATA DA "FUNDAÇÃO" DÊSSE BAIRRO.

O Rio deve a "fundação" de Copacabana à visão esclarecida dos diretores da Cia. Jardim Botânico e, sobretudo, à capacidade realizadora do Dr. José de Cupertino Coelho Cintra, gerente dessa emprêsa, em 1892.

Até então, Copacabana era habitada por humildes pescadores que ali viviam em palhoças e só de raro em raro, devido à distância, vinham até a cidade. Raríssimos proprietários possuiam ali casas de campo. A não ser a "Casa dos Inglêses", em que residiam os funcionários do Cabo Sumarino ("Western Telegraph Co.") e que era utilizada como estação telegráfica, notavam-se apenas as vivendas dos Duvivier e Silva Guimarães, na longa práia solitária que se perdia de vista entre os rochedos da Babilônia e a ponta da Igrejinha ([157]).

Tôda a vasta área compreendida entre as dunas e a encosta dos morros era constituída de areais semeados de alagadiços e bréjos. A principal vegetação dêsse lugar consistia em cajueiros, pintangueiras, jambeiros e maçarandubeiras.

Fazia-se com muita dificuldade a comunicação da cidade com Copacabana. Havia três caminhos: pela trilha do forte do Leme; pelo morro do Cabrito, atravessando ou

---

([157]) Segundo o Anuário Estatístico do Brasil, publicado em 1917, o metro quadrado de terreno em Copacabana custava de 40$ a 80$. Vinte anos antes, em 1897, com 1$ se adquiria ali um metro quadrado de terra.

costeando a lagôa Rodrigo de Freitas, e pela estrada de meia rodagem de Vila Rica.

Concedida permissão à Cia. Jardim Botânico para estender suas linhas de bondes a êsse "deserto", procedeu-se ao estudo de onde se deveria construir a ligação principal com o centro e, dêsse estudo, concluiu-se que era necessário realizar a abertura de um túnel (a respeito do qual já tratámos em capítulo anterior), comunicando a rua Real Grandeza com a do Barroso, varando a gróta de junção dos morros do Papagáio e da Saudade ([158]).

"Passei, então, a experimentar as mais veementes críticas — conta o Dr. Coelho Cintra — Que aquilo era uma loucura! Bonde para apanhar cajú e areia em Copacabana!"

Malgrado todos êsses óbices, ultimaram-se as obras, sendo o tráfego provisório da linha inaugurado no dia 6 de julho de 1892.

Nesse dia, pouco depois de 1 hora da tarde, partiram da rua Gonçalves Dias dez bondes especiais, indo, no primeiro, a banda de música dos marinheiros nacionais, no imediato, o Vice-Presidente da República em exercício da Presidência, Marechal Floriano Peixoto ([159]), acompanhado do seu Estado-Maior, o presidente do Senado, o presidente da Intendência Municipal, os Ministros da Marinha, da Guerra e do Interior e a diretoria da Companhia e, nos demais carros, os convidados.

Atravessaram o túnel de 180 m de extensão ([160]), iluminado à luz elétrica e festivamente enfeitado com arbustos.

([158]) A Cia. Jardim Botânico dispendeu cêrca de 500 contos com os trabalhos de perfuração dêsse túnel e com as desapropriações dos terrenos adjacentes.

([159]) Renunciando o Marechal Deodoro da Fonseca à presidência da República, em 23 de novembro de 1891, substituiu-o o Marechal Floriano Peixoto.

([160]) Chamou-se, a princípio, túnel da Copacabana. Com a abertura do do Leme em 1904, ficou conhecido como Túnel Velho. Hoje tem a denominação de Alaôr Prata. Através dêle só podiam transitar os bondes da "Jardim Botânico"; outros quaisquer veícu-

Pelas 2½, chegou a comitiva à estação edificada no centro da planície e também festivamente ornamentada. Essa elegante estação, tôda de madeira, situada na esquina da rua Siqueira Campos com a de N. S. de Copacabana, que, nesse tempo, eram simples caminhos arenosos, por onde circulavam as carroças empregadas no pequeno comércio de areia fina, marcava o ponto inicial de onde teriam de partir os ramais das linhas para o Leme e Igrejinha, posteriormente estabelecidos.

Pouco depois da chegada da comitiva, foi oferecido pela diretoria da Companhia um lauto "lunch" aos convidados, ocupando o lugar de honra na mêsa, o Vice-Presidente da República.

Ao champagne, o Barão Ribeiro de Almeida, presidente da "Jardim Botânico", levantou o brinde ao Marechal Floriano Peixoto e ao Govêrno, respondendo-lhe o Ministro da Marinha; seguiram-se outros brindes à Guarda Nacional, à Armada, ao Exército, à Intendência Municipal e à diretoria da Companhia, sendo o de honra erguido pelo presidente do Senado ao Marechal Floriano e ao engrandecimento da República.

Por ocasião dessa inauguração, foi lavrada a seguinte ata ([161]): "Aos seis dias do mês de julho do ano de mil oitocentos e noventa e dois, nêste lugar denominado Copacabana, da freguezia da Lagôa da Capital Federal, estação terminal da linha da Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico, presentes os Exmos. Srs. Marechal Floriano Peixoto, Presidente da República, Ministros da Guerra, da Marinha e do Exterior, Presidente e mais Membros da In-

---

los e mesmo pedestres eram proibidos de atravessar êsse túnel. A Companhia mantinha uma agência, no fim da rua Real Grandêsa, para vigiar, dia e noite, a impenetrabilidade do seu túnel. Em 1897, atendendo a pedido do Dr. Manoel E. de Queiroz Vieira, Chefe de Polícia, foi permitido o livre trânsito, através dêsse túnel, dos carros de condução de cadáveres e enfêrmos da Assistência Policial

([161]) O original desta ata foi encerrado numa caixa de ferro enterrada no local em que o Dr. Coelho Cintra construiu a primitiva estação, na esquina da antiga rua Barroso com a de N. S. de Copacabana.

tendência Municipal, Dr. Engenheiro Fiscal e seus ajudantes, General Estevão José Ferraz, Dr. Barão de Ribeiro de Almeida, Coronel Malvino da Silva Reis, Dr. José Cupertino Coelho Cintra, gerente da Companhia, e mais pessôas gradas, foi inaugurado o tráfego da linha ferrocarril, depois de preenchidas as formalidades regulamentares e de ter sido inspecionada e aprovada pelo Sr. Dr. Engenheiro Fiscal dos Carris Urbanos e Suburbanos, por parte da Intendência Municipal. E, para constar, eu, Frederico Augusto Xavier de Brito, servindo de Secretário "ad hoc", lavrei êste têrmo que assino com as autoridades e cidadãos que a êste ato compareceram. Rio de Janeiro, 6 de julho de 1892. (a) Floriano Peixoto, Fernando Lobo, Firmino Antônio de Moura, Custódio José de Mello, Cândido Barata Ribeiro, Malvino da Silva Reis, José da Silveira Lobo, Antônio José de Siqueira, Antônio Rodrigues dos Santos França e Leite, Dr. Abdon Felinto Milanez, Manoel de Barros Medeiros, Frederico Gomes Lorena, José de Cupertino Coelho Cintra, Joaquim Saldanha Marinho, Fabiano da Gama Machado, José de Nápoles Telles de Menezes, Luiz Cavalcanti, Alberto Naylor Cândido da Silva Pôrto, Gal. Brig. Estevão Joaquim Ferraz, Tte. Cel. José Pereira de Barros Sobrinho, Domingos Seóra, Cap. Paulo Pedro, Dr. Carlos Costa, Maj. Bento de Barros, Cap. Rafael Archanjo da Fonseca, Maj. José Lascazas Neto, Dr. Britto Silva, Ten. Cel. Otaviano Marcondes, Gal. João Batista da Silva Telles, Cap. Ten. Luiz Pinto de Sá, 2.º Ten. Antônio Carlos Brasil, Tte. Pedro Pinto Peixoto, Arsênio de Niemeyer, A. L. Chermont, J. H. C. Viana, José Antônio da Silva Guimarães, Francisco José Coelho Neto, pelo Contra-Alm. L. Ph. de Saldanha da Gama — o 1.º Ten. Monteiro de Barros, Alf. João Batista de Souza Cabral, Alonso de Niemeyer, Saturnino Nicolau Cardozo, José M. Rodrigues Pereira, Manoel Rulilio de Araujo, José Lúcio de Souza e Albuquerque, Antônio M. Alberto de Araujo, Vicente Bello Pimentel, Alfredo Martins Moreira, Dr. A. de Paula Freitas, Eng.º

Alfredo da Costa Moreira, João de Oliveira e Silva, Cap. Joaquim da Luz Ribeiro e Frederico Augusto Xavier de Britto, secretário **ad hoc**."

Em diversos pontos da linha foram queimados foguêtes e dadas salvas por ocasião da passagem da comitiva, que chegou de regresso à rua Gonçalves Dias às 6 horas da tarde, tomando o Marechal Floriano o seu carro no largo de São Francisco de Paula e daí seguindo para sua residência.

No ano seguinte (1893), concluidas as obras do túnel, a Companhia promoveu em Copacabana, durante trinta dias, a partir de 24 de março, grandes festejos, constantes de música, embandeiramento e feira franca em benefício da construção de uma escola no novo bairro. A feira franca consistiu de barraquinhas, leilão de prendas, cosmoramas ([162]), cavalinhos de páu e outros divertimentos permitidos, desde o emprêgo do jôgo ou sortes. A Cia. Jardim Botânico contribuiu com uma percentagem da sua renda dêsses dias.

Trilhos do Rio

([162]) Aparêlhos óticos com que se observavam quadros que representavam fatos vários, ampliando-os.

Trilhos do Rio

DEIXA A GERÊNCIA DA CIA. JARDIM BOTÂNICO O DR. COELHO CINTRA — DOIS PEDIDOS DO MARECHAL FLORIANO PARA ESSA VAGA.

A 28 de junho de 1892, o Dr. Duque Estrada comunicou aos seus colegas de diretoria da Cia. Jardim Botânico, Barão Ribeiro de Almeida e Comendador Malvino Reis, que, devido ao estado precário de sua saúde, receiava não poder continuar a lhe prestar serviços. A conselho médico, teria de partir, quanto antes, para a Europa, o que, de fato, fêz no dia 11 do mês seguinte.

Assim, foi convidado para preencher interinamente a vaga do Dr. Duque Estrada, o Barão de Santa Leocádia, grande acionista e antigo membro do conselho-fiscal da Companhia.

Começaram então as desavenças com o gerente Dr. Coelho Cintra, culminando nêste pedir demissão a 4 de janeiro de 1893 ([163]).

No dia 8, reunida a diretoria da Companhia, para o fim de proceder a nomeação do novo gerente, informou o Comendador Malvino Reis ter recebido uma honrosa carta do Marechal Floriano Peixoto, Vice-Presidente da República em exercício da Presidência, apresentando e pedindo para ser nomeado para aquêle cargo o engenheiro Antônio Leite Chermont. Estranhando êsse fato, o Barão Ribeiro

---

([163]) O Dr. José Cupertino Coelho Cintra faleceu, nesta Capital, no dia 13 de agôsto de 1939. A 17 do mês seguinte, teria completado 96 anos de idade.

de Almeida exibiu também uma carta do Marechal, recomendando e pedindo a mesma vaga para o Coronel Cândido Alves da Silva Pôrto.

Que situação! Afinal, depois de muita discussão, solucionaram o caso, desdobrando a gerência em duas seções: uma, a gerência pròpriamente dita, encarregada do tráfego e da parte econômica da Companhia, e outra, a de engenharia, encarregada de todo o serviço técnico, calçamento de ruas e outras obras.

E, "como ambos os cavalheiros recomendados reuniam as qualidaes e condições precisas para o bom desempenho dessas funções", seriam, dessa forma, atendidos os dois candidatos do Presidente da República.

O Coronel Cândido Alves da Silva Pôrto foi, então, nomeado gerente, com o ordenado de 8:400$000 anuais ([164]) e o Dr. Antônio Leite Chermont, engenheiro, com o ordenado de 6:000$000, com direito, no fim de cada semestre, a uma gratificação, se os serviços assim o justificassem.

Pouco depois, porém, foi o Comendador Malvino Reis procurado pelo Dr. Antônio Leite Chermont, que lhe declarou não aceitar o cargo de engenheiro para o qual havia sido nomeado. O seu pedido tinha sido para "gerente" da Companhia.

Ficou, então, o Sr. James Mitchell, antigo e prestimoso auxiliar do Dr. Coelho Cintra, encarregado, não só da usina elétrica da rua Dois de Dezembro, como de todos os demais assuntos concernentes à engenharia da Companhia.

([164]) O Coronel Cândido Alves da Silva Pôrto tomou posse do cargo no dia 9 de janeiro de 1893.

A BUZINA AUTOMÁTICA DE INVENÇÃO E PROPRIEDADE DO CIDADÃO TITO.

Baseada no Decreto Imperial n.º 3.339, de 6 de outubro de 1887, que impôs às companhias de carris da Côrte a obrigação de adotarem em seus carros "um aparêlho de salvação contra desastres", a Intendência Municipal baixou, a 28 de junho de 1892, uma postura, determinando que as emprêsas desta Capital instalassem em seus bondes a "Buzina Automática", de invenção e propriedade do cidadão João Gonçalves Pereira Tito.

Tratava-se de um aparêlho ligado ao eixo dos carros e por êle acionado, destinado a avisar os pedestres da aproximação dos mesmos carros.

Como o assunto interessasse diretamente a tôdas as companhias, reuniram-se o Barão João Ribeiro de Almeida, José D. Delgado de Carvalho, José Pereira R. Paranhos, Francisco Manoel Chagas Dória e José Joaquim da Costa Simões, presidentes, respectivamente, das companhias Jardim Botânico, São Cristóvão, Vila Isabel, Carris Urbanos e Ferro-Carril Carioca, a fim de estudarem a melhor forma de execução da referida postura.

Chegaram êles, no entanto, à conclusão de que a invenção do cidadão Tito, não só não correspondia ao fim que se propunha, como também nada tinha de prático, servindo antes para acarretar dificuldades e atrazos ao serviço.

As companhias sabiam, por uma longa experiência, que se parte dos desastres ocorridos nos serviços de bondes resultavam de imprudência do público, grande parte

era originada da desatenção, imperícia e falta de calma e sangue frio dos cocheiros. Ora uma vez adotada a "Buzina Automática", o público, ouvindo de todos os lados o som áspero e estridente, dentro em pouco se habituaria a êle, deixando de se acautelar convenientemente. Ainda mais: a bulha da buzina, abafando os ruídos menos intensos do rodar dos outros carros e carroças, livraria o público dos bondes para expô-los ao atropêlo dêsses outros veículos.

Em relação aos cocheiros, como se poderiam haver êstes empregados, nas ocasiões difíceis e de lances perigosos, tendo as duas mãos ocupadas com as rédeas e a manivela, o pé direito pronto a travar o carro, só lhe restando o pé esquerdo para se apoiar? Sòmente ficaria ao cocheiro o recurso dos lábios para apitar, tornando-se inútil a tal buzina.

Além disso, sendo o aparêlho ligado ao eixo do carro e por êle acionado, resultaria daí uma nova resistência a ser vencida pelos animais, mòrmente em rampas fortes. E, em muitos casos, com êsse novo e impróprio freio, sobretudo depois que estivesse um tanto usado, o carro difìcilmente poderia ser movido pelo número de animais então empregado, sendo necessário reforçar os meios de tração. Dêsse modo, as companhias, já tão oneradas como se achavam, veriam o seu custeio avultar ainda mais, para se chegar ao resultado, antes nocivo do que útil, de atordoar a população, sem preservá-la do perigo.

A invenção do cidadão Tito tãopouco achava apôio na letra e no espírito do Decreto n.º 3.339, no qual se baseara a postura da Intendência Municipal, visto que esta lei dispunha que as companhias seriam obrigadas a adotar em seus carros "um aparêlho de salvação contra desastres". Ora, a buzina poderia apenas servir para dar aviso, como um apito, campainha ou assovio; de modo algum, porém, para "salvar" alguém que porventura caísse de um carro ou fôsse por êste atropelado na via pública.

Baleiros no largo da Carioca, em 1905. Trecho entre as ruas de S. José (a direita) e Assembléia.

A sub-estação transformadora da praia de Botafogo, em 1911.

Resolveram, então, as cinco companhias encaminhar uma representação à Intendência Municipal, pleiteando a revogação da aludida postura.

"As Companhias — ponderaram os seus presidentes — não têm em mira eximir-se de sacrifícios pecuniários ou outros, mas antes se acham dispostas a secundar, na medida de suas fôrças, as vistas humanitárias que tanto enaltecem ao primeiro Conselho Municipal desta Capital e ao digno Dr. Prefeito Municipal, e isto não obstante a quadra difícil, quase angustiosa que elas atravessam, quando o acréscimo proporcional do número de passageiros é como 1 e o das despêsas como 5 ou mais ainda. Não desejam, porém, que seja em pura perda êsse sacrifício com a adoção de um invento que só acarretará desvantagens, entraves ao serviço, nenhuma utilidade e que nem é fundado em lei".

A postura não foi revogada, mas deixou o Govêrno de exigir a sua execução.

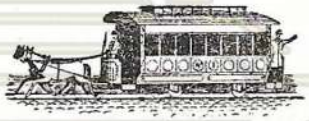
Decorridos cinco anos, isto é, a 5 de abril de 1898, quando o assunto parecia ter caído no esquecimento, o engenheiro-fiscal dos Carris Urbanos e Suburbanos intimou as emprêsas a adotarem em seus carros a "Buzina" do cidadão Tito, marcando-lhes o prazo de três meses para o cumprimento.

O Dr. Arthur Getúlio das Neves, presidente da Cia. Jardim Botânico, convidou imediatamente os dirigentes das demais emprêsas de bondes para uma reunião, frizando o seguinte: "Como êste assunto interessa diretamente a tôdas as companhias de carris desta cidade, e como também, a seu propósito, já agiram coletivamente em 1893, quando intimadas idênticamente, parece de tôda a conveniência que coletivos sejam os atos que hajam agora de praticar, em consequência desta nova intimação".

Ficou, então, resolvido que o caso fôsse levado à apreciação do Prefeito, lembrando-se-lhe que, em 1893, quando as mesmas companhias sofreram igual intimação, recorreram ao Conselho Municipal para pedir a revogação

da postura de 28 de junho de 1892, baseado em que a mesma exorbitara do Decreto n.º 3.339. E, não tendo as companhias nenhum motivo para recuarem dos conceitos emitidos naquela época, aduziram no ofício que, a 30 de junho de 1898, enviaram ao Chefe do Executivo Municipal, as mesmas razões com que anteriormente fundamentaram o seu direito.

Foi, assim, definitivamente sustada a medida tendente a compelir as companhias de bondes desta Capital à adoção da "Buzina Automática".



Trilhos do Rio

A CIA JARDIM BOTÂNICO ILUMINA A ELETRICIDADE O TEATRO LÍRICO — DEMANDA COM A "SOCIÉTÉ ANONYME DU GAZ".

Em princípios de 1893, num encontro casual entre o gerente da Cia. Jardim Botânico e o da "Société Anonyme du Gaz", êste perguntou-lhe se era verdade que a "Jardim Botânico" pretendia fornecer luz elétrica ao Teatro Lírico, e tendo recebido resposta afirmativa, o representante da Cia. do Gás teria dito que "embaraçaria, pelos meios judiciários, aquêle tentamen, por ser ofensivo ao privilégio da Société".

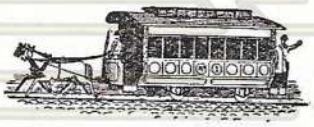
Diante disso, a Cia. Jardim Botânico oficiou ao Dr. Jayme Benévolo, inspetor da Iluminação Pública, pedindo-lhe sua opinião sôbre o assunto. Respondeu êste que, "em vista da clara interpretação dada ao contrato da 'Société', podia a Cia. Jardim Botânico contratar com o empresário do Teatro Lírico o fornecimento de 4 lâmpadas elétricas, nas noites de espetáculo, ao preço de 50$000 cada noite".

Foi, assim, iluminado êsse teatro a eletricidade, por meio de um fio ligado ao cabo de bondes na rua.

Decorrido um ano, na noite de 2 de julho de 1894, tornou a "Jardim Botânico" a iluminar a eletricidade o palco do Lírico. Desta vez, porém, a "Société" recorreu à Justiça, propondo perante o Tribunal Civil e Comercial uma ação em que, alegando o direito de só ela fornecer luz, pedia fôsse a "Jardim Botânico" condenada a indenizá-la dos prejuízos resultantes da violação do privilégio. Por acórdão da Câmara Comercial daquele Tribunal foi jul-

gada procedente a ação. Esta sentença foi confirmada por outro acórdão unânime da Câmara Civil da Côrte de Apelação e por outro, igualmente unânime, das Câmaras Reunidas, em 28 de outubro de 1895 ("O Direito", vol. 101, pág. 93).

Não se prevaleceu, porém, a emprêsa belga dessa decisão para embaraçar ou criar dificuldades aos serviços de iluminação elétrica; exigia, apenas, que cada pedido lhe fôsse feito oficialmente, "como uma homenagem ao seu direito".



Trilhos do Rio

DUAS EXCURSÕES OFICIAIS AO BAIRRO DE COPACABANA — VISITA À IGREJINHA — VIAGEM A CAVALO AO LUGAR DENOMINADO "ARPOADOR".

No dia 27 de abril de 1893, a convite da diretoria da Cia. Jardim Botânico, o prefeito Dr. Cândido Barata Ribeiro foi apreciar o desenvolvimento do bairro de Copacabana e o prolongamento da linha de carrís até a Igrejinha (165).

Além do Prefeito e dos diretores da Companhia, Comendador Malvino Reis e Barão de Santa Leocádia, partiram da cidade, em bonde especial, os intendentes Cândido Benício e Américo de Barros, o diretor das Obras Municipais, Dr. Nascimento Silva, o diretor da Cia. de Construções Civis, Dr. Paula Freitas, o delegado de Higiêne do lugar, representantes da imprensa e diversos cavalheiros.

Tendo saído do largo da Carioca pouco depois das 3 horas da tarde, chegaram os visitantes à estação de Copacabana (166) às 4, sendo aí recebidos pelo Coronel Cândido Alves da Silva Pôrto, gerente da Companhia.

Em seguida, foi percorrida, até certo ponto, em bonde, parte do prolongamento da linha da Igrejinha, até onde foram, depois, a cavalo.

---

(165) A igreja de N. S. de Copacabana, conhecida por "Igrejinha", ficava situada no promontório atualmente ocupado pelo Forte de Copacabana. Construida antes de 1746, foi demolida em 1918.

(166) Ficava na esquina da atual rua Siqueira Campos com a av. N. S. de Copacabana.

Verificada a beleza do local voltaram todos à estação da Companhia e, pouco depois das 6 horas, num caramanchão iluminado a eletricidade, foi servido um jantar. À sobremesa, trocaram diversos brindes, sendo saudados o Prefeito, a Intendência, a diretoria da Companhia, a imprensa, a Cia. de Construções Civis, sendo o último brinde ao Vice-Presidente da República em exercício na Presidência Marechal Floriano Peixoto.

"Foi uma digressão agradabilíssima — comentou o 'Jornal do Comércio' do dia seguinte. — O ar puro que alí se respira, o panorama esplêndido que se descortina para qualquer parte que se estenda a vista, atrái e encanta.

A igreja, alvejando no alto do monte, é de um efeito admirável. Da ponta da eminência em que ela está até a ponta oposta, na qual se avista a lagôa Rodrigo de Freitas e outros pontos, há belíssimos panoramas. Como se sabe, a igreja está no antigo forte de Copacabana e ali ainda estão sete peças de artilharia, cinco grandes e duas pequenas, do ano de 1600 ([167]). Na parte que fica por traz da igreja, há um verdadeiro túnel cavado pelo mar na rocha, que é lavado pelas águas nos dias de grande ressaca.

Além do prolongamento da linha de bondes, que já está muito adiantado, a Cia. de Construções Civis tem alí aberto retas e espaçosas ruas e tem construido diversas casas, algumas de cimento e ferro. Está quase concluida uma das estações da Cia. Jardim Botânico perto da igreja, ficando a outra junto à base da montanha em que está

([167]) Segundo Vieira Fazenda, estas peças de artilharia são do tempo do Vice-Rei D. Luiz de Almeida Portugal, Marquez de Lavradio (1769-1779): "Ao espírito organizador de Lavradio não escapou a vantagem de opôr resistência a tropas inimigas que, conseguido desembarque na antiga Sacupenopan, pudessem procurar o coração da cidade. Para isso, além de edificar a fortaleza do Leme, estabeleceu redutos em vários pontos da práia; disso nos dão provas as peças de artilharia, que ainda existem soterradas pelas areias, junto à Igrejinha".

aquele edifício. Têm sido cedidos terrenos para praças e lougradouros públicos e, a continuar no empenho em que estão as companhias e os proprietários, dentro em poucos anos, aquela localidade constituirá um importante subúrbio, a uma hora apenas de distância da cidade".

Às 9½ da noite, os visitantes chegaram de volta à cidade, encantados das impressões que lhes proporcionou tão agradável excursão.

Pouco depois, deixando o Dr. Barata Ribeiro a Prefeitura, foi o novo prefeito, Coronel Henrique Valadares, também convidado a visitar aquele arrabalde. Aquiescendo ao convite, realizou-se a excursão no dia 13 de julho.

Da estação de Ipanema (168) seguiram o Prefeito e sua comitiva em um pequeno bonde sôbre trilhos portáteis, até o lugar onde devia terminar o ramal da Igrejinha. Daí seguiu S. Excia. a cavalo e, acompanhado dos Coronéis Antônio José da Silva, Malvino Reis e Silva Pôrto, dos engenheiros de Carrís e das Obras Municipais e outros cavalheiros, em direção ao lugar denominado "Arpoador", onde a Emprêsa Ipanema estava abrindo diversas ruas, inclusive um boulevard de cêrca de 100 metros de largura por 2.000 de extensão (169).

Na volta, o Prefeito visitou a igreja de N. S. de Copacabana, onde foi recebido pelo respectivo cura. Depois de percorrer tôdas as suas dependências, regressou à estação principal da Companhia, em frente à praça Coronel Malvino Reis (170), onde foi servido um "lunch", durante o qual foram feitos diversos brindes, sendo muito apreciado o do Dr. Hilário de Gouvêa, que concitou o Prefeito a empregar, de preferência, a sua atividade no

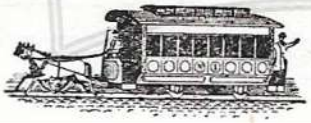
---

(168) Não confundir com o atual bairro da Ipanema. Esta estação de bondes ficava na esquina da antiga rua Ipanema (depois rua Carlos Pôrto Carreiro, hoje Barão de Ipanema) com o lado par da avenida N. S. de Copacabana. Foi concluida em 27 de maio de 1893.

(169) Atual avenida Vieira Souto.

(170) Atual praça Serzedelo Corrêa.

saneamento da Capital e no novo bairro de Copacabana, que "por sua magnífica posição, está fadada para o refúgio da população nas quadras calmosas e estação balneária".



Trilhos do Rio

CENSURAS À CIA. JARDIM BOTÂNICO — FALTA DE CARROS — A ESTAÇÃO DO LARGO DA CARIOCA.

A 19 de junho de 1893, a "Gazeta de Notícias" publicou um artigo, censurando a Cia. Jardim Botânico por não aumentar o número de bondes, proporcionando ao público as comodidades que êle reclamava, e por não ter, na cidade, no ponto final da linha, uma estação destinada à espera dos passageiros.

No dia imediato, a Companhia dirigiu ao redator dêsse jornal a seguinte carta:

"E' exato, e já o reconheceu a Companhia, que, em certas ocasiões do dia, deixa de haver facilidade na condução dos passageiros, por excessiva aglomeração de povo. E foi no intúito de melhorar o serviço que a Companhia se impôs o pesado sacrifício de substituir gradualmente a tração animal pela elétrica, com reboque de carros, substituição essa que, a contento geral, já se efetuou na linha do Flamengo e que se prepara, como é patente, nas linhas do Catête, devendo mais tarde seguir dêste ponto para os subúrbios. Por êsse modo e, com o acréscimo dos carros que estão a concluir-se em uma oficina desta cidade ([171]), o serviço melhorará muito.

([171]) Em março de 1893, a Cia. Jardim Botânico encomendou à firma Forjas & Estaleiros, desta praça, a título de experiência, a construção de 5 bondes. Depois de muita reclamação, 3 dêsses carros foram entregues no dia 1.º de setembro e os 2 restantes, uma semana depois. A experiência não satisfez.

Quanto à falta de estação no ponto terminal, a censura não colhe, pois que a Companhia possuia na rua de Gonçalves Dias uma estação decente, da qual foi esbulhada pela Municipalidade e pela Polícia, que a forçaram a mudar-se para o largo da Carioca, onde dispendeu considerável quantia em transformar a sua estação de cargas em asseiada estação de passageiros, com tôdas as comodidades indispensáveis. Daí foi novamente compelida a mudar-se para a rua de Gonçalves Dias, pelas mesmas autoridades, por ocasião da invasão de seus trilhos pela Companhia Metropolitana, voltando a estação do largo da Carioca a servir de novo para as cargas. Durante todo êsse tempo, a Companhia aguardava a terminação do processo de desapropriação das casas da esquina das ruas de S. José e da Ajuda ([172]), a fim de construir nova estação terminal, cuja planta fôra aprovada e aplaudida; mas, quando, ao cabo de dois anos, terminava o processo, foi resolvido pela Prefeitura que não mais na referida esquina, mas sim onde lhe fôsse indicado pela Prefeitura, edificaria a Companhia a sua estação terminal, indicação essa que nunca foi feita ([173]).

Sendo esta a verdade dos fatos, que culpa tem a Companhia de não poder, atualmente, oferecer uma estação, não só decente, como condigna do público a quem serve, tal como a que estaria a esta hora funcionando, se não se lhe tivessem opôsto?

Dizeis ainda que a Companhia está longe de corresponder às esperanças que dava de si a 'Botanical Garden'.

Admitamos que assim seja; mas também com que

([172]) Depois, rua Chile. Êste trecho, porém, desapareceu com a abertura da Avenida Central, hoje av. Rio Branco.

([173]) Posteriormente, a Companhia instalou a sua estação de passageiros e bagagens do largo da Carioca no antigo prédio do Hospital da Penitência. Em 1906, sendo demolido êste velho casarão da Ordem 3.ª da Penitência, a Companhia transferiu a sua estação, provisòriamente, para um dos ângulos do edifício da Galeria Cruzeiro, em construção. Sòmente a 6 de março de 1908 foi franqueada ao público a estação definitiva da Galeria Cruzeiro, cujo edifício terminou no dia 23 de dezembro do mesmo ano.

elementos contava aquela em seu favor? Linhas pouco extensas, o que lhe permitia maior número de viagens para cada carro; material todo novo (portanto, pouco dispêndio na conservação); preço de 200 réis por meia viagem (o câmbio oscilava entre 26 e 27); barateza de ordenados do pessoal, cuja obtenção era fácil; burros a 50$000; alfafa a $050 o quilo; milho a 4$000 o saco e, sobretudo, tranquilidade completa na execução do seu contrato.

E hoje? Recebendo metade do que recebia por preço de passagem, dispende o triplo e mais, pagando burros a 200$000; alfafa a 120$000 e mais; carros, que custavam 1:800$000 por 4:500$000, e assim por diante.

Não obstante tôdas estas desanimadoras condições, a Companhia, procurando sempre sustentar a bôa fama e tradições de sua predecessôra, nunca se negou a sacrifícios para bem servir ao público. A prova aí está nêsse tentamen colossal da substituição pela eletricidade do seu motor atual, tentamen diante do qual tantos têm recuado".

Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

ELETRIFICAÇÃO DE OUTRAS LINHAS DA CIA. JARDIM BOTÂNICO — AMPLIAÇÃO DA USINA GERADORA DA RUA DOIS DE DEZEMBRO.

Em princípios de 1893, por motivo das fortes ressacas na baía de Guanabara, invadindo o mar tôda a orla litorânea, ficou suspenso, durante alguns dias, o tráfego dos bondes elétricos na linha do Flamengo. Queimaram-se as bobinas de alguns carros e, não havendo aqui pessoal habilitado para fazer o consêrto, viu-se a Companhia obrigada a mandar buscar nos Estados Unidos um operário especializado nêsse serviço ([174]).

Nêsse mesmo ano, desejando dar maior expansão à tração elétrica, estendendo-a pela rua do Catête até o largo do Machado, contraiu a Companhia um empréstimo, em "bonus", de 1.000 contos de réis, no Banco da República do Brasil (escritura de 10 de junho de 1893, lavrada no Cartório do 3.º Ofício), hipotecando todo o material fixo e rodante pelo prazo de 15 anos, juros de 7% ao ano.

A 18 de outubro começaram as obras de ampliação da usina elétrica situada na rua Dois de Dezembro e para descongestionar o local, tratou-se, desde logo, de transferir para as estações do largo dos Leões e de Copacabana todos os animais que serviam nessas linhas.

([174]) Frequentemente, a Companhia informava ao público que não haveria bondes elétricos em determinados dias, "devido à necessidade de parar com as máquinas, a fim de se proceder à limpêsa das caldeiras".

Foram, então, instaladas na usina mais as seguintes máquinas: uma bateria de caldeiras do fabricante Babcock & Wilcox com a fôrça de 292 cavalos; uma máquina a vapôr tipo MacIntosh Seymour & Cia. com a fôrça de 200 cavalos; dois geradores de eletricidade dos fabricantes Thompson Houston International Electric Co. com a fôrça de 62 kilowatts cada um, conjugados por correia. O combustível era o carvão Cardiff, que a Companhia comprava a 35$000 a tonelada ([175]).

Ainda nesse mês, foi feita uma encomenda à Thompson Houston, de Nova York, de mais 10 carros elétricos, iguais aos da última encomenda, pelo preço de 750 dólares (o câmbio já estava a 5$000).

No dia 12 de maio de 1894, às 9 horas da noite, foi feita a experiência da tração elétrica na rua do Catête. Presentes o Dr. Anísio Salathiel Carneiro da Cunha, Comendador Malvino Reis e o Coronel Cândido Alves da Silva Pôrto, respectivamente diretôres e gerente da Companhia; Drs. Vieira Souto e Arthur Araripe, representantes da Prefeitura; Dr. Cordeiro da Graça, Dr. Carlos Sampaio e outros cavalheiros, partiu do largo do Machado o carro-máquina, levando a reboque três carros comuns, sendo esta novidade recebida com grandes aplausos pelo público.

Conduziram os quatro carros cêrca de 40 passageiros cada um e a viagem do largo do Machado ao largo da Carioca, e vice-versa, foi feita em apenas 40 minutos, não obstante as muitas paradas em caminho para receber e deixar passageiros.

Ao regressar o combôio ao largo do Machado, os engenheiros da Prefeitura cumprimentaram a diretoria da Companhia por mais êsse melhoramento para a cidade. No dia seguinte, foi aberto o tráfego regular, pelo Catête, com os bondes elétricos.

([175]) Em abril de 1898 o preço do carvão subiu a 100$000 a tonelada.

Posteriormente, resolveu a Companhia estender a tração elétrica às linhas da rua Pedreira da Candelária ([176]) e Laranjeiras, esta já trafegada até as Águas-Férreas e, para poder levar a efeito êsse empreendimento, contraiu, em janeiro de 1895, com o mesmo Banco da República, um empréstimo adicional de 500 contos.

Ainda sob a direção do engenheiro James Mitchell foram, desta vez, instaladas as seguintes máquinas na usina da rua Dois de Dezembro: uma bateria de caldeiras também dos fabricantes Babcock & Wilcox, com a fôrça de 292 cavalos; duas máquinas tipo "Ideal", dos fabricantes Harrisburg Foundry & Machine Works Co., com a fôrça de 350 cavalos cada uma; dois geradores multipolares, dos fabricantes General Electric Co., de 200 kilowatts cada um e diretamente conjugados aos próprios eixos das máquinas a vapor supramencionadas.

No dia 8 de fevereiro de 1896 ficou terminado o serviço de transformação para tração elétrica, com assentamento de trilhos, colocação de postes e fios e calçamento, no ramal das Laranjeiras. Feitas as devidas experiências, às quais assistiu o engenheiro fiscal do Govêrno, foi dada à Companhia a devida permissão para trafegar com os bondes elétricos nessa linha. Em vista disso, resolveu a diretoria inaugurar a tração elétrica nesse ramal, no dia seguinte, como ainda autorizar a venda de 100 animais, por desnecessários.

Três meses depois, a 9 de abril, foi também inaugurada a eletrificação da linha da rua Pedreira da Candelária.

Passou, então, o tráfego a ser feito, em tôdas essas linhas, com um, dois e três reboques. Contava, então, a Companhia com 25 carros elétricos.

([176]) Atual rua Bento Lisbôa.

Trilhos do Rio

A REVOLTA DA ESQUADRA EM 1893 — TRANSTÔRNOS AOS SERVIÇOS DA CIA. JARDIM BOTÂNICO.

Na noite de 5 para 6 de setembro de 1893, o Contra-Almirante Custódio José de Melo, que havia sido Ministro da Marinha, dirigiu-se para bordo do couraçado "Aquidaban", fundeado na bahia de Guanabara, e desfraldando o seu pavilhão, proclamou a revolta contra o govêrno do Marechal Floriano Peixoto.

Em poucas horas, Custódio de Melo e seus companheiros ficaram inteiramente senhores da situação. Além do couraçado "Aquidaban", apoderaram-se os revoltosos do cruzador "República", de dois torpedeiros, o "Iguatemi" e o "Marcílio Dias", e vários outros navios, alguns dos quais mercantes. As guarnições nestes navios constituiam cêrca de 1.200 homens.

Na manhã seguinte, ao acordar, viram-se os habitantes do Rio de Janeiro dominados por uma esquadra revoltosa, bem comandada. Pelos chefes revolucionários foi, então, enviada ao Marechal Floriano uma mensagem, exigindo a entrega do Govêrno, dentro de curto prazo. Êste não se intimidou e mandou uma resposta enérgica, ao mesmo tempo que tomou as medidas necessárias para acudir à emergência.

Por alguns dias Custódio José de Melo se absteve de qualquer ação para não danificar a cidade, que estava a mercê dos seus canhões; mas, como as fortalezas começassem a atirar sôbre os seus navios, no dia 13, começou êle a bombardear o litoral. O fogo dos navios concentrava-se principalmente nas fortalezas, arsenal e edifí-

cios públicos, mas, como era inevitável, houve danos nas propriedades particulares, causados pelas granadas.

O segundo bombardeio, no dia 22, causou ainda maiores estragos na cidade. O Govêrno, porém, mantinha-se firme, recusando-se a tratar com os rebeldes.

Poucos dias depois, o Contra-Almirante Luiz Felipe Saldanha da Gama, diretor da Escola Naval, também aderiu aos rebeldes, tendo antes lançado um manifesto ao povo. A êste manifesto respondeu Floriano com um decreto considerando Saldanha da Gama desertor e traidor à pátria.

Todos êstes tristes e deploráveis acontecimentos incutiram no ânimo da população carioca o susto e o terror e produziram o êxodo das pessôas residentes de preferência nos bairos do Catête, Laranjeiras e Botafogo, servidos pelas linhas da Cia. Jardim Botânico.

Os seis meses de revolta ([177]) causaram, dessa forma, sérios transtôrnos aos serviços da Companhia e os mais desastrosos efeitos sôbre a sua receita, não só devido à modificação do horário dos carros, que reduziu extraordinàriamente o número de viagens, por terem os bondes de percorrer a zona mais exposta aos fógos cruzados dos revoltosos, como pelas passagens gratúitas, requisitadas pelo Ministério da Guerra, a inúmeros oficiais e soldados que acudiam aos pontos ameaçados em defêsa da legalidade.

Eis, a título de curiosidade, um dos bilhetes escritos apressadamente pelo gerente da Companhia, Cel. Cândido Alves da Silva Pôrto, à diretoria da emprêsa, no dia 15 de outubro de 1893:

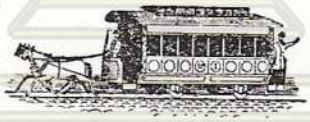
"Levo ao conhecimento de VV.EE. que, no dia 14 do corrente, às 9 horas mais ou menos da manhã, estando eu em Copacabana, apresentou-se-me um alferes com o uniforme da Escola Militar, comunicando que, por ter-se afrou-

---

([177]) A revolta terminou no dia 13 de março de 1894 com a retirada de Saldanha da Gama, seus oficiais e praças, para bordo dos navios "Mindélo" e "Afonso de Albuquerque", da Armada Portuguêsa".

xado a parelha de cavalos que conduzia um canhão Krupp, da Escola Militar para aquêle ponto, tinha resolvido engatar o mesmo canhão na retaguarda de um bonde nosso e, efetivamente, ali chegou o aludido bonde, momentos depois, rebocando a peça. Como estivesse à vista um vapôr, que se supunha pertencer à esquadra revoltada, requisitou ainda o mesmo oficial, primeiro uma parelha para levar o canhão até à práia e, depois, outra para levá-lo até a Capela e daí ao Arpoador.

Ao anoitecer fui pessoalmente ao local e fiz recolher as duas parelhas à cocheira da Companhia, deixando o canhão com a respectiva guarnição no forte da Capela".



Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

A CIA. JARDIM BOTÂNICO EM 1893 — OUTROS FATOS OCORRIDOS DURANTE ÊSSE ANO.

Além dos fatos e ocorrências já narrados nos capítulos anteriores, há ainda a assinalar, no ano de 1893:

— Em janeiro, foi criada a Caixa Beneficente dos Empregados da Cia. Jardim Botânico, custeada mediante uma porcentagem mínima (1%) deduzida dos vencimentos dos empregados e reforçada com o produto das multas pagas pelo pessoal. O seu fim principal era socorrer os empregados, quando doentes ou acidentados em serviço. Pouco depois, além de serviços médicos e farmacêuticos, a Caixa passou a conceder também auxílio pecuniário, em casos de enfermidade e de falecimento.

— A 20 do mesmo mês, foi iniciado o serviço de bondes bagageiros para Copacabana. O primeiro carro partiu do largo da Carioca às 11,30 h., e o segundo, de Copacabana, às 12,40 h.

— A 16 de abril, a Companhia comunicou à "Gazeta de Notícias" ser falsa a notícia publicada a respeito de assaltos no interior do túnel de Copacabana. "Nenhum carro foi assaltado e nenhum condutor roubado. O túnel é bem iluminado durante tôda a noite e vigiado por dois empregados. Fica, assim, desfeita a má impressão causada pela notícia, inventada por quem parece não vêr com bons olhos o grande desenvolvimento, progresso e frequência de passeiantes que têm ido àquele belo arrabalde, o melhor e o mais aprazível da cidade do Rio de Janeiro".

— Em maio, a Companhia concedeu autorização ao Coronel Antônio José da Silva para trafegar, na linha de Copacabana, até a cidade, um vagão de sua propriedade, destinado ao transporte de peixe, mediante o preço de 10$000 por viagem, ficando, porém, entendido "que tal autorização seria cassada no dia em que fôsse verificado que o dito vagão estivesse transportando objetos alheios à concessão, ou que o peixe não fôsse de propriedade do Sr. Coronel".

— Em junho, a Companhia pediu providências à Polícia contra o abuso cometido pelos vendedores de balas que, em grande número, aglomeravam-se, dia e noite, no largo do Machado, em frente à estação de bondes, e aí tomavam de assalto as plataformas e estribos dos carros, atropelando tudo e a todos e, o que era pior, fazendo insuportável algazarra ([178]).

— Em consequência das constantes interrupções no tráfego elétrico, recém-inaugurado na linha do Flamengo, o público e a imprensa mostraram certo desfavor contra o novo sistema, a ponto do Dr. Arthur Araripe, engenheiro-fiscal, mandar suspender o tráfego, até que a Companhia pudesse garantir a regularidade do serviço.

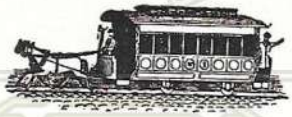
Esta, porém, justificou perante o Dr. Araripe, que tais interrupções não provinham de defeitos nas suas máquinas, nem de relaxamento da sua parte, mas eram devidas à queda de cabos telegráficos e telefônicos sôbre os seus fios transmissôres.

Após uma visita à usina da Companhia, em que procedeu a rigoroso exame das máquinas e aparêlhos, manifestou êsse engenheiro plena satisfação pelo seu estado e

---

([178]) Por diversas vêzes a Companhia se dirigiu à Polícia, pedindo providências contra a prática abusiva e perigosa dêsses meninos que, a pretêxto de venderem balas ou bilhetes de loteria, brincavam nos estribos e trazeiras dos bondes, atropelando os passageiros, impedindo as senhoras de entrar nos carros e retirando objetos porventura esquecidos nos bancos. Em 1901, êsses desocupados divertiam-se, no largo da Carioca, desengatando os reboques dos elétricos.

perfeição, ordenando, por isso, a suspensão daquela medida. E, para evitar a queda dos cabos telegráficos e telefônicos sôbre os da Companhia, determinou a colocação de rêdes protetoras sôbre os fios transmissôres desta, o que foi feito, diminuindo, dêsse modo, sensìvelmente, as interrupções no tráfego dos bondes elétricos.



Trilhos do Rio

INAUGURAÇÃO DOS RAMAIS DA IGREJINHA E DO LEME E DO PROLONGAMENTO DA LINHA DE IPANEMA — O BARÃO DE IPANEMA PAGA AS DESPESAS DOS FESTEJOS.

A 8 de abril de 1894, inaugurou-se o primeiro trecho do ramal da Igrejinha, entre as estações do Barroso e de Ipanema ([179]).

Às 3 3/4 da tarde saiu do largo do Machado um bonde especial com os membros da diretoria e conselho fiscal da Cia. Jardim Botânico e do Banco da República do Brasil, com o Dr. Arthur Araripe, engenheiro-fiscal da Prefeitura, acionistas daquela Companhia, representantes da imprensa e diversos convidados.

Êste bonde parou na praça Barão de Santa Leocádia ([180]), cujo terreno, medindo 50 metros em cada face, fôra doado gratuitamente à Municipalidade pelo Sr. José Luiz Guimarães Caipora. De novo em movimento, foi ao extremo da linha já concluida e aí os passageiros subiram ao alto do monte da Igrejinha, donde descortinaram o belo panorama.

Descendo, tomaram um pequeno bonde pôsto à disposição dos visitantes pelo Coronel Antônio José da Silva, o

---

([179]) A primeira destas estações ficava na esquina da rua Siqueira Campos com o lado ímpar da av. N. S. de Copacabana e a segunda na esquina desta mesma avenida (lado par) com a antiga rua Ipanema, hoje Barão de Ipanema.

([180]) Ficava na esquina da rua Bolivar com o lado ímpar da av. N. S. de Copacabana. No local acha-se hoje o Cinema Roxy.

qual, deslisando sôbre trilhos portáteis, colocados alí na véspera, foi até a bela práia do Arpoador, margeando os terrenos destinados ao prado da sociedade Copacabana-Sport, que também pretendia construir naquela práia um grande estabelecimento de banhos.

De regresso, a diretoria da Jardim Botânico ofereceu um bem servido jantar aos seus convidados, no restaurante da praça Coronel Malvino Reis ([181]), que se achava iluminada a luz elétrica e em cujo corêto tocava uma banda de música.

Entre esta praça e a do Barão de Santa Leocádia, foram colocadas barricas de alcatrão com lenha, para iluminarem a linha durante a noite e, nesta última praça, ornamentada com plantas, bandeiras e balões venezianos e iluminada a luz elétrica, foi construido um corêto onde tocava outra banda de música. Às 9 horas da noite ardeu variado fôgo de artifício.

Uma semana depois, no dia 15, foi oficialmente inaugurado êsse ramal. Pouco antes das 3 horas da tarde, partiram do largo da Carioca cinco bondes especiais: no da frente ia a banda de música do 5.º batalhão da Guarda Nacional e nos seguintes o prefeito, Coronel Henrique Valadares, e seu oficial de gabinete, Cap. Braga Torres, o presidente do Conselho da Intendência, Dr. Maia Lacerda, os intendentes Bustamente Sá, Lins e Vasconcelos, Leite Borges, Cândido Benício, Benedito Hipólito e Alfredo Bar-

---

([181]) Atual praça Serzedelo Corrêa. A 21 de agôsto de 1894, a Cia. Jardim Botânico assinou com os cidadãos Augusto Queiroz, José Ribeiro da Silva e Gaspar da Cunha um contrato, pelo qual lhes foi cedida esta praça para nela estabelecerem uma feira franca, durante o prazo de 6 meses. Nas noites de feira, a praça seria iluminada a gás. Em volta, deveriam os concessionários construir barracas e, no centro, um teatrinho de bonecos para crianças, um circo de cavalinhos de pau e três corêtos para música. Todos os domingos fariam tocar duas bandas de música e queimar, pelo menos, 12 peças de fógos de artifício. No fim de cada mês, os concessionários entregariam 30% dos lucros líquidos para a Caixa Beneficente dos Empregados da Companhia. Findo o prazo da concessão, reverteriam para a Companhia os três corêtos acima referidos e ainda os mastros de bandeiras e galhardêtes que servissem para enfeitar a praça.

celos, o Dr. Cesário de Melo, o engenheiro da Intendência, Dr. Paula Freitas, representantes de diversas classes sociais, da imprensa e algumas senhoras.

Às 4 horas chegaram os bondes ao ponto terminal, próximo à Igrejinha. Depois de percorridos os arredores, dirigiram-se todos ao consistório da igreja, onde foi servido um "lunch", no qual se trocaram diversos brindes, sendo o primeiro do Dr. Anísio Salathiel Carneiro da Cunha, recém-eleito presidente da Cia. Jardim Botânico, às senhoras e cavalheiros presentes; em seguida, foram saudados o Prefeito, a Intendência, a diretoria da Companhia e seu gerente Coronel Silva Pôrto e, ainda, o Barão de Ipanema e o Coronel Antônio José da Silva, que tanto se esforçaram pelo desenvolvimento do novo bairro; depois, à imprensa e ao "incansável Coronel Malvino Reis", sendo o último brinde feito pelo Dr. Anísio Carneiro da Cunha ao Vice-Presidente da República em exercício na Presidência, Marechal Floriano Peixoto. Depois dêste brinde, foi lida a ata da inauguração, que foi assinada por quase todos os presentes.

Pouco depois das 6 horas, retiraram-se os convidados, chegando à cidade antes das 8 horas da noite.

O "lunch" a que nos referimos acima fôra encomendado na Confeitaria Pascoal, tendo custado à Companhia 1:250$000 e os fógos de artifício, fornecidos pelo fogueteiro Carvalho, 250$000. Havendo, porém, o Barão de Ipanema concorrido, alguns dias depois, com a quantia de 1:500$000 para os festejos dessa inauguração, ficou a Companhia exonerada de tais despêsas, pelo que foram apresentados a S. Excia. o Sr. Barão os agradecimentos pelo "tocante gesto".

Eis o que a respeito da construção do ramal da Igrejinha constou do relatório de 1894 da Cia. Jardim Botânico:

"Ponderam alguns acionistas que Copacabana é um deserto arenoso, sem habitações nem moradores.

Mas é incontestável que as duas práias da Copacabana e do Arpoador são dotadas de um clima esplêndido, beijadas constantemente pelas frescas brisas do oceano, que as constituem os dois grandes pulmões por onde pode respirar largo a população desta Capital, na estação calmosa, em que é infelizmente dizimada pelas epidemias periódicas e mortíferas.

À exceção de um ou outro prédio bom, os mais são pequenas casas e pobres choupanas. E', porém, um bairro a se criar. Agora é que vão ter comêço as edificações das melhores casas.

Dentro de um lustro, aqueles desertos de Saára, como o qualificam, se converterão em grandes povoações, para onde afluirá de preferência a população desta cidade, na estação calmosa, pela salubridade e amenidade do seu clima e a excelência dos banhos de mar, como se pratica nas cidades de banhos da Europa".

Seis anos mais tarde, no dia 15 de abril de 1900, foi inaugurado o ramal do Leme, desde a praça Coronel Malvino Reis até o antigo ponto terminal na rua Gustavo Sampaio, esquina da rua Tomé de Souza ([182]). A sociedade musical "Flôr de Botafogo", para honrar o acontecimento, tocou, no ponto terminal, as melhores peças do seu repertório. À noite, houve iluminação elétrica, um grande baile popular ao ar livre e vistoso fôgo de artifício.

No ano seguinte, a 28 de agôsto, foi também entregue ao tráfego público o prolongamento da linha de Ipanema, no trecho construido até a rua Bulhões de Carvalho, antiga rua da Divisa.

Trilhos do Rio

([182]) Atual rua Aurelino Leal.

TREMENDA EXPLOSÃO NA USINA GERADORA DA RUA DOIS DE DEZEMBRO — INTERROMPIDO O TRÁFEGO DOS BONDES ELÉTRICOS.

Na noite de 31 de dezembro de 1897, os foguistas em serviço na usina elétrica da rua Dois de Dezembro alimentavam, como de costume, as fornalhas das caldeiras, cujo gráu de temperatura era elevado. Os dínamos giravam vertiginosamente, distribuindo eletricidade pelos condutores respectivos.

O engenheiro-chefe da usina, Sr. F. J. Robinson, fazia a sua inspeção habitual e, zeloso no cumprimento dos seus deveres, dava ordens, examinando aqui e ali os trabalhos.

Precisamente às 9 1/4, medonha detonação retumbou pelos ares, saturando o ambiente de fumaça e vapor. Estabeleceu-se terrível confusão. Operários e foguistas fugiram amedrontados, desesperadamente, como loucos. Imediatamente, com enorme estrépito, desabou a parede dos fundos da usina. Explodira a caldeira!

O engenheiro Robinson que, na ocasião, lubrificava uma peça, ao ouvir o estampido, recuou assombrado e, rápido, afastou-se, indo ocultar-se atrás de um dínamo, agachado. Foi a sua salvação, pois no lugar onde se achava acabara de cair grande fragmento da cumieira. Mesmo assim, um tijôlo atingiu-o, ferindo-o no rosto.

Polias e rodas desmontaram-se, contundindo três homens que trabalhavam na ocasião. Na usina havia 4 cal-

deiras. A explosão deu-se na de n.º 1, por sinal a mais nova, estando em uso havia apenas um ano.

Um foguista, Augusto José Gonçalves, media a pressão dessa caldeira, quando se deu a explosão. O mísero foi arrojado longe, já morto, com o corpo completamente carbonizado e os membros contorcidos. Parece que o infeliz, ao sentir-se queimado, pôde ainda murmurar algumas palavras, pois os seus lábios estavam entreabertos e a fisionomia exprimia dôr.

Logo após o desastre, foi chamado o Côrpo de Bombeiros, de vez que a caldeira, ao explodir, espalhara enorme brazeiro.

Na rua Dois de Dezembro era indescritível o pânico. Tôdas as janelas se apinharam de curiosos. Mulheres, homens e crianças, em gritos desesperados, corriam por tôda a rua. Eram as famílias dos operários da usina que residiam nas imediações.

Chegou logo uma fôrça de polícia, que impediu a aglomeração em tôrno do local do desastre.

Os valentes bombeiros puzeram-se em ação, dominando em pouco tempo o fogo, que já se propagava com certo incremento.

No interior da usina o aspecto era desolador. Quase às escuras, cumieira e parede por terra, rodas quebradas e polias partidas, dínamos caidos, montes de pedras e tijolos e, de quando em quando, atravessando o longo salão, surgia, negro de carvão, um operário munido de uma luz bruxoleante, à cata do maquinista Joaquim Lourenço da Silva, que desaparecera.

Às 10½ da noite foi tirado de perto da caldeira, por alguns de seus companheiros, o cadáver do operário, que tinha a pele a desprender-se do corpo e a roupa completamente queimada.

Às 11 horas retirou-se o Côrpo de Bombeiros.

Lá fóra, os bondes elétricos, pejados de passageiros, trafegavam normalmente, quando, de súbito, estancaram

todos, ficando interrompido o tráfego, desde o largo da Carioca até o do Machado.

A Companhia, porém, foi pronta em reparar os efeitos imediatos do terrível acidente e, em menos de uma hora, fêz sair para todos os pontos da linha numerosas parelhas de muares, que tomaram os bondes de combôio para continuar o serviço. Os bondes elétricos, assim puxados por algumas dessas parelhas e à fôrça de braços, foram levados para os desvios ou rebocados para a estação do largo do Machado, de modo que, pouco depois, continuou o tráfego pela tração animada ([183]).

O ex-chefe da casa de máquinas, David Atkins, que havia sido despedido do emprêgo às 4 horas daquela tarde, achava-se, na ocasião do sinistro, jantando com um amigo na pensão Vitória, onde residia. Convidado a comparecer à delegacia da 13.ª Circunscrição para dar explicações a respeito do desastre, alí compareceu e prestou o seu depoimento. Mas nada se apurou contra êle.

Além do engenheiro Robinson, ficaram feridos o eletricista Henry Kreiss, o enrolador Henry Barton e vários outros empregados. O eletricista, devido à gravidade do seu ferimento, foi recolhido ao Hospital da Misericórdia e os demais retiraram-se para as respectivas residências.

No dia seguinte, pela manhã, impressionava tristemente o aspecto daquele montão de escombros, onde, poucas horas antes, palpitava todo um febril trabalho de mecânica e eletricidade.

Telhado, engradamentos de madeiras, paredes, encanamentos de vapor haviam saltado em pedaços, quebrados e retorcidos, como se fôssem frágeis objetos.

A caldeira de 148 c.v. em que se produziu a explosão era de ferro batido na sua maior extensão, com a parte superior, por justaposição, em ferro fundido. A explosão deu-se em consequência da rutura da calota de ferro fun-

---

([183]) Interompida inteiramente a tração elétrica, viu-se a Companhia obrigada a comprar cêrca de 100 animais, tendo pago o preço exagerado de 200$000 cada burro, atendendo às urgências do momento.

dido da câmara de vapor, onde talvez houvesse alguma falha de fundição ou em virtude de pancada por qualquer choque no embarque ou mesmo a bordo, de que ninguém se tivesse apercebido.

Êsse gerador de vapor foi arrojado a cêrca de 15 metros de distância de seu assentamento natural e — o que é surpreendente — caiu em posição diametralmente inversa de sua colocação.

Os estilhaços da parte explodida e o vácuo estabelecido é que deram lugar a todos os outros prejuízos. O relógio da usina, destruido pelo choque dos estilhaços, marcava a hora exata do sinistro: 9 horas e 15 minutos.

A explosão não danificou sòmente a parte em que estavam as diversas caldeiras a vapor, mas atingiu igualmente o salão dos dínamos e aparêlhos elétricos. Dêstes, só escaparam os dínamos velhos que funcionavam por meio de correias; os maiores e mais modernos ficaram muito danificados, senão de todo inutilizados ([184]).

Antes mesmo do fim de janeiro, porém, a Companhia deu comêço às obras de reparação da usina, de fórma que, em meiados de fevereiro, atendendo à urgência devida aos festejos do Carnaval e à vista das necessárias experiências feitas pelos técnicos da Companhia, com a assistência da diretoria e da gerência, e, bem assim, depois dos necessários exames oficiais de prova de pressão hidráulica procedida por uma comissão de profissionais nomeada pelo Govêrno ([185]), foi recomeçado o tráfego elétrico com as devidas cautelas, entrando em circulação apenas o número de bondes que comportassem as respectivas máquinas e caldeiras, à medida que fôssem sendo reparadas.

Sòmente em fevereiro de 1899 é que ficaram completamente reparadas as avarias.

([184]) A Cia. Jardim Botânico recebeu, mais tarde, das diversas emprêsas onde estavam seguradas as instalações, a indenização de 80:000$000.

([185]) A comissão de profissionais nomeada pela Diretoria de Obras da Prefeitura para examinar o estado das caldeiras era constiuída dos engenheiros André Gustavo Paulo de Frontin, Carlos Conrado de Niemeyer, Gustavo Adolfo da Silveira e Adolfo Aschoff.

O CONTRATO ADITIVO DE 1899 CELEBRADO ENTRE A PREFEITURA E A CIA. JARDIM BOTÂNICO — AS PASSAGENS "DIRETAS" E DE "IDA E VOLTA".

A 30 de novembro de 1898, o Decreto Municipal n.º 640 ([186]) concedeu à Cia. Jardim Botânico modificação de algumas cláusulas do seu contrato de 30 de agôsto de 1890.

De acôrdo com essa lei, deveria a Companhia, no prazo de 20 dias, declarar à Prefeitura se aceitava ou não as condições ali estabelecidas: aceitas, entrariam em execução dentro em 60 dias; recusadas, ficaria sem efeito a lei, continuando em vigôr o primitivo contrato.

Reuniram-se os diretores da "Jardim Botânico" e, após demorada discussão, resolveram aceitar as condições estabelecidas no mencionado Decreto.

Assim, a 23 de janeiro do ano seguinte, foi lavrado o contrato aditivo ao de 1890, assinando-o o novo prefeito, Dr. José Cesário de Faria Alvim, e o presidente da Cia. Jardim Botânico, Dr. Arthur Getúlio das Neves.

Além de um considerável aumento de viagens no horário dos carros ([187]), o novo contrato instituiu o sistema

---

([186]) O Decreto n.º 640 foi promulgado pelo presidente do Conselho Municipal, Dr. Tertuliano da Gama Coelho, em virtude da rejeição do veto opôsto pelo Prefeito, Dr. Ubaldino do Amaral Fontoura.

([187]) Estavam, então, empregados no tráfego diário 100 carros de diferentes classes, sendo 25 elétricos e 75 de tração animal. Foi nêsse ano que a Cia. Jardim Botânico começou a aceitar anúncios no interior dos bondes. Os primeiros reclames foram da cerveja "Franciskaner Brau" (Munchen-escura), da Brahma.

das passagens "diretas" em determinadas horas do dia, introduziu diversas alterações nos preços das passagens e permitiu os cupons de "volta".

Estabeleceu, ainda, que, se, no fim de 10 anos, a Companhia não tivesse generalizado o emprêgo da eletricidade em tôdas as suas linhas, ficaria ela obrigada a pagar à Municipalidade, de uma só vez, a quantia de 1.500:000$, independentemente da prestação anual de 180:000$, devida até se extinguir o prazo da concessão.

Outrossim, determinou o novo contrato que, uma vez construido pela Municipalidade e entregue ao tráfego público o túnel do Leme ([188]), a Companhia não sòmente prolongaria a linha da rua da Passagem até encontrar o ramal do Leme, como também entregaria à mesma Municipalidade, para uso e gôzo públicos, o túnel da Real Grandeza ([189]) e, bem assim, a faixa de terreno, na extensão de 320 metros, que possuia em Copacabana, entre a travessa Santa Margarida e as proximidades da abertura do lado sul dêsse túnel, desapropriada à viúva Barroso.

A 26 do mesmo mês de janeiro de 1899, todos os jornais publicaram o novo horário das viagens e um longo "Aviso", tendente a esclarecer o futuro sistema de cobrança das passagens. Mas ninguém entendeu coisa alguma, o que fêz com que o gerente da Companhia, Coronel Silva Pôrto, publicasse nos jornais do dia imediato a seguinte nota:

"Chegando ao conhecimento da administração da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico que não tem sido bem compreendido, tanto o horário suplementar, como o aviso relativo ao novo regime de cobrança de passagens

---

([188]) Conhecido antigamente por Túnel Novo, teve durante algum tempo o nome de Coelho Cintra. Depois, passou a chamar-se túnel Carioca. Atualmente, os dois túneis do Leme chamam-se de um lado Marques Pôrto e de outro Coelho Cintra (Vide também nota n.º 192, adiante).

([189]) Chamou-se, a princípio, túnel da Copacabana. Com a abertura do do Leme, ficou conhecido como túnel Velho. Hoje tem a denominação de Alaôr Prata.

instituido pelo contrato celebrado a 23 do corrente entre a Prefeitura e a Companhia, esta gerência apressa-se a dar as necessárias explicações:

O horário suplementar publicado refere-se ùnicamente às viagens acrescidas que a Companhia estabeleceu; estas viagens são intercaladas às outras já criadas pelo horário antigo, havendo, portanto, efetivamente um acréscimo de mais de 300 viagens diárias. A intenção da Companhia, publicando ùnicamente o horário suplementar, foi exatamente tornar bem claro o número de viagens acrescidas.

A regra, derivada do contrato, de só receberem passageiros de viagem inteira os carros das linhas do Jardim, Gávea, Copacabana, Igreja e Leme, das 3 às 7 horas da tarde, na ida da cidade, foi precisamente com o intúito de garantir os lugares dos passageiros das grandes distâncias, para que não sejam ocupados pelos de menor distância, já aquinhoados com um grande aumento no número de viagens nos seus carros respectivos.

Os cupons de "volta" garantem ao passageiro o direito de transitar em todos os carros da Companhia, nas linhas de preço de passagens equivalente ao mesmo cupon e em qualquer dos dois intervalos instituidos, isto é, entre 4 e 9 horas da manhã e entre 3 e 7 horas da tarde.

Na segunda-classe não há aumento algum no preço de passagem, em qualquer hora do dia, desde que o passageiro tome um bilhete de ida e volta".

Nêsse dia 27 — véspera de entrar em vigôr o novo sistema — estando a Companhia já aparelhada com todo o material necessário e o pessoal devidamente instruido, foram os seus diretores procurados pelo 2.º Delegado Auxiliar e pelo Delegado da 7.ª Circunscrição, que, da parte do Chefe de Polícia, Dr. João Batista de Sampaio Ferraz, vinham expôr as razões da conveniência que havia em se adiar, por alguns dias, a execução daquele novo sistema, a fim de não coincidir a sua iniciação com os dias de organização das mesas eleitorais e da eleição dos Intendentes

Municipais, "em que a Polícia não poderia ter muita liberdade de ação para auxiliar a Companhia na execução do seu contrato, caso isso fôsse necessário, por poder parecer que qualquer medida policial para êste fim visassse a confusão eleitoral".

Os diretores da Companhia, porém, fizeram ver àquelas autoridades a impossibilidade material em que se achavam de aceder aos louváveis desejos do Chefe de Polícia. Por um lado, a data de início do novo regime era taxativa na lei que autorizara a revisão do contrato e, por outro, a Companhia, nem que quizesse, não poderia fazer, a partir do dia 28, a cobrança das passagens pelo antigo sistema, pois já nem possuia material adequado a tal sistema, que fôra todo substituido pelos novos cupons e bilhetes, como puderam constatar, por inspeção própria, as autoridades.

Diante dos escrúpulos da Polícia, a diretoria garantiu às autoridades que não teria necessidade de recorrer ao seu auxílio, pois contava com a índole ordeira e o espírito de justiça da população, além das recomendações positivas dadas ao pessoal para ter tôdas as atenções e tolerância para com os passageiros, até que fôssem suficientemente conhecidas por êles as disposições do novo contrato, na parte concernente às passagens. Satisfeitas com essas explicações, retiraram-se as autoridades.

No dia seguinte entrou em execução o novo sistema de cobrança das passagens. Nada houve de anormal, a não ser a esperteza de alguns passageiros em pagar ida e volta e, com o bilhete da volta, entregue pelo condutor, pagar, ato contínuo, a passagem de outro passageiro, seu companheiro. Como único meio de evitar o abuso, a Companhia fêz carimbar nesses cupons, em letras bem grandes, a palavra "VOLTA".

NOVO CONTRATO, EM 1900, ENTRE A PREFEITURA E A CIA. JARDIM BOTÂNICO — O EMPRÉSTIMO DE 8.000 CONTOS.

Decorrido pouco mais de um ano da assinatura do contrato aditivo de 23 de janeiro de 1899, foi o Prefeito autorizado pelo Conselho Municipal a entrar novamente em acôrdo com a Cia. Jardim Botânico, para alterar diversas cláusulas da sua concessão.

O Decreto n.º 739, de 17 de março de 1900, estabeleceu as bases dessa reforma, cujas principais condições eram:

— redução do prazo de 10 anos para a generalização do emprêgo da eletricidade, estabelecido no contrato aditivo de 1899, para: 2 anos, até o fim da praia de Botafogo; 3 anos, até o largo dos Leões, Escola Militar (190) e Real Grandeza (191), e 5 anos aos pontos terminais das demais linhas;

— obrigação da Companhia de abrir e entregar ao trânsito público, dentro em 4 anos, o túnel do Leme (192),

---

(190) Atual praça General Tibúrcio, na práia Vermelha.

(191) A estação da Real Grandêza ficava no fim da rua do mesmo nome, na curva logo antes da entrada do túnel Alaôr Prata (lado par).

(192) Êste túnel foi oficialmente inaugurado no dia 4 de março de 1906. No mesmo dia foram também entregues ao público a continuação da linha do Leme, no prolongamento da rua Gustavo Sampaio até a antiga praça do Vigia, e a respectiva estação no ponto terminal da linha. Para a abertura dêsse túnel (lado da cidade) a Cia. Jardim Botânico comprou da Sta. Casa da Misericórdia, em 5-2-1904, uma área de 6.152 m², que fazia parte da chácara do Asilo de Sta. Maria, pelo preço de 3:076$, ou seja à razão de 500 réis o m².

com, pelo menos, 10 metros de largura por 6 de altura, ficando, assim, desobrigada a Municipalidade da sua construção, conforme tinha sido estabelecido no mencionado contrato aditivo;

— entrega imediata do túnel da Real Grandeza ao livre trânsito público, e não, tão sòmente, quando fôsse aberto o do Leme, conforme também dispunha o contrato aditivo ([193]), e

— prolongamento das linhas de bonde até a Vila Ipanema ([194]), dentro em um ano.

Em troca dessas obrigações, teria a Companhia prorrogado o prazo da sua concessão por mais 30 anos, ou seja até 31 de dezembro de 1960.

Reuniram-se os diretores da "Jardim Botânico" e, após detido exame de tôdas as condições do Decreto, acharam-nas aceitáveis, "pois bem conciliavam os harmônicos interêsses do público e da Companhia". O único obstáculo era a falta de dinheiro para a realização de tôdas as obras e serviços ali exigidos.

A 10 de abril, na assembléia geral dos acionistas, especialmente convocada para resolver o assunto, o presidente da Companhia, Dr. Arthur Getúlio das Neves, explicou que a diretoria já havia estudado, como lhe competia, com a devida e acurada atenção, o Decreto n.º 739, julgando conveniente a sua aceitação. Como, porém, necessitava, não só de autorização da assembléia geral para sua aceitação, como também, e principalmente, dos meios necessários à sua execução, solicitava fôsse a diretoria autorizada a comunicar à Prefeitura a aceitação das condições do referido Decreto e a dar-lhe a devida execução, e, ainda, ficasse a mesma diretoria autorizada a contrair, no país ou fóra dêle, em moeda nacional ou estrangeira, um

---

([193]) Por ofício de 1.º de junho de 1900, a Cia. Jardim Botânico comunicou à Diretoria de Obras da Prefeitura a entrega do túnel da Real Grandêza (atual túnel Alaôr Prata) ao livre trânsito público.

([194]) Atual bairro de Ipanema.

empréstimo até o montante de 8.000 contos, diretamente ou por meio de "debêntures", podendo dar em garantia, real de hipotéca os bens da Companhia.

Submetida essa proposta à discussão, falaram sôbre a mesma vários acionistas, sendo, afinal, aprovada. A Companhia oficiou, então, ao Prefeito, comunicando-lhe a aceitação das condições do Decreto n.º 739.

Nêsse interim, cai gravemente doente o Dr. Getúlio das Neves. Assumindo, interinamente, a presidência da Companhia o seu diretor-secretário, Comendador João Eugênio Emílio Berla, passou êste a conferenciar com o Prefeito e com o diretor de Obras da Prefeitura sôbre as bases do novo contrato decorrente do citado Decreto.

Pouco depois, êsses entendimentos tiveram que ser suspensos, visto não desejar o Dr. Antônio Coelho Rodrigues tomar resolução alguma, antes do Senado se pronunciar sôbre o preenchimento definitivo do cargo de Prefeito que vinha ocupando. Em maio, sendo confirmada a sua nomeação, foram reatadas as conferências com o Comendador Berla, comparecendo a algumas delas o advogado da Companhia, Conselheiro Antônio Ferreira Viana ([195]).

Depois de assentadas as bases do ajuste, a documentação foi encaminhada ao Dr. José de Miranda Valverde, no exercício do cargo de Procurador dos Feitos da Fazenda Municipal, a fim de minutar e dar forma jurídica ao contrato.

Finalmente, a 25 de maio de 1900, foi o mesmo assinado, representando a Companhia o Comendador Berla, por continuar enfermo o Dr. Getúlio das Neves ([196]).

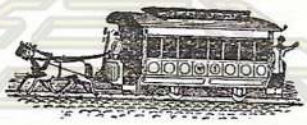
Quanto ao empréstimo, foi êle lançado em 20 de julho, por intermédio do corretor de fundos, C. M. Paulo Berla, tendo sido de 8.000 contos, distribuidos por 40.000 obrigações ("debêntures"), do valor de 200$000 cada uma, ju-

---

([195]) Desde março de 1896, o Conselheiro Ferreira Viana tomára o patrocínio das causas da "Jardim Botânico", mediante o ordenado de 500$ por mês.

([196]) O Dr. Getúlio das Neves restabeleceu-se em junho.

ros de 8% ao ano, com amortização e resgate dentro de 33 anos. Destinou-se a resgatar a dívida hipotecária contraida pela Companhia, no Banco da República do Brasil, em 1893 (1.000 contos) e em 1895 (500 contos); a transformar o sistema de tração animada pelo de tração elétrica em tôdas as linhas, e a realizar os demais melhoramentos estipulados no contrato de 25 de maio de 1900.



Trilhos do Rio

A CIA. JARDIM BOTÂNICO PROTESTA CONTRA O PRIVILÉGIO CONCEDIDO A "WILLIAM REID & CO." PARA PRODUÇÃO E FORNECIMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA NO DISTRITO FEDERAL.

A 21 de dezembro de 1898, a Cia. Jardim Botânico, tendo ciência de que fôra aprovado em 3ª discussão o projeto n.º 215 do Conselho Municipal, que concedia privilégio a William Reid & Co., para estabelecerem, aqui no Rio, uma ou mais usinas acumuladoras e distribuidoras de eletricidade, protestou veementemente contra tal concessão.

"Uma tal modalidade industrial — a produção e distribuição de energia elétrica — não pode ser objeto de privilégio, senão quando o concessionário ou é descobridor de algum invento especial, característico, irredutível ou, então, é introdutor de invenção desconhecida e cuja divulgação seja o único a poder fazer.

Produzir eletricidade e distribuí-la é hoje um empreendimento tão corrente, como aproveitar a ação mecânica dos animais, do vento, da água, do calor, bem assim do ar comprimido, da água em pressão, enfim, de todos os motores primários ou secundários utilizados para fins industriais, na realização dos trabalhos úteis os mais vários.

Assim se compreende em tôda a parte do mundo e assim se tem entendido sempre entre nós, sendo a todos livre a produção e a distribuição da eletricidade, independente de qualquer privilégio, como uma apropriação das fôrças da

natureza, um invento que já entrou no patrimônio dos conhecimentos comuns".

Ora, entre os produtores dessa energia já estava ela, Cia. Jardim Botânico, que, além de produzir eletricidade para as necessidades de seu tráfego em parte de suas linhas, a empregava também, há bastante tempo, em suas diversas aplicações (197).

Por conseguinte, o privilégio constante do projeto de lei era, no seu entender, "atentatório da liberdade comercial em relação a uma mercadoria que estava no domínio corrente da indústria comum".

Não obstante o protesto apresentado pela "Jardim Botânico", o projeto foi convertido em lei (198), ficando o Prefeito autorizado, desde logo, a contratar com a referida firma norte-americana o estabelecimento, dentro do perímetro do Distrito Federal, de uma ou mais usinas para fornecer a terceiros energia elétrica gerada por fôrça hidráulica, a fim de ser aplicada como fôrça motriz e para outros fins industriais.

Assinou-se o contrato a 7 de junho de 1900 e, logo no comêço do mês seguinte, William Reid & Co. comunicaram à Cia. Jardim Botânico que, dentro em 120 dias, estariam habilitados a fornecer-lhe fôrça elétrica, para a tração de seus carros, ao preço de 1½ pence-ouro o kilowatt-hora.

Respondeu a "Jardim Botânico", a 4 de julho, dizendo "que lhe pareciam aceitáveis as condições propostas e que não teria dúvida em contratar o fornecimento da fôrça

---

(197) Explorando a eletricidade em suas diversas aplicações, teve a Cia. Jardim Botânico, no ano seguinte (1899), ocasião de dar maior expansão do que nos anos anteriores à produção de luz, contribuindo em grande escala para o brilhantismo de que revestiu a iluminação da cidade, durante os memoráveis dias de agôsto, por ocasião da visita do General Júlio Roca, Presidente da República Argentina, à nossa pátria, sobressaindo principalmente a iluminação que se realizou defronte do Palácio do Catête, cuja fôrça iluminante foi exclusivamente produzida na usina elétrica da rua Dois de Dezembro e de que os jornais se ocuparam com elogios merecidos.

(198) Decreto Municipal n.º 734, de 4 de dezembro de 1899.

de que viesse a necessitar, uma vez que, por um exame ponderado, chegasse à conclusão da economia que poderia ter com êsse suprimento de fôrça, economia essa que à primeira vista julgava real, reservando-se, no entanto, para entabolar condições de ajuste definitivo, quando a referida emprêsa se mostrasse efetivamente habilitada a fazê-lo e pudesse garantir, com tôda a segurança e pontualidade, o fornecimento da energia elétrica necessária nas diversas estações de bondes".

Esclareceu ainda a "Jardim Botânico" que, sendo o seu consumo diário de 3.000 kilowatts-hora, acreditava que, com a futura uniformização de sua tração, teria de dobrar ou mesmo triplicar essa quantidade.

William Reid & Co., no entanto, nada fizeram ([199]), transferindo a concessão, no dia 30 de janeiro de 1904, para o Banco Nacional Brasileiro. A 6 de junho, tendo sido organizada por êsse Banco a Cia. Nacional de Eletricidade, ficou esta obrigada a fornecer energia elétrica em qualquer ponto do Distrito Federal até 30 de janeiro de 1906. Antes disso, porém, a 7 de janeiro de 1905, a Cia. Nacional de Eletricidade vendeu o privilégio ao Sr. Alexander Mackenzie, que, por sua vez, o transferiu para a "Light" no dia 16 de outubro.

Trilhos do Rio

([199]) Na sessão do Conselho Municipal do dia 5 de setembro de 1902, o Prefeito Dr. Joaquim Xavier da Silva Junior comunicou que Wlliam Reid & Co. tinham feito apenas um destocamento e limpeza no local da usina e que em dezembro deveriam concluir tôdas as instalações cujas obras não estavam siquer iniciadas. Era representante dessa firma no Brasil o Sr. Eduardo Assis dos Santos Barata.

Trilhos do Rio

A GREVE DOS COCHEIROS, CARROCEIROS E MOTORNEIROS — OS EMPREGADOS DA CIA. JARDIM BOTÂNICO NÃO ADEREM AO MOVIMENTO.

Desde muitos dias corriam pela cidade boatos sôbre certas disposições vexatórias contra a classe dos cocheiros, que, falsamente, se diziam contidas no novo Regulamento para o serviço de inspeção de veículos, baixado pelo Chefe de Polícia, no dia 4 de dezembro de 1899. E, paralelamente a êsses boatos, outros começaram a circular, anunciando o propósito de uma greve geral daquela classe.

As disposições dêsse Regulamento, que havia sido elaborado com o maior critério pelo Dr. Sá Viana, quando 1.º Delegado Auxiliar, nada tinham, no entanto, de constrangedoras contra quem quer que fôsse, mesmo as que regulavam o modo de requerer e prestar o exame para cocheiro, carroceiro ou motorneiro, exigindo o pagamento da quantia de 20$000 para o exame. Outra disposição, que obrigava o cocheiro, carroceiro e motorneiro a dar um aviso prévio de oito dias, quando quizesse se despedir do patrão ou emprêsa a que estivesse servindo, era compensada pela mesma obrigação imposta aos patrões, donos, diretores ou gerentes dos estabelecimentos de transportes, quando quizessem despedir qualquer dêsses profissionais. Restava, assim, a disposição que obrigava êstes últimos a irem, dentro em determinado prazo, à Inspetoria de Veículos, retificar as suas matrículas, que seriam renovadas todos os anos, de 1 a 15 de janeiro.

Nada mais havia no Regulamento que se pudesse considerar oneroso e, muito menos, vexatório.

Não obstante, à uma hora da madrugada do dia 15 de janeiro de 1900, rebentou a greve.

O Chefe de Polícia, Dr. João Brasil Silvado, permaneceu na Repartição Central até romper o dia, tomando as necessárias providências, e às 10 horas da manhã, logo que o Ministro da Justiça, Dr. Epitácio da Silva Pessôa, chegou de Petrópolis, foi ter com êle para combinar outras medidas indispensáveis à manutenção da ordem.

Com a greve, cessou, quase por completo, o movimento em todos os bairros desta Capital. As praças desertas dos meios de condução e as ruas ermas do bulício e de vida reproduziam a imagem de uma cidade sitiada. Apenas aqueles, cujos lazêres tornavam imprescindível a sua presença, foram à cidade ([200]). Notava-se, sobretudo, ter desaparecido das principais ruas tôda a frequência das senhoras.

Pelas primeiras horas da manhã, as providências adotadas levaram contingentes de fôrça armada a todos os bairros da cidade, o que mais acentuou a desagradável impressão.

Os bondes das linhas em que o tráfego não fôra interrompido passaram a circular acompanhados de praças armadas e embaladas, com pouca lotação, o que evidenciava o amedrontamento da população.

O Ministro da Guerra, Marechal João Nepomuceno de Medeiros Mallet, assim que veio à cidade, foi à Secretaria da Justiça, onde esteve em conferência com o respectivo Ministro, com o Chefe de Polícia e com o Comandante da Brigada Policial, Coronel Hermes da Fonseca. O auxílio da fôrça do Exército foi pôsto, imediatamente, à disposição do Ministro da Justiça.

([200]) Um funcionário público veiu a pé de Vila Isabel até a rua do Ouvidor (nesse tempo, rua Moreira César), trazendo consigo um pedômetro que marcou 11.500 passos.

Estavam em greve o pessoal das companhias de bondes São Cristóvão, Vila Isabel e Carris Urbanos e os cocheiros dos veículos particulares e da Emprêsa Funerária situada à rua Visconde do Rio Branco. Outros serviços de transporte, como o dos Correios, o de carne verde, remoção de lixo, etc., ficaram também muito prejudicados com a parede. Os veículos da Cia. de Transportes e Carruagens foram corridos a pedradas e tiveram de regressar às cocheiras. Alguns carros fúnebres, no momento em que saiam das cocheiras, também foram atacados; tomada, porém, a providência de fazê-los escoltar por praças armadas, o serviço fêz-se do melhor modo possível, embora, como era natural, os acompanhamentos se fizessem a pé (201).

Os empregados da Cia. Jardim Botânico não aderiram ao movimento, devendo-se isso aos esforços dos seus diretores que explicaram ao pessoal não haver no Regulamento, como se propalara, exigências vexatórias. Demais, se a taxa de exame era exagerada, a Companhia estava disposta a fazer o seu pagamento sem nada descontar dos ordenados dos cocheiros e motorneiros. Portanto, que fôssem todos trabalhar, pois não havia uma justificativa razoável para pactuarem com a parede (202). Os cocheiros dos tílbures e das outras emprêsas, no entanto, não estavam para isso e, logo pela manhã, na rua do Catête e na praia de Botafogo, cometeram uma série de violências contra os empregados da "Jardim Botânico".

Às 8,15 um bonde elétrico foi atacado a pedradas, na rua Senador Dantas. O motorneiro teve apenas tempo de tirar as manivelas de contrôle e fugir. Às 11,20, outro elétrico que passava rebocando um bonde de Copacabana foi também atacado. Os passageiros e o motorneiro

---

(201) Um grupo de indivíduos atacou um carro fúnebre, chegando a fazer saltar o caixão fóra do veículo, que se estatelou ao atingir o sólo.

(202) Bem compreenderam os diretores da Cia. Jardim Botânico que a interrupção do tráfego, por um dia que fôsse, importaria em prejuízo muito maior que o pagamento total pela Companhia das taxas de exame de todos os seus cocheiros e motorneiros.

abandonaram o veículo. Outro bonde, em frente à rua Corrêa Dutra, foi atacado a tiros, o mesmo acontecendo nas Águas Férreas.

Na praia do Flamengo, arrancaram trilhos, interrompendo, assim, por algum tempo, o tráfego. No mesmo lugar, um grupo de grevistas tentou cortar o fio aéreo, mas desistiu, com mêdo das consequências.

Em frente às estações da Companhia ([203]), grupos de cocheiros vaiavam os seus empregados. Na rua Dois de Dezembro, êles viraram alguns bondes e chegaram mesmo a tentar um assalto à casa das máquinas, mas as autoridades policiais estavam vigilantes e puderam impedir que se consumassem maiores danos.

Nas proximidades do Palácio do Catête, um grupo numeroso de grevistas atravessou de pedras a linha de bondes. Um elétrico pôde parar a tempo e o Delegado da 6.ª Circunscrição, Dr. Vital de Melo, auxiliado pela guarda de polícia, conseguiu pôr em fuga os desordeiros.

Às 11 horas da manhã, houve também graves desordens no largo do Machado e troca de tiros. Mais de vinte pessoas foram prêsas. No largo da Glória, cêrca de trinta grevistas tentaram arrancar os trilhos de bonde, no que foram obstados pela polícia. E na Gávea, também, foram levantados trilhos e apredejados e virados alguns bondes.

Pouco depois de 1 hora da tarde, estando reunida a diretoria da Companhia, no escritório do largo do Machado, aí compareceu o Ministro da Justiça, acompanhado do Comandante da Brigada Policial, do 1.º Delegado Auxiliar, do Delegado da 13.ª Circunscrição e do deputado Dr. Nilo Peçanha, a fim de combinarem as medidas tendentes à manutenção da ordem pública e à regularidade dos serviços.

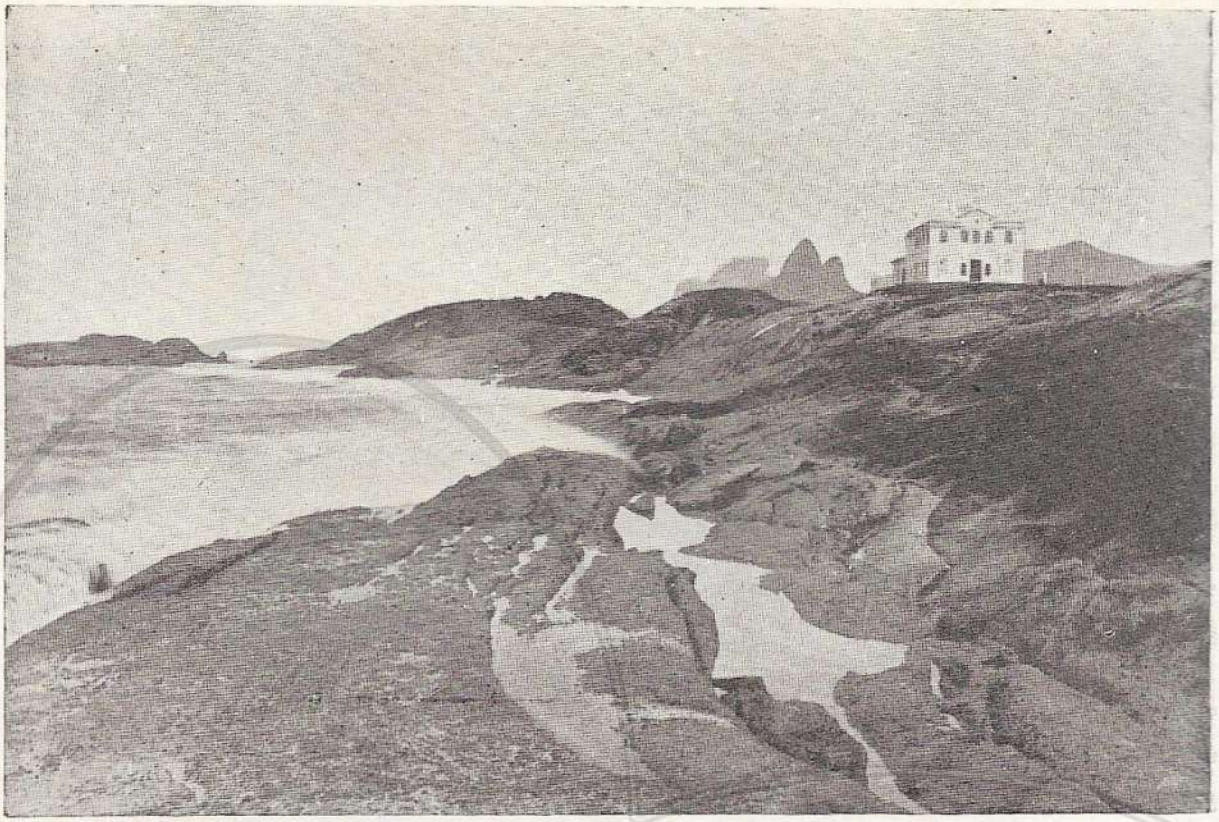
O Dr. Arthur Getúlio das Neves, presidente da Companhia, fêz vêr ao Ministro que o pessoal daquela emprêsa

---

([203]) Contava a Companhia com 10 estações: Largo do Machado, Carioca, Laranjeiras, Botafogo, Largo dos Leões, Escola Militar (práia Vermelha), Real Grandêza, Copacabana, Igrejinha e Olaria (rua Marquez de S. Vicente).

Copacabana (Pôsto 6), no comêço dêste século, vendo-se, na esquina da atual rua Francisco Otaviano, o famoso bar-restaurante "Mère Louise".

A estação do Leme em 1906.



A Igrejinha de Copacabana, situada no promontório ocupado atualmente pelo Forte de Copacabana. Construida no comêço do século XVIII, foi demolida em 1918.

A estação de bondes da rua Barroso (atual Siqueira Campos), esquina da avenida Copacabana, em 1921.

não havia aderido à greve e que, se o tráfego não estava muito regular, isto se devia às agressões e ameaças dos cocheiros estranhos. O Ministro requisitou, então, pessoalmente, mais um forte contingente do Exército para policiar as ruas e as estações da Companhia, e completando essas medidas preventivas, pediu ao Coronel Hermes da Fonseca que mandasse vir da Brigada Policial um refôrço de 50 praças de infantaria armadas, para garantir a usina da rua Dois de Dezembro.

À tardinha, foi afixado o seguinte Boletim em todos os pontos da cidade:

"O Dr. João Brasil Silvado, Chefe de Polícia do Distrito Federal, faz saber o seguinte:

1.º Que são absolutamente inexatas as afirmações feitas por alguns indivíduos e por um jornal da manhã ([204]), dizendo que o novo Regulamento de inspeção de veículos determina que os cocheiros sejam fotografados; que a nova tabela reduz o preço dos seus serviços; que, em casos de danos, ficam sujeitos a prestarem fianças arbitradas em 11:000$.

2.º Para evitar que tais falsidades sejam acreditadas, faço distribuir exemplares do mesmo Regulamento pelas redações dos jornais e estações das companhias de bondes.

3.º A autoridade pode agir enèrgicamente contra aqueles que, por meios violentos, tentarem impedir os seus companheiros de trabalhar ou agredirem aquêles que para o mesmo trabalho se apresentarem".

Ao anoitecer, o aspecto da cidade era sombrio. Graves coisas estavam anunciadas para a noite. Os restau-

---

([204]) O Chefe de Polícia referia-se aqui ao artigo sob o título "Greve dos Cocheiros", publicado no "Jornal do Brasil" de 15-1-1900. No dia seguinte, o redator-chefe dêsse jornal, Dr. Fernando Mendes de Almeida, enviou à Polícia um memorandum, declarando constar-lhe que pretendiam atacar o jornal e pedindo garantias.

rantes e cafés principais cerraram cêdo as suas portas, na previsão de algum distúrbio mais sério. Eram raros os transeuntes. Diversos negociantes serviram-se de bicicletas para se recolherem às suas casas. As ruas continuavam a ser patrulhadas por numerosa fôrça do Exército e da Polícia. As estações de bondes continuavam guardadas por grandes contingentes.

O Chefe de Polícia, em companhia do seu ajudante de ordens, Capitão Pimentel, percorreu, durante tôda a noite, diversos pontos da cidade, a cavalo. Também o Ministro da Justiça, acompanhado do comandante de um Batalhão de Brigada, Coronel Pessôa, e do deputado Dr. Nilo Peçanha, foi à noite, a cavalo, verificar, pessoalmente, diversas ordens que dera.

A parede perdurou durante o dia seguinte, causando graves danos e sérios transtôrnos a todos. Os grevistas continuavam em atitude ameaçadora, promovendo distúrbios e dando lugar a sangrentas represálias por parte da fôrça pública ([205]). Mas, apesar de tudo, uma grande parte dêles já havia voltado ao trabalho, devendo-se o amortecimento da greve às enérgicas e imediatas providências tomadas pelo Ministro da Justiça e pelo Chefe de Polícia.

Durante todo o dia, circularam bondes por tôdas as linhas, com maior ou menor regularidade, muitos conduzidos por condutores, outros guiados pelos próprios cocheiros.

O tráfego da Cia. Jardim Botânico continuou regularmente, sob a guarda e proteção da fôrça pública. Não houve, nesse dia, nenhum fato grave a lamentar na zona percorrida pelos seus bondes. Achavam-se em tráfego 22

([205]) Havendo alguns jornais noticiado que a greve fôra instigada por indivíduos da própria Polícia, que tinham interêsse em ver revogado o Regulamento, pois o mesmo restringia certos abusos e "facilidades", o Ministro da Justiça determinou ao Chefe de Polícia que abrisse a respeito rigoroso inquérito e trancafiasse, imediatamente, na Casa de Detenção, o responsável ou responsáveis pelo movimento.

carros elétricos, 56 comuns de 1.ª classe, 18 de 2.ª e 6 bagageiros. À exceção de apenas três cocheiros, todos os demais empregados tinham comparecido ao serviço ([206]).

Às 5½ da tarde, no largo da Carioca, estudantes se divertiam colocando sôbre os trilhos latinhas de graxa de sapato, contendo espolêtas, de forma que, ao passarem os bondes, explodiam, causando tremendo pânico entre os passageiros e alarmando o povo.

No dia 17, logo às primeiras horas da manhã, notava-se que a greve estava quase extinta: o serviço de bondes, em tôdas as linhas da cidade, ia sendo feito com regularidade; carros, caminhões, carroças de tôda a espécie começavam a trafegar, protegidos a princípio pela fôrça pública, e livremente depois, sem auxílio de soldados, como nos dias de calma.

Pouco a pouco, tudo se foi normalizando e, ao meio-dia, a parede podia ser considerada finda. Apenas um pequeno número de cocheiros mais tímidos se recusava a trabalhar, não por obstinação, mas com receio de alguma agressão.

Às 2 horas da tarde, a cidade já apresentava o seu aspecto habitual e os bondes e demais veículos transitavam sem o apôio, já então desnecessário, da fôrça pública.

O Ministro da Justiça transmitiu, então, ao Presidente da República, em Petrópolis, o seguinte telegrama:

"Dr. Campos Sales — Pode ser considerada terminada a greve. Serviço transportes restabelecido. Parabens — Epitácio Pessôa".

Trilhos do Rio

([206]) Terminada a greve, a Companhia gratificou todo o seu pessoal que trabalhou "sob a iminência dos riscos inerentes à perturbação da ordem pública", tendo o gerente louvado os chefes de serviço pela disciplina, zêlo e dedicação durante aqueles dias tumultuósos.

Trilhos do Rio

A INSTITUIÇÃO DO "BONDE CEROULA" PARA AS TEMPORADAS LÍRICAS, NO COMÊÇO DO SÉCULO.

Foi a 6 de agôsto de 1900 que a Cia. Jardim Botânico, "no intúito de atender às solicitações de distintas famílias e cavalheiros", fêz trafegar os primeiros bondes de luxo, para levar e trazer os frequentadores do Teatro Lírico ([207]).

Êsses bondes diferençavam-se dos comuns pelas seguintes características: eram mais confortáveis, tendo os assentos e encôstos cobertos por capas de brim branco e o assoalho atapetado; indicavam o destino a luz, em letras brancas, cortadas por um traço encarnado, e eram embandeirados.

Mais caros que os bondes comuns, a passagem custava, nas linhas do Catête, Candelária ([208]) e Flamengo, 500 réis, e 1$000 nas demais, qualquer que fôsse a distância percorrida.

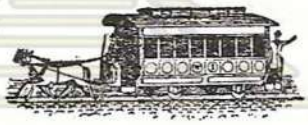
Partiam da Igrejinha, da Gávea, do Humaitá, do largo dos Leões, da Escola Militar, das Águas Férreas e do largo do Machado, obedecendo a um horário certo, entre 18,58 h. e 19,54 h. A volta dependia, naturalmente, da hora em que terminasse o espetáculo.

([207]) O velho casarão do antigo Teatro Lírico, situado na base do morro de Sto. Antônio e com frente para a rua da Guarda Velha (atual rua Treze de Maio), foi construido em 1871, no local onde, desde 1854, existira o Circo Olímpico. Teve primeiro o nome de Teatro D. Pedro II, mudado, após a República, para Lírico. Foi demolido em 1933.

([208]) Era assim conhecida a linha que percorria a rua Pedreira da Candelária, atual Bento Lisbôa.

As capas brancas eram amarradas nos balaústres, por meio de cadarços, como o das ceroulas de então. Daí o apelido de "bonde ceroula".

Num dêstes bondes, certa vez, tropeçando no tapete, quebrou a perna o advogado e escritor Dr. Leão Veloso Filho (Gil Vidal).



Trilhos do Rio

FISCALIZAÇÃO DA FÉRIA DOS BONDES — INTERESSANTE SUGESTÃO DE UM JORNAL.

No comêço do século, quando os bondes ainda não possuiam relógios registradores das passagens ([209]), uma das maiores dificuldades com que lutavam as companhias era a fiscalização da féria.

Todos os meios até então empregados não tinham dado o menor resultado, não deixando de contribuir para isso a indiferença dos passageiros, que entendiam não dever se sujeitar a auxiliar as companhias nesse serviço, que julgavam ser do exclusivo interêsse delas ([210]).

No dia 4 de setembro de 1900, a "Gazeta de Notícias" sugeriu o seguinte processo para as companhias de bondes fiscalizarem melhor as suas rendas: receberem elas os cupons que os condutores davam aos passageiros e res-

---

([209]) Ao pagar a passagem, o condutor entregava a cada passageiro um recibo, que chamavam "cupon". Sòmente em julho de 1910, devidamente autorizada pelo Têrmo de Acôrdo de 30 de dezembro de 1909, adotou a Companhia em seus carros os relógios para registro das passagens.

([210]) Alguns anos antes, ou seja em agôsto de 1893, a firma Torromé Sons & Cia., desta praça, propôs à Jardim Botânico o fornecimento de um aparêlho portátil, já usado em Londres, para a fiscalização das passagens dos bondes. Parecendo aos diretores da Companhia que, "se não fôssem êsses aparêlhos totalmente eficazes, poderiam, contudo, diminuir a fraude", resolveram encomendar 10 dêles, para experiência, ao preço de £ 6,0,0 cada um. A experiência, porém, não surtiu efeito, pois continuou, como dantes, a sonegação das passagens pelos condutores. Posteriormente, em julho de 1902, um tal Antônio José dos Reis também ofereceu à Companhia os seus "serviços de fiscalização da renda", mediante o pagamento de 10 contos e mais a contribuição mensal de 250$. A Companhia não aceitou.

gatá-los por uma quantia ínfima, tão ínfima que fôsse desprezada pelo portador do cupon, mas que pudesse ser aproveitada em benefício de alguma instituição de caridade que tratasse de obter êsse auxílio.

Pagando, só a Cia. Jardim Botânico, um real por cada cupon que lhe fôsse apresentado, o resultado seria de mais de trinta contos por ano para essa instituição. Se tôdas as companhias de bondes aceitassem a idéia e houvesse associações que tratassem de obter êsses cupons, o benefício seria enorme para elas.

A sugestão foi tão bem acolhida na "Jardim Botânico" que, nesse mesmo dia, o seu presidente, Dr. Arthur Getúlio das Neves, endereçou a seguinte carta ao redator da "Gazeta de Notícias":

"Saiu hoje publicada em vosso conceituado jornal uma local relativa ao serviço de bondes desta cidade, sendo a Companhia, de cuja diretoria tenho a honra de fazer parte, distinguida, como exemplo, para base de cálculo da vantagem de um sistema de fiscalização preconizado, por um lado, para evitar o desvio de renda das companhias e, por outro lado, para auxiliar instituições de benemerência.

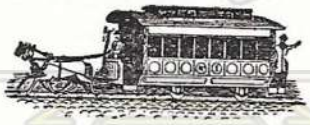
A diretoria da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico encarrega-me de cientificar-vos que aplaude a idéia aventada e que, pela sua parte, está pronta a resgatar, ao preço lembrado, os cupons de recibo de passagens que lhe forem apresentados pelas referidas associações.

Assim, pois, ela faz votos para que êste apêlo seja bem aceito e terá muita satisfação em que êle corresponda inteiramente aos moralizadores e úteis intúitos que se tem em vista".

Foi, assim, instituido na "Jardim Botânico" o sistema de resgate de cupons, em favor da Liga Brasileira Contra a Tuberculose e algumas outras instituições de beneficência.

Pouco depois, o exemplo foi seguido pelas demais emprêsas congêneres, passando os pobres e as instituições

pias da cidade a ter mais essa ajuda, pois que as senhoras, as moças casadoiras e as crianças sempre solicitavam, aos que se serviam dos bondes, os referidos papeluchos, havendo uma certa porfia no ajuntarem maior quantidade dêles.



Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

DOIS DESASTRES DE BONDE NA ESQUINA DA PRAIA DO FLAMENGO COM A RUA SILVEIRA MARTINS — MÁ SORTE DOS MOTORNEIROS.

No dia 10 de outubro de 1901, às 10½ da manhã, o bonde elétrico n.º 183, da linha das Laranjeiras, abalroou na praia do Flamengo, em frente à rua Silveira Martins, com a "vitória" em que viajava o Dr. Edmundo Moniz Barreto.

O cocheiro, perdendo o equilíbrio, pois o carro tombara, caiu da boléia, ficando com a perna direita fraturada e com algumas escoriações pelo corpo. O Dr. Moniz Barreto, além do susto, nada sofreu. O veículo, no entanto, ficou bastante danificado.

O motorneiro foi prêso e imediatamente conduzido à Delegacia, em cujo xadrez deu entrada, depois de lavrado o auto de flagrante. Acontece que o Dr. Edmundo Moniz Barreto era o Chefe de Polícia.

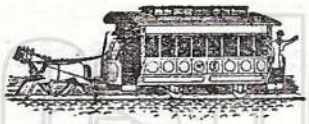
Um mês depois, quando já consertado o carro, reclamou o Dr. Moniz Barreto o reembôlso das despesas. Recebeu, então, da Cia. Jardim Botânico o seguinte ofício:

"De posse da carta de V. Excia., datada de 8 do corrente, em que nos comunica que autorizou os consertos e reparos na vitória, pertencente à Repartição da Polícia, danificada no encontro com um bonde elétrico desta Companhia, importando o orçamento que lhe foi apresentado em 900$000, vamos, em atenção pessoal a V. Excia., providenciar no sentido de ser entregue a referida quantia à Repartição que V. Excia. dignamente dirige.

Sem pretendermos discutir a respeitável afirmação de V. Excia. de que foi o motorneiro o causador do sinistro, pedimos, no entanto, licença para ponderar que o mesmo não é mandatário ou representante desta Companhia, mas um artífice habilitado oficialmente, com responsabilidade própria de sua arte.

Assim pensando, a Companhia não se reconhece responsável por qualquer indenização nêste sentido, significando, portanto, a sua aquiescência ao pagamento dos consertos feitos no carro de uso de V. Excia. uma deferência pessoal pela muita estima e consideração que a V. Excia. tributa".

Seis anos mais tarde, a 5 de agôsto de 1907, houve novo abalroamento nessa mesma esquina, desta vez, porém, com o carro em que viajava o Dr. Afonso Augusto Moreira Pena, Presidente da República. O motorneiro do elétrico foi prêso, suspenso do serviço por alguns dias e privado de trabalhar durante algum tempo, por ter tido a sua carteira apreendida pela Inspetoria de Veículos.



Trilhos do Rio

"QUEBRA-QUEBRA" DE BONDES EM 1902, MOTIVADO PELA INTERRUPÇÃO DA ENERGIA ELÉTRICA.

No dia 15 de abril de 1902, às 5½ da tarde, quando mais intenso era o movimento de bondes da Cia. Jardim Botânico, rompeu-se um fio da rêde de tração elétrica, paralizando por completo o respectivo tráfego ([211]).

Em tôdas as ruas servidas por essa Companhia, ficaram os carros, repletos de passageiros, sùbitamente imóveis, e, nos largos da Carioca e do Machado, o povo foi se aglomerando ràpidamente.

A princípio, houve a esperança de que aquela interrupção fôsse rápida, mas o tempo foi passando, e quando a noite caiu já a espera parecia infindável. Muitas pessôas, não querendo se sujeitar à demora, dirigiram-se para casa a pé ou em tílbures e carros. Apesar disso, muito maior era o número das que se deixavam ficar nos bondes e nas ruas, aguardando o restabelecimento do tráfego.

Por se acharem as linhas atravancadas pelos carros elétricos, não era possível continuar o serviço por bondes de tração animal e, assim, pouco a pouco, foi se alastrando pelo povo uma irritada impaciência, que logo começou a se manifestar em reclamações e sinais de protesto.

([211]) O acidente consistiu na fusão do corta-circuito do aparêlho automático do quadro de distribuição e foi devido à ruptura do fio aéreo, isto é, da solda de uma chave de emenda do fio aéreo, na rua do Passeio, de modo que o mesmo fio, caindo no chão, determinou contato com a terra, ocasionando forte repercussão na corrente de reversão sôbre o aparêlho automático.

Como sempre acontece em tais ocasiões, ao número dos que estacionavam no largo da Carioca, no intúito de embarcar logo que fôsse possível, juntaram-se diversos desocupados e garôtos que passaram a prorromper em assuadas e assobios. Dentro em pouco, outros turbulentos uniram-se àqueles e foi o bastante para que o primeiro brado de "Quebra!" partisse de um mais exaltado para que tivesse princípio o bizarro ofício. Os arruaceiros atiraram-se sôbre os bondes ali estacionados e entre gritos, gargalhadas, pateadas e assobios, tiraram-nos dos trilhos e começaram a despedaçá-los, arrancando as cortinas e partindo os vidros e lampeões.

A êsse tempo, motorneiros e condutores, com os níqueis da féria tinindo nos bolsos, punham-se ao fresco, a bom correr, enquanto de todos os lados os populares afluiam para aquele "grande sábado de alelúia", em que o material da Companhia fazia de Judas.

Em seguida, em estranha apoteose, êsses turbulentos apossaram-se de um bagageiro da linha do largo dos Leões e empurrando-o pela rua Gonçalves Dias a fora, enveredaram pela rua do Ouvidor, sempre com grande algazarra, partindo os vidros, quebrando as taboletas, arrancando as cortinas, danificando, enfim, de diferentes maneiras o pobre veículo. Seguia-o um numeroso acompanhamento em vozeria.

Depois de haver descido a rua do Ouvidor, voltou o arrebentando bonde no seu bulhento passeio expiatório até o largo de S. Francisco de Paula, onde finalmente foi virado, ficando de rodas para cima.

Enquanto isso se dava, outro bonde era também empurrado pela rua Gonçalves Dias acima, sendo aí abandonado em estado lastimável.

Momentos depois, comparecia ao largo de S. Francisco numerosa fôrça de cavalaria, que aí se postou, enquanto diversas patrulhas começaram a percorrer as ruas do Ouvidor, Gonçalves Dias, Sete de Setembro e Uruguaiana.

Às 7,10 h. da noite o tráfego foi restabelecido e os

bondes começaram então a se dirigir para os arrabaldes, completamente cheios, diminuindo de certa maneira as manifestações.

Mas o movimento já se havia alastrado e, não obstante as patrulhas de cavalaria e de infantaria, bem como a presença de algumas autoridades civis, entre os quais o Dr. Segadas Viana, 2.º Delegado Auxiliar, os populares tomaram de assalto outro bonde elétrico na Lapa e, com um esfôrço inaudito, conseguiram empurrá-lo até a frente do Palácio do Catête, onde já era considerável a multidão.

Aí chegando, já sem cortinas nem vidraças, começou o aniquilamento do infeliz veículo: bancos, balaústres, estribos e tudo que parecia suscetível de destruição era espatifado. Um grito logo vibrou no seio da multidão: "Fogo!" E, instantes depois, um negociante era obrigado, ante a ameaça de um revólver, a vender querozene, com que se encharcou o bonde, ateando-se-lhe fogo em seguida. As chamas logo irromperam e em poucos segundos o veículo era uma grande fogueira.

Nesse momento a guarda do Palácio do Catête quadruplicou a sentinela do portão, ao mesmo tempo que dali avisavam a polícia do ocorrido. Compareceu, finalmente, em um carro, acompanhado de duas ordenanças, o Dr. Edmundo Moniz Barreto, Chefe de Polícia. Os turbulentos fugiram, deixando o que restava do veículo: o esqueleto fumegando com o teto ainda em chamas.

Pouco depois de terem início êsses fatos, o delegado da 5.ª Circunscrição Policial Urbana, Dr. Luna Freire, com algumas praças, dirigiu-se para a estação do largo do Machado, onde ficou até mais tarde. Devido a isso, nada de grave ocorreu alí, mas, por medida de cautela, permaneceram nessa estação 15 praças de infantaria e 20 de cavalaria para reprimir qualquer perturbação da ordem. O Dr. Joaquim Xavier da Silveira Junior, Prefeito do Distrito Federal, também foi ter a essa estação para verificar a causa do acidente e inquirir da demora na interrupção do tráfego.

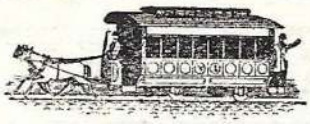
Seriam 7½ da noite, quando subia a rua Voluntários da Pátria o elétrico n.º 129, dentro do qual havia grande quantidade de passageiros em ensurdecedoras assuadas, gritos e assobios. Ao passar o veículo junto à sede da 6.ª Delegacia Urbana, o alferes João Gaston, comandante do destacamento, acompanhado de algumas praças, tentou fazê-lo parar, o que não conseguiu. Ameaçando os passageiros ao respectivo motorneiro, fizeram-no tocar o bonde, em disparada, rua acima. Chegando o veículo à estação do largo dos Leões, procurou o motorneiro recolhê-lo, no que também foi impedido pelos passageiros.

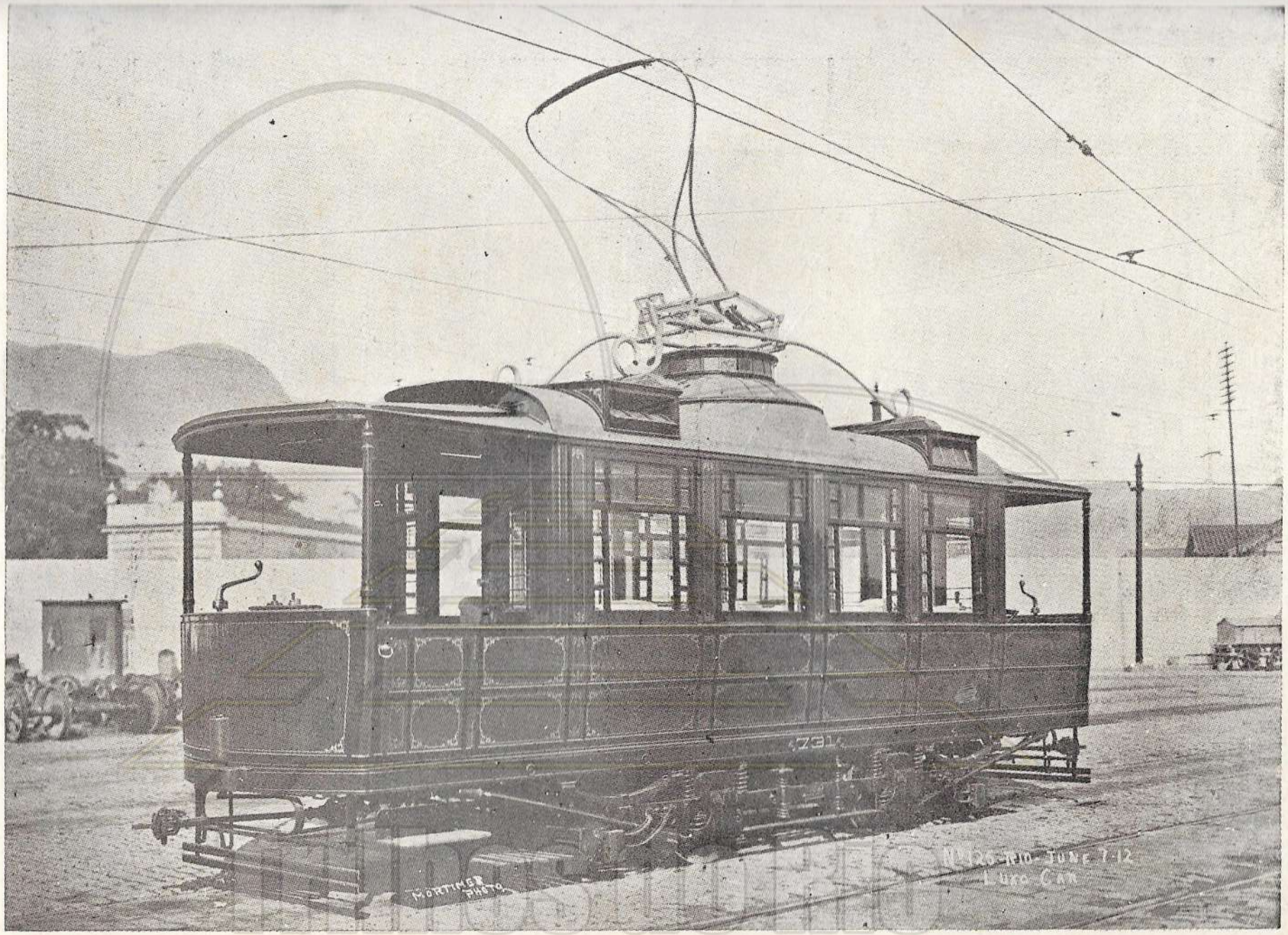
Voltou, então, pela mesma rua Voluntários da Pátria, mas, dessa vez, ao passar de novo em frente à Delegacia, o alferes João Gaston, agora em companhia do delegado Dr. Paulino de Carvalho e com o auxílio da patrulha de cavalaria, fêz parar o veículo. Os turbulentos fugiram, deixando-o bastante estragado com vidros e lâmpadas partidos, cortinas rasgadas, etc. O condutor foi agredido a bengaladas por alguns elementos mais exaltados.

As autoridades percorreram em seguida diversas ruas, dissolvendo alguns grupos e tomando outras medidas. Na práia de Botafogo foi efetuada a prisão de quatro turbulentos.

Às 9 horas da noite, já estava terminada a "manifestação" à Cia. Jardim Botânico, havendo apenas pequenos agrupamentos nos largos da Carioca e do Machado que comentavam o fato.

Trilhos do Rio





Bonde de luxo para solenidades.

Interior do bonde de luxo.

Trilhos do Rio

INAUGURAÇÃO DA NOVA USINA GERADORA DA RUA DOIS DE DEZEMBRO E DA TRAÇÃO ELÉTRICA NAS LINHAS DO LEME E IPANEMA.

Com a maior solenidade foram inaugurados no dia 14 de junho de 1903, domingo, a nova usina de eletricidade da Cia. Jardim Botânico, à rua Dois de Dezembro, e o tráfego por meio de tração elétrica das linhas do Leme e da Vila Ipanema (atual bairro de Ipanema).

Para assistir a essa inauguração, partiram do largo da Carioca, às 2½ da tarde, em bondes especiais de luxo, numerosos convidados.

No elétrico n.º 66, que comboiava mais dois carros, tomaram lugar, entre outras pessoas gradas, os Srs. Nascimento Silva, diretor de Obras; Medeiros e Albuquerque, diretor de Instrução; Del Castilhos, superintendente da Limpeza Pública e Particular; Paulino Werneck, diretor da Higiene; Júlio Furtado, diretor de Matas e Jardins; Artur de Miranda Ribeiro, engenheiro da Prefeitura; Raul Cardoso, chefe de seção da Diretoria do Patrimônio; Castro Barbosa, Horácio Antunes, Augusto Teixeira, Henninger, Liberalli e Sampaio Corrêa, representando o Clube de Engenharia; Paula Freitas, presidente do Instituto Politécnico; Alberto Faria, representando a Cia. de Carris Urbanos, e ainda os Srs. Júlio Freitas Junior, Joaquim José Moreira Filho, Tenente-Coronel Pinto de Almeida, Comendador Niemeyer, Conselheiro Ferreira Viana, Betim Paes Leme, Custódio de Magalhães, Frederico Schmidt de Vas-

concellos, Armando Rangel, Amorim do Vale, Francisco Gabiso, Machado de Melo, Comendador Araujo Silva, deputado Antero Botelho, Afonso de Carvalho, O. Simon, Batista Franco, Paula e Silva, Júlio de Freitas Junior, Ernesto Sena, Cezar Diogo, etc.

Chegados à estação do largo do Machado, foram os convidados recebidos pela diretoria da Cia. Jardim Botânico.

O Prefeito do Distrito Federal, Dr. Pereira Passos, que já lá estava, desceu então do primeiro andar, onde ficavam os escritórios da Companhia, recebendo nesta ocasião o cumprimento de tôdas as pessôas presentes.

Às 3 horas deu-se comêço à visita do grande edifício, que ocupava uma vasta área de 36 metros de frente por 32 de fundos (212).

Durou cêrca de 20 minutos a visita, tendo todos admirado a competência técnica manifestada pelo engenheiro da Companhia, Mr. F. J. Robinson, e as excelentes adaptações feitas.

"Apesar da amplitude enorme dos seus órgãos principais, com volantes de 5 metros de diâmetro, fazendo 90 rotações por minuto — informou a 'Gazeta de Notícias' do dia seguinte — não há na sala em que funcionam a menor trepidação. Causa uma justa impressão de fôrça, extremamente poderosa, mas, por assim dizer, disciplinada e dócil, ver moverem-se aquelas formidáveis rodas, a tôda velocidade, quase sem bulha, quase sem rumor, desenvolvendo silenciosamente uma fôrça superior a 1.000 cavalos (213)".

---

(212) A planta dêsse edifício foi traçada pelo engenheiro-arquiteto Francisco de Azevedo Monteiro Caminhoá, que também se achava presente à solenidade.

(213) O maquinismo para ampliação da usina elétrica da rua Dois de Dezembro, procedente dos Estados Unidos e da Inglaterra, desembarcou todo êle no antigo cáis que havia na práia da Saudade e daí foi transportado para a usina da rua Dois de Dezembro. No dia 9 de outubro de 1902, chegou uma peça tão grande que a Companhia foi obrigada a pedir licença à Prefeitura para cortar três árvores na rua Senador Vergueiro, que impediam a sua passagem por aquêle caminho.

Eram os seguintes os maquinismos: quatro caldeiras a vapor "water tubular", tipo Babcok & Wilcox, de aço forjado, representando a fôrça de 584 cavalos; um economizador Green de 360 tubos para aproveitamento do calor dos gases de combustão que se desprendiam da chaminé, a fim de começar a esquentar a água antes da entrada nas caldeiras; um ventilador acompanhado de uma chaminé de aço para tiragem forçada; duas máquinas a vapor MacIntosh Seymour, tipo horizontal, "cross compound", de 90 rotações por minuto, podendo desenvolver a fôrça de 750, 1.000 e até 1.500 cavalos, sendo o pêso de cada uma destas máquinas de 126 toneladas; dois geradores multipolares General Electric de 500 kilowats cada um conjugados aos eixos das próprias máquinas, e um condensador "self-cooling" de 1.000 cavalos, munido de uma tôrre de 15½ pés de diâmetro por 32 de altura, para resfriamento da água de condensação (214).

Durante a visita, tocou uma banda de música do Corpo de Bombeiros, sob a regência do professor Anacleto.

Depois do Prefeito e demais convidados terem percorrido tôdas as dependências da estação, foi o Dr. Getúlio das Neves, presidente da Companhia, cumprimentado pelo grande melhoramento que acabava de introduzir.

Em seguida, retomaram os presentes os bondes especiais com destino à Copacabana, chegando à estação da Companhia, na praça Malvino Reis (215), após 30 minutos de viagem.

A convite do Dr. Getúlio das Neves, assumiu então o Dr. Artur de Miranda Ribeiro, engenheiro da Prefeitura, a direção do "controller" de um dos bondes, em lugar do motorneiro, a fim de percorrer o trecho a inaugurar, da-

---

(214) Com a inauguração destas novas e possantes máquinas, ficou diminuida de 2 minutos a viagem dos bondes entre os largos da Carioca e do Machado. Assim, em vez de 20 minutos, êste percurso passou a ser feito em 18.

(215) Atual praça Serzedelo Corrêa.

quele ponto à estação do Leme ([216]), onde o Prefeito e sua comitiva foram recebidos no meio das maiores demonstrações de entusiasmo, ao som de uma sonora marcha executada pela banda do Corpo de Bombeiros.

"A viagem — noticiou 'O País' — principalmente no trecho da praia, entre a montanha, pontuada de habitações que vão surgindo do matagal, e o mar, foi, realmente, de um delicioso encanto para todos".

Visitado êste ponto, partiu o combôio para a Vila Ipanema, chegando às 4 horas e 20 minutos no elegante edifício que a Companhia mandou construir para servir de estação, com magnífica sala de espera e restaurante ([217]).

Era extraordinário o número de pessôas que aí aguardavam a chegada do Prefeito, dos diretores da Companhia e convidados, fazendo-lhes festiva recepção.

Visitada a estação, que também se achava tôda embandeirada e próximo da qual tocava em um corêto a banda de música do 7.º Batalhão de Infantaria, o Prefeito declarou inauguradas as linhas elétricas do Leme e da Vila Ipanema.

Depois de receber os cumprimentos dos moradores do lugar, o Dr. Pereira Passos e demais convidados dirigiram-se para o vasto salão da estação, onde tomaram seus lugares em volta de uma grande mesa em forma de H, com 150 talheres, sendo-lhes então servido um opíparo banquete ([218]).

([216]) Ficava na esquina da rua Gustavo Sampaio com a praça Almirante Júlio de Noronha (antiga praça do Vigia). No final da linha do Leme, havia, então, apenas seis casas.

([217]) A antiga estação da Vila Ipanema ficava na esquina da atual praça General Osório com a rua Visconde de Pirajá. O prolongamento da linha desde o ponto terminal da Igrejinha, em Copacabana, até a estação da Vila Ipanema, ficou concluido em 21 de junho de 1902, sendo inaugurado o tráfego por tração animal no dia 24.

([218]) O cardápio preparado pela Confeitaria Colombo foi o seguinte: "Crème de volaille aux points d'asperges — Petit patés à l'espagnole — Filets de merlan, sauce tartare — Noix de veaux au Madère — Salade de crevettes à la russe — Dinde à brèsilienne — Jambon d'York — Plum-pudding au Rhum — Glaces moulées

À cabeceira da mesa ficou o Prefeito, entre o Dr. Getúlio das Neves, presidente da Companhia, e o Dr. Castro Barbosa, vice-presidente do Clube de Engenharia.

Ao champagne, ergueu o primeiro brinde o Dr. Getúlio das Neves. Depois de acentuar a posição das diretorias das companhias perante as autoridades e de fazer a apologia dos méritos e dos serviços prestados pelo Dr. Pereira Passos, saudou-o como Prefeito Municipal. O discurso do presidente da Companhia foi longo, caloroso e eloquente, repetidamente interrompido por vivos aplausos.

Levantou-se em seguida o Prefeito e agradeceu, visìvelmente comovido. Enumerou os serviços da Cia. Jardim Botânico, "à qual — disse — muito merecidamente cabia o título de benemérita da Copacabana", e terminou saudando a sua diretoria.

Seguiram-se outros brindes: do Dr. Castro Barbosa ao Prefeito; do Dr. Getúlio das Neves ao Clube de Engenharia, ao Instituto Politécnico, aos funcionários presentes da Municipalidade e à Imprensa; do Dr. Medeiros e Albuquerque, agradecendo em nome dos seus colegas do funcionalismo municipal; do Dr. Paula Freitas, como presidente do Instituto Politécnico; do Dr. Artur de Miranda Ribeiro ao engenheiro F. J. Robinson, que planejou e levou a cabo a instalação das máquinas, e, por último, do gerente da Companhia, Coronel Cândido Alves da Silva Pôrto, que ergueu um brinde "à saúde dos passageiros da Jardim Botânico". Êste brinde foi acolhido com a maior jovialidade: sem saúde, como os passageiros transitariam nos bondes? sem o trânsito dêles, como a Companhia poderia se manter?

O brinde de honra, ergueu-o o Dr. Castro Barbosa ao Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, Presidente da República.

---

assorties — Dessert varié. Vins: Madère — Bucellas — Saint Julien — Médoc — Collares — Champagne — Pôrto. Café. Liquers et Cognac".

A banda executou então o Hino Nacional e, às 6 horas e 55 minutos, partiram da Vila Ipanema os bondes especiais, conduzindo os convidados, que chegaram ao largo da Carioca às 7½.

Na expansão de alegria pela inauguração da eletrificação dessas duas linhas, os moradores do Leme e Ipanema fizeram queimar, à chegada dos bondes especiais, foguetes e bombas de dinamite, transgredindo assim o que dispunha recente decreto municipal que proibia o uso dêsses fogos. À vista disso, o Prefeito, logo que foram soltados os primeiros foguetes, deu ordem para que os transgressores fôssem multados em 50$000.

Trilhos do Rio

OS FESTEJOS COMEMORATIVOS DO 35.º ANIVERSÁRIO DA INAUGURAÇÃO DOS SERVIÇOS DA CIA. JARDIM BOTÂNICO.

Em comemoração do 35.º aniversário da inauguração dos serviços de bondes da Cia. Jardim Botânico, os seus empregados, aos quais se associou a alta administração da emprêsa, promoveram diversos festejos, que tiveram início na sexta-feira, dia 9 de outubro de 1903, e se prolongaram até o domingo.

Às 5½ da manhã, ao romper do dia 9, à porta da estação central da Companhia, foi tocada alvorada por uma banda militar, subindo depois ao ar grande número de girândolas.

O largo do Machado, desde a esquina da rua Dois de Dezembro, estava garridamente ornamentada com postes embandeirados e renques de pequenos galhardêtes.

Defronte à estação da Companhia, junto ao gradil do jardim ([219]), foram colocados dois bondes, destinados a servir de corêtos para as bandas de música: um foi dos primeiros carros do antigo sistêma de tração animal, usados pela "Botanical Garden Railroad Company", em 1868, e outro de tração elétrica. Em vez da tabolêta indicando o destino, viam-se as duas datas "1868" e "1903". O primeiro dêsses bondes era iluminado a querozene e o outro

---

([219]) A 1.º de fevereiro de 1905, a Cia. Jardim Botânico apresentou à Prefeitura proposta de compra do gradil do largo do Machado, compreendidos os portões, sôcos, pilastras e soleiras, pelo preço de 3:000$, obrigando-se a retirá-lo dentro de 30 dias.

a eletricidade e nêles tocaram, durante o dia, bandas de música do Exército e da Armada.

A entrada principal da estação foi transformada em um elegante bosque e o vasto salão da oficina de pintura foi ornamentado com arbustos e folhagens, formando um artístico dossel de pequenas fôlhas. Das paredes dêsse salão pendiam bandeiras de várias repúblicas da América e, na parte central, destacava-se um grande trofeu formado com os pavilhões do Brasil e dos Estados Unidos e das repúblicas do Chile e da Argentina.

Pela gerência da Companhia foi distribuido o seguinte boletim:

"Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico — Boletim n.º 150 — A Diretoria desta Companhia, que tem sabido sempre aliar os preceitos da disciplina aos ditâmes da gentileza; que, apesar de ser o poder supremo, nos tem dirigido de um modo paternal, sem olvido dos importantes interêsses que lhe estão confiados, quiz, mais uma vez, dar prova que convêm considerar como um grande coeficiente na vida das emprêsas a satisfação daqueles que a servem, e, por isso, deu-me o agradável encargo de comunicar-vos que, associando-se de coração ao júbilo de que todos nos achamos possuidos, resolveu:

1.º) que o pessoal operário cesse hoje os seus labores ao meio-dia, sem prejuízo do salário e sem interromper o serviço obrigatório da Companhia;

2.º) que, dora em diante, o mesmo pessoal tenha mais 15 minutos para o almôço e mais outros 15, das 12,45 até à 1 hora da tarde, para tomar café.

E, como é de justiça que, nêste dia, o regosijo seja geral, resolvi considerar prontos para o serviço todos os empregados que se acham suspensos à minha ordem.

Para encerrar êste Boletim com chave de ouro, convido todos os empregados de folga a ouvirem, na igreja Matriz da Glória, às 9 horas, uma missa em ação de graças

pelos Srs. acionistas da Companhia e pelo 35.º aniversário da inauguração do tráfego da mesma, pedindo-lhes que, assim como as vestais guardam o fogo sagrado, guardem em sua memória o nome imortal de Charles B. Greenough, fundador da Companhia. — Rio de Janeiro, 9 de outubro de 1903. (a) Silva Pôrto".

Às 8½ da manhã, na sala da diretoria, profusamente decorada, realçando diversas "corbeilles" de flôres e ramos espalhados pelas mesas dos funcionários, foram descerradas, após breve alocução do chefe do tráfego, Sr. Manoel Dias da Silva Ribeiro (220), as cortinas que encobriam os retratos a óleo do fundador e primeiro presidente da Companhia, Sr. Charles B. Greenough, do antigo superintendente e primeiro presidente da Companhia depois que esta passou a ser brasileira, Sr. Richard Cutts Shannon (221), e dos diretores Dr. Arthur Getúlio das Neves, Comendador João Eugênio Emílio Berla e José Pinto Vieira (222).

No gabinête da gerência foram também inaugurados os retratos do Coronel Cândido Alves da Silva Pôrto, ge-

---

(220) Em 1870, Manoel Dias Ribeiro era "vassoura" de uma venda em Catumbí. Seis anos depois, era já o primeiro caixeiro. Seguem-se dois anos de luta, morre o patrão e o armazém fecha. Passa a trabalhar noutra loja, que desaparece seis meses depois. Emprega as suas economias em um negócio e tudo perde. Volta-se, então, para a Cia. Jardim Botânico e, em 1877, sendo-lhe exigido o estágio como condutor para poder alcançar a nomeação de despachante que solicitara, aceita o emprêgo. Foi condutor até 1881 e, quando se desdobraram as linhas, inaugurando-se a da rua S. Clemente, Dias Ribeiro já era o despachante da estação da práia de Botafogo. Em 1888 era o despachante da estação Central, no largo do Machado e, em 1889, foi promovido a chefe do tráfego, cargo que ocupou até dezembro de 1927, quando comemorou o seu jubileu na Cia. Jardim Botânico e foi nomeado consultor-técnico. Faleceu em 1937, no cargo de Superintendente da Cia. Ferro-Carril Carioca.

(221) Shannon estava então nos Estados Unidos, onde era senador e o maior acionista da Cia. Jardim Botânico (5.140 ações). A diretoria telegrafou-lhe, felicitando-o pelo 35.º aniversário da fundação da Companhia.

(222) Êstes quadros foram pintados pelo artista Augusto Petit. Nas molduras de cada um, em baixo, havia um cartão de prata com significativa dedicatória à diretoria da Companhia. O retrato de Greenough estava circundado de flôres naturais.

rente da Companhia, do Sr. Simeon Miller, antigo superintendente da "Botanical Garden" e primeiro gerente da Cia. Jardim Botânico, e do Conde de S. Salvador de Matosinhos, membro do primeiro conselho fiscal desta emprêsa ([223]).

Finda esta parte do programa, celebrou-se às 9 horas, na matriz de N. S. da Glória, uma missa em ação de graças pelo aniversário da Companhia, comparecendo ao ato a diretoria, grande número de empregados e muitas pessôas gradas. Esta cerimônia revestiu-se do maior brilhantismo, sendo acompanhada por uma orquestra de professôres, sob a regência do maestro F. Carvalho.

Às 2½ da tarde, partiram do largo da Carioca três bondes especiais em direção à estação central da Companhia. No primeiro, que era luxuosamente envernizado, atapetado e com sofás de estufo, iam os representantes da imprensa e das emprêsas de bonde co-irmãs, acompanhados dos membros da comissão dos festejos, Srs. Pinto Vieira, Coronel Silva Pôrto, Manoel Ribeiro, A. Goulart ([224]) e Ramon Franco Ferreira, e, nos demais carros, os outros convidados.

Ao chegar a comitiva no largo do Machado, apearam-se todos, tomando a direção da sede da Companhia. Aí, foram recebidos ao som de bandas de música, sendo convidados pelo Comendador Emílio Berla a percorrer as suas dependências e a visitar a usina de eletricidade.

Depois dessa visita, passaram os convidados para o vasto salão da oficina de pintura, onde estava armada uma grande mesa sendo aí servido um profuso "lunch", preparado pela Confeitaria Pascoal.

([223]) O Conde de S. Salvador de Matôsinhos (João José dos Reis) era também presidente do Banco Comercial do Rio de Janeiro.

([224]) O pagador A. Goulart e o chefe das cocheiras chamado Sebastião eram os únicos dois empregados da Companhia desde a sua fundação, em 1868.

Ao "champagne", fêz-se ouvir o venerando Conselheiro Antônio Ferreira Viana, advogado da Companhia ([225]), que, em nome dos empregados, saudou a diretoria da emprêsa. Eis, na íntegra, o discurso do velho estadista do Império:

"Era devida a celebração do sétimo lustro da inauguração do serviço do tráfego da primeira seção das linhas ferro-carris da Jardim Botânico. Que diferença no que foi e no que é! Do melhoramento que trouxe logo no comêço de seu tráfego e da perseverança com que se o desenvolveu e aperfeiçoou, eu vos posso dar exata notícia, porque sou velho e a velhice é o elo que vincula a geração a extinguir-se com a que, atingindo a madureza, é sua natural sucessôra.

Quando comecei a viver, o reduzido transporte dos moradores de alguns dos subúrbios próximos da cidade era feito em ônibus pesados e caras as passagens, sobretudo comparado o valôr da moeda de hoje com a de então. Além de poucas, as viagens de manhã e à tarde eram demoradas e incômodas, pela imperfeição dos caminhos. Dêste serviço assim limitado só aproveitavam as pessôas abastadas; os criados, trabalhadores e os jovens viajavam a pé, não sei se a conselho da higiêne, se por fôrça da necessidade.

Posteriormente, apareceu um concurrente: as chamadas 'gôndolas', movidas por bestas, animais êstes desconhecidos em Veneza.

Êsses ônibus incômodos, pesados, há doze anos, tornei a vê-los e dêles me servi em Paris, que se orgulha de ser a capital da civilização ocidental.

Entre nós, começou a firmar-se na população a idéia, até então vaga, de ser o tempo dinheiro, e não tardou quem requeresse e conseguisse do Govêrno Imperial a conces-

---

([225]) Falecendo o Dr. Ferreira Viana no mês seguinte (11 de novembro de 1903), as questões judiciárias da Companhia ficaram a cargo do advogado Dr. José Pires Brandão.

são, com privilégio, de transporte urbano sôbre trilhos, já de muito praticado em Nova York.

A concessão ficou, por anos compridos, no papel. Os capitais, assim nacionais como estrangeiros, esquivos e receiosos do resultado, não se aventuraram na execução da novidade oferecida sem onus ou encargo, antes com o favor do privilégio.

O espírito americano do norte, aliás pouco ou nada propenso a emprêsas em terras estranhas, à luz dos proveitos auferidos no bêrço dêste progresso, tomou a seu cargo, não só a execução das obras, como de seu funcionamento. Os concessionários ou seu cessionário, desanimados, trocaram a concessão por vantagens mínimas, como se faz com um negócio incerto, sem esperança de resultado. O americano Greenough, resoluto, inteligente e infatigável, tomou a direção da emprêsa. Eu tive a fortuna de conhecê-lo: falava pouco e tinha o dom da obiquidade.

O rodar macio sôbre trilhos, viagens repetidas em curtos intervalos, passagens baratas, asseio ([226]), comodidade, bôa ordem, fiscalização contínua e pontual regularidade conseguiram de pronto a adaptação do novo sistêma, efetuando-se uma verdadeira e rápida transformação nos costumes, e o que até então era considerado um luxo das classes abastadas, tornou-se uma necessidade pública. A população ficou radicalmente convencida ao contato com a invenção norte-americana, que 'em verdade tempo é dinheiro'.

O resultado foi uma surprêsa para todos. As ações da Companhia subiram de súbito e em progressão geométrica, desejadas por muitos e possuidas por poucos, que as guardavam como precioso patrimônio — recompensa da fé e expiação da incredulidade.

([226]) Nêste mesmo ano de 1903, o Prefeito Passos, "atendendo a que deviam primar pelo asseio os veículos de transporte de passageiros", baixou o Decreto n.º 422, de 15 de maio, proibindo cuspir ou escarrar sôbre qualquer parte dos bondes, sob pena de multa de 10$000 pela primeira vez e do dôbro na reincidência.

O feliz êxito da Companhia estimulou os capitais até então esquivos e iguais concessões foram requeridas e obtidas. Assim, em pouco tempo, a viação urbana sôbre trilhos foi estabelecida para outros arrabaldes. A facilidade, comodidade, rapidez e barateza do transporte foram a causa principal do desenvolvimento das construções suburbanas da cidade pròpriamente dita, e do consequente aumento da receita por impostos de transmissão e décima-urbana. A fôrça difusiva dêste progresso é apenas imaginável; não se poderá precisar em sua imensa variedade, sôbre o trabalho dos operários e das indústrias. Bastará considerar no grande número de empregados, artistas e profissionais que de seus serviços auferem a subsistência e a manutenção sua e de suas famílias.

Rendendo, como é de justiça, nesta celebração festiva, o merecido reconhecimento à corajosa iniciativa e exemplar administração americana, como fundadora do sólido alicerce, cumpre não esquecer os relevantes serviços prestados pela administração brasileira, lutando com tropêços e embaraços de pública notoriedade.

Permiti, ilustres Srs. Diretores, que eu vos felicite na pessôa de vossos empregados. Esta festa por êles organizada me comove de alegria por ser a revelação de que compreendem seus deveres e verdadeiros interêsses, identificando o trabalho com o capital, que é o produto acumulado do trabalho. E' belo e edificante vê-los assim em harmonia e fraternidade, unidos para celebrar os sete lustros de existência da Companhia, como em família no próprio lar.

Graças, muitas graças rendo pela distinção de vos representar pela palavra, nêste edificante festival".

Calaram fundo, na consciência de todos os presentes, as palavras do venerando e erudito parlamentar brasileiro.

A essa saudação respondeu, agradecendo em nome da diretoria da Companhia, o Dr. Getúlio das Neves. Disse que se sentia orgulhoso e desvanecido ao ver que era intérprete dos empregados organizadores daquela comemo-

ração o Conselheiro Ferreira Viana, cuja vida era um exemplo de amor ao próximo, de patriotismo e de alevantados serviços prestados à Pátria durante meio século; que seu nome querido e respeitado, bendito por todos a quem êle prodigalisara o bem, era uma garantia de que se serviram os empregados da Companhia para afirmar o constante cumprimento de seus deveres, e, o que era mais, a obediência, a disciplina e a ordem, fatôres que tanto tinham concorrido para os bons créditos da Companhia e dos seus auxiliares; que se sentia abatido e humilde diante das eloquentes palavras do grande apóstolo do bem e da caridade, daquele que concorrêra com a sua atividade, com a sua energia e com a sua bôa vontade para a criação de um sem número de instituições pias nesta Capital; que os empregados da Companhia deviam estar satisfeitos na escolha que fizeram para que fôsse intérprete dos seus sentimentos aquele que tanto tinha sabido exaltar os que trabalham e os que procuram na correção de uma conduta honesta os meios de subsistência para si e para suas famílias; que a Diretoria da Companhia via em seus auxiliares um seu prolongamento, trabalhando todos para um único fim: o engrandecimento da Companhia; que ela procurara sempre galardoar àqueles que bem cumpriam com os seus deveres, àqueles que procuravam interessar-se sèriamente pelos seus créditos, àqueles que se esforçavam honestamente por ela, zelosos sempre, disciplinados e respeitadores; que, agradecendo a saudação feita à Diretoria pelo Conselheiro Ferreira Viana, levantava um brinde aos empregados e operários da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico (227).

Discursaram ainda o Coronel Silva Pôrto, o Comendador Emílio Berla, o Sr. Pinto Vieira, os diretores das Com-

---

(227) Quem conheceu a facilidade de palavra com que o Dr. Getúlio das Neves sabia externar os seus sentimentos, pode perfeitamente avaliar como foi elevada, inspirada e digna a oração do presidente da Cia. Jardim Botânico, que era um dos ornamentos do magistério da Escola Politécnica e glória da engenharia nacional.

panhias São Cristóvão e Ferro-Carril Carioca, representantes da imprensa, etc.

Pouco depois de encerrados os brindes, foi o chefe do tráfego, Sr. Manoel Ribeiro, surpreendindo com uma manifestação por parte dos empregados do escritório e do tráfego, que lhe fizeram entrega de uma linda cêsta de flôres artificiais. O Dr. Getúlio das Neves, que, casualmente, se achava a pouca distância, voltou ao recinto e, abraçando efusivamente o homenageado, disse-lhe : "A Diretoria da Companhia deseja tão sòmente que sejais no futuro o que tendes sido até agora".

Às 4½ da tarde, retiraram-se os convidados no meio da maior alegria e camaradagem.

À noite, antes da chuva que caiu, foi grande a aglomeração de populares no largo do Machado, que apresentava garrido aspecto, feèricamente ornamentado e iluminado por poderosos focos de luz elétrica. A frente do edifício da estação deslumbrava pela sua engenhosa decoração.

Continuou a festa no dia seguinte (sábado), tocando as bandas de música, durante a tarde e à noite, nos dois bondes-corêtos em frente à estação.

Os festejos terminaram na noite de domingo, 11 de outubro, na praia de Botafogo.

Foi enorme a afluência de povo a essa praia, que apresentava belíssimo aspecto, tôda iluminada a eletricidade. Desde o môrro da Viúva até a rua da Passagem, estava adornada com inúmeros postes com bandeiras, galhardetes e focos elétricos. Quatro bondes enfeitados e iluminados por inúmeras lâmpadas elétricas e transformados em artísticos corêtos fôram colocados na calçada do cáis e nêles tocaram bandas de música do Exército, da Marinha, da Polícia e de várias associações particulares.

Êsse conjunto de luz e harmonia dava ao local um aspecto verdadeiramente encantador. Destacavam-se também dois vistosos pavilhões, donde distintas famílias e outros convidados da Companhia assistiam ao passeio vene-

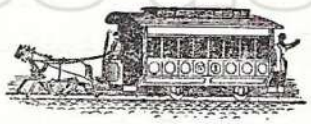
ziano na formosa enseada e ao fogo de artifício mandado preparar para o encerramento dos festejos. O temporal que desabou sôbre a cidade, justamente à hora de ser cumprida esta parte do programa, fêz, porém, com que só algumas peças pirotécnicas produzissem o efeito desejado.

Terminados os festejos, o gerente da Companhia, Coronel Silva Pôrto, fêz distribuir o seguinte boletim:

"Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico — Boletim n.º 151 — 'Ad perpetuam rei memoriam' — O presente Boletim devia servir para consignar o brilho e bôa ordem com que transcorreram os festejos organizados pelo pessoal da Companhia, para comemorar o 35.º aniversário da inauguração do tráfego da mesma; mas, além de têrdes sido testemunhas do modo cordial com que correram, o que dispensa comentários, há um acontecimento grato aos nossos corações que a tudo sobrepuja: é que a digna Diretoria, no dia do nosso festim, incumbiu-me de transmitir um abraço a cada um de vós, o que faço por êste meio e justifica a epígrafe dêste Boletim.

E', pois, necessário que retribuamos essa gentileza, oferecendo à Companhia o melhor de nossos esforços e dedicação, a fim de que aos mesmos Srs. Diretores seja, tanto quanto possível, ameno o difícil encargo de dirigir os destinos dessa benemérita emprêsa. — Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1903. — (a) Silva Pôrto".

Trilhos do Rio



A ABERTURA DA AVENIDA CENTRAL — LINHA DE BONDES PROVISÓRIA, PELO EIXO DA AVENIDA, PARA O PÚBLICO ASSISTIR AS OBRAS.

Em 1726, o 57.º Governador do Rio de Janeiro, Luiz Vahia Monteiro ([228]) pretendeu construir um canal navegável, de mar a mar, que facilitasse a fortificação e defêsa da cidade. Desde o mar da Prainha até o mar de N. S. da Ajuda, o canal correria por onde se estendeu depois a rua da Prainha ([229]), até o sítio que foi leito da "Ralla" da cidade ([230]), prolongando-se pela lagôa de Santo Antônio ([231]) até o extremo Norte da rua que veiu a ter o nome de Ajuda ([232]).

Com o canal — comunicava Luiz Vahia Monteiro a D. João V, de Portugal — ficaria o continente da cidade reduzido a ilha e, por consequência, inconquistável pela parte de terra.

Era tão pequena a cidade, àquela época, que para além do canal, na ilha por êle formada, poderiam conservar-se por muito tempo todos os moradores, resistindo, mesmo,

---

([228]) Deu-lhe o povo a alcunha de "Onça", pelos atos de violência que praticou. A alusão ao "tempo do Onça" significa época remota.

([229]) Atual rua Leandro Martins.

([230]) Depois rua da Vala. Hoje rua Uruguaiana.

([231]) A lagôa de Santo Antônio extendia-se pelo largo da Carioca e parte da rua Treze de Maio.

([232]) Depois rua Chile. Êste trecho, porém, desapareceu com a abertura da Avenida Central, hoje av. Rio Branco.

a um cêrco, pois até havia pastagens para o gado e hortas em grande número.

Menos de dois séculos após, em 1903, o Presidente da República, Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, mandou abrir uma avenida de mar a mar, entre os mesmos extremos visados pelo Governador português. Para êsse fim, constituiu o Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Dr. Lauro Severiano Muller, a Comissão Construtora da Avenida Central ([233]), sendo nomeado seu engenheiro-chefe o Dr. André Gustavo Paulo de Frontin ([234]).

Traçada a planta e determinados os prédios a demolir, foram convocados os respectivos proprietários para negociarem a desapropriação.

No dia 26 de fevereiro de 1904, procedeu-se ao destelhamento do primeiro prédio, que tinha o n.º 25 da rua do Acre.

A 8 de março, efetuou-se a cerimônia inaugural das obras da Avenida, comparecendo o Presidente da República, seu ministério e o Prefeito Pereira Passos, que assistiram também ao lançamento da pedra fundamental do primeiro prédio que entrava em construção, de propriedade de Eduardo Guinle.

Roberto Macedo, em suas "Efemérides Cariocas", assim descreve a cerimônia: "Foi uma solenidade pitorêsca.

([233]) Informa Ferreira da Rosa que a Avenida Central teve essa denominação por não terem consentido que lhe fôssem dados os seus nomes, nem o Presidente da República, Dr. Rodrigues Alves, nem o Ministro da Viação, Dr. Lauro Muller. Tomou o nome atual de avenida Rio Branco, no dia 10 de março de 1912, data do falecimento do Barão do Rio Branco.

([234]) A Comissão compunha-se dos engenheiros J. Valentim Dunham, Gabriel Diniz Junqueira, L. Le Cocq de Oliveira, H. Couto Fernandes, J. Clemente Gomes, M. da Silva Oliveira, E. Dodsworth, M. Ricardo Galvão, C. de Avillez Barrão, J. F. de Lacerda Coutinho, M. Fialho de Valladares, J. F. Pestana, A. de Brito Belfort Roxo, M. Bacellar, J. Vieira Ferro, Jayme L. do Couto, C. L. Moreira Machado, Euvaldo Nina, J. de Mattos Travassos Filho, Armando Delamare, P. Dutra de Carvalho Filho e Eduardo Morpurgo.

Caminhando com dificuldade entre os escombros, precedido pelos frades do mosteiro de S. Bento, que benzeram o local, o Presidente Rodrigues Alves, sobrecasaca severa, cartola na mão, afronta a canícula. Um guarda-sol engrossador abre-se a seu lado. O Prefeito Pereira Passos, de calça clara e colête branco, avulta no meio da aglomeração de batinas e fardões do cortêjo oficial, que se derrama sôbre os caibros e tijolos. Respira-se caliça. Cartolas reluzem ao sol. Uma banda do Exército enche os ares de trinados marciais. De uma parede em ruínas pendem guirlandas, fôlhas de palmeiras, retratos de figurões, todo um conjunto festivo em contraste com o ambiente de destroços. Depois do cerimonial costumeiro, retiram-se as autoridades, zig-zagueando pelos meandros de materiais".

No dia 12, atacou-se a demolição do lado Norte, em casas da ladeira do Seminário (235).

A 28 de maio, a Comissão Construtora da Avenida contratou com a Cia. Jardim Botânico a remoção do entulho e o seu transporte até o atêrro da praia de Botafogo (236).

Em junho, iam tão adiantadas as obras de demolição que já se fazia sensível a falta de luz, à noite, porque, com o arriar das paredes, haviam-se reduzido os combustores da iluminação pública. A "Société Anonyme du Gaz" foi chamada a arvorar lampeões provisórios pelo meio dos escombros.

---

(235) Esta ladeira, que também desapareceu com a abertura da Avenida Central e com o desmonte do morro do Castelo, começava na antiga rua da Ajuda, e terminava nêsse morro, na praça S. Sebastião.

(236) A Cia. Jardim Botânico promoveu também o atêrro das praças Malvino Reis (hoje Serzedelo Corrêa), em Copacabana, e Marechal Floriano (hoje General Osório), em Ipanema. Grande parte do entulho foi retirada de uma aba do antigo morro do Castelo, próximo da atual rua Santa Luzia. No dia 12 de janeiro de 1905, a Jardim Botânico oficiou ao Prefeito, comunicando a terminação do atêrro da praça Malvino Reis. Ao preço ajustado de 2$300 o m³ seriam 16:632$. A Companhia, no entanto, pediu "que a Municipalidade se dignasse aceitar tôda esta contribuição, concorrendo ela, assim, para os melhoramentos do bairro de Copacabana".

No dia 5 de julho, foi franqueado ao trânsito público o primeiro trecho da Avenida, da rua do Ouvidor à Prainha ([237]).

A 2 de setembro, o Dr. Arthur Getúlio das Neves, presidente da Cia. Jardim Botânico, aquiescendo às solicitações da Comissão Construtora, comunicou ao Dr. Paulo de Frontin:

"Tenho a honra de acusar a recepção do ofício de V. Excia. sob o n.º 539, datado de hoje e, em nome da diretoria da Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico, cabe-me o dever de comunicar que, no dia 7 do corrente, teremos para percorrer a Avenida Central os bondes necessários à visita que, em companhia de V. Excia., os Exmos. Srs. Presidente da República, Ministro e altas autoridades farão para o fim de inaugurarem o eixo da mesma Avenida.

Outrossim, cabe-me responder pela afirmativa à consulta contida na última parte do ofício de V. Excia., isto é, que precedendo a necessária autorização do Sr. Prefeito e prévio acôrdo com a Cia. de Carris Urbanos, com o fim de permitir ao público percorrer o eixo da Avenida, esta Companhia estabelecerá bondes especiais no dia 7, de 1 hora da tarde em diante, e nos dias 8 e 11 do corrente, cobrando a passagem de 200 réis por viagem simples, não constituindo, porém, êste fato direito a qualquer tráfego ulterior, porquanto, terminados os trabalhos da Avenida Central, deverão ser levantados os trilhos da linha provisória de serviço".

Estando a Avenida completamente rasgada em tôda a sua extensão de 1.800 metros, pôde a população do Rio de Janeiro testemunhar, com grande júbilo, a efetivação de um melhoramento que lhe fôra prometido e que a muita gente parecia irrealizável. O bonde presidencial, nesse dia 7 de setembro, percorreu a Avenida, de ponta a ponta, aclamado pela multidão.

([237]) A Prainha ficava onde hoje começa a avenida Rio Branco, na praça Mauá.

A 23 de fevereiro de 1905, já demolidas tôdas as casas, a Comissão Construtora estava na posse de 131.400 m², área total da Avenida, contados os 33 m de sua largura (22 m de leito e 5,5 m de cada calçada) e mais 20 m de área construível para cada lado. Procedeu-se, a seguir, ao nivelamento do terreno e contratou-se o calçamento a paralelepípedos de asfalto.

No dia 25 de março, foi inaugurada a primeira casa alí construida, propriedade e obra dos arquitetos-construtores Januzzi, Irmãos & Cia. ([238]). Já por êsse tempo havia começado o calçamento na extremidade Norte.

No dia 1.º de outubro, ergueu-se o primeiro dos 55 postes para a iluminação elétrica, e no dia 16 colocaram-se as lâmpadas nesses postes e plantou-se a primeira das 53 árvores de Páu Brasil, já levadas pelas imposições do progresso.

A 5 de novembro iniciou-se o calçamento a mosaico nos passeios laterais, trabalho feito por operários mandados vir expressamente de Lisbôa.

Na noite de 12, procedeu-se a experiência geral da iluminação, que foi coroada de pleno êxito, sendo elogiada por todos que contemplaram o deslumbrante espetáculo.

"Desde muito cedo — noticiou 'O País' — a grande artéria começou a ser trilhada por uma multidão ávida de constatar o seu surgimento quase fantástico.

Podiam se contar por milhares, a cada momento, as pessôas que a visitavam. Isto durante o dia. Ao anoitecer, êsses milhares de pessôas multiplicavam-se inesperadamente. Todos queriam ver o belo efeito, por ocasião da primeira experiência da iluminação geral, que prometia ser deslumbrante, a julgar pela disposição dos postes, que sustentavam artìsticamente numerosas lâmpadas elétricas e lampeões de gás.

([238]) E' o prédio n.º 144, onde está instalada a Tabacaria Londres. Consta que o terreno custou 20 contos e a construção 140 e, 7 anos depois, o imóvel foi vendido à Cia. Souza Cruz por 500 contos.

Essa justificada curiosidade não demorou a ser satisfeita. Às 6½, no escritório central da 'Light', começou a manobra com os poderosos aparelhos de eletricidade aí montados e uma multidão de 'profetas' saiu a acender os lampeões de gás, ao mesmo tempo que as lâmpadas elétricas abriam na sombra a fulguração dos seus carvões acêsos.

De extremo a extremo da Avenida a luz fulgiu em miríades, produzindo em todos os assistentes uma sensação de alegria comovente.

De então em diante a iluminação foi mantida por partes, ora conservando acêsas as lâmpadas elétricas centrais, ora as laterais, conforme a manobra desenvolvida no escritório da Companhia, por meio dos respectivos aparêlhos.

Como se sabe, a 'Light' montou o seu escritório no prédio da Avenida, esquina da rua da Alfândega (239). No andar térreo, instalou um grande comutador e três transformadores, por meio dos quais recebe e transmite a corrente que é fornecida pela usina a vapor de Braconnot & Irmãos, instalada na rua da Quitanda n.º 40. Êste serviço é ainda provisório e será assim feito até que a 'Light' tenha concluido a sua poderosa usina hidro-elétrica para cumprimento do contrato da 'Société Anonyme du Gaz' com o Govêrno.

À experiência assistiram os Drs. Paulo de Frontin e Teófilo de Almenda, êste último inspetor geral da Iluminação Pública".

Finalmente, no dia 15 de novembro de 1905, após 20 meses e 7 dias, foi solênemente inaugurada a Avenida Central.

O Chefe da Nação saiu do Palácio do Govêrno às 9,20 da manhã, em carro de Estado, aberto e escoltado por

---

(239) E' o atual prédio ns. 82/86 da avenida Rio Branco onde está instalada a Casa Sucena. O imóvel pertencia ao Conde de Sucena, tendo sido construido por Abel Silva, segundo o projeto do arquiteto José Rodrigues Moreira.

Em abril de 1912, a "Light" mudou seus escritórios para o prédio próprio à avenida Marechal Floriano n.º 168.

um piquete do 9.º Regimento de Cavalaria, prestando a guarda do Palácio as continências devidas.

No carro, com o Presidente da República, iam o Marechal Francisco de Paula Argollo, Almirante Júlio Cezar de Noronha e o Dr. Lauro Severiano Muller, respectivamente Ministro da Guera, da Marinha e da Indústria, Viação e Obras Públicas.

Seguiam-se um "landau" com o General Antônio Geraldo de Souza Aguiar, Dr. Rodrigues Alves Filho, Capitão-Tenente Santos Pôrto e 1.º Tenente Cesar de Melo, da Casa Militar Presidencial; uma "vitória" com os ajudantes de ordens dos Ministros da Marinha e da Guerra; outra "vitória" com o Dr. Manoel Maria de Carvalho, secretário da Indústria, e mais 2 carros pertencentes aos Ministros de Estado.

Ao chegar, cêrca das 10 horas, ao fim da rua do Acre, o Presidente da República desceu do carro e, com o Ministro da Indústria, cortou a fita verde e amarela passada de um a outro lado da Avenida Central, sob um grande arco de triunfo levantado na Prainha. Estava oficialmente inaugurada a nova via de comunicação.

Nessa ocasião, o cruzador "Tiradentes" deu uma salva e as bandas de música que se achavam no local tocaram o Hino Nacional.

O Chefe de Estado abraçou então o Dr. Lauro Muller e o Dr. Paulo Frontin, cumprimentando-os pela grande obra terminada.

O Presidente da República, que fôra recebido pelo Barão do Rio Branco, Ministro das Relações Exteriores; Dr. J. J. Seabra, Ministro da Justiça e Negócios Interiores; Dr. José Leopoldo de Bulhões Jardim, Ministro da Fazenda; Dr. Campos Tourinho, Chefe de Polícia Interino; General Siqueira de Menezes, Comandante da Fôrça Policial; Dr. Miguel de Carvalho, Provedor da Santa Casa da Misericórdia; engenheiros da Avenida e das Obras do Pôrto; General Rodrigues Salles, Chefe do Estado Maior; Dr. Francisco Pereira Passos, Prefeito do

Distrito Federal; Dr. Ernesto Garcez, 3.º Delegado Auxiliar; Dr. Thomé Torres, Delegado de Polícia, e muitas outras pessoas, tomou novamente o seu "landau" e, com a sua comitiva, percorreu a Avenida Central, passando revista às tropas.

Terminada a revista às tropas que estavam formadas até ao Passeio Público, regressou a comitiva à Prainha, indo então para o prédio de ns. 2, 4 e 6 da Avenida, de propriedade da firma Guinle & Cia., onde chegou cêrca de 11 horas. Recebido à porta pelo Engenheiro-Chefe das obras da Avenida e seus auxiliares, Sua Excelência foi conduzido ao salão do 1.º andar.

Aí chegando, o Presidente da República recebeu do Dr. Paulo Frontin uma medalha de ouro cercada de brilhantes, tendo quatro esmeraldas em cruz. Num dos lados da medalha lia-se o seguinte: "Inauguração da Avenida Central — 15 de Novembro de 1905". No centro estavam gravadas as Armas da República e em baixo lia-se esta outra inscrição: "Presidente da República, Sua Excelência o Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves". Do outro lado da medalha liam-se as seguintes palavras: "Início dos trabalhos — 8 de março de 1904". No centro, "Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Exmo. Sr. Dr. Lauro Muller — Engenheiro-Chefe da Comissão Construtora, Sr. Dr. Paulo de Frontin".

Foi servida uma taça de champagne aos presentes, regressando, em seguida, o Presidente da República ao Palácio do Catête.

As festas sofreram depois dessa hora uma pequena interrupção, recomeçando às 6 horas da tarde com a inauguração da iluminação elétrica e a gás da Avenida.

No escritório da "Light" achava-se presente grande número de pessôas, entre as quais o Dr. Paulo de Frontin, o Ministro de Portugal, Conselheiro Camêlo Lampreia, os Drs. Teófilo de Almeida, J. Valentim Dunham, H. Couto Fernandes, J. Clemente Gomes, L. Lecocq de Oliveira, Euvaldo Nina, Armando Delamare, Pedro Du-

tra de Carvalho Filho, Mário Fialho Valadares, J. F. Pestana, Eduardo Morpurgo, A. de Brito Belfort Roxo, Lima Junior, Carlos L. Moreira Machado, Jayme L. do Couto, Júlio Koeller, Carlos Mourão, Caminha da Silva, Carlos Liberal, J. A. dos Santos, Francisco Paes Leme, João de Matos Travassos, Érico Guimarães, Cel. Otávio Tefé, Nestor Ascoly, Orlando Rangel, Ernesto Costa, o Dr. João do Rêgo Barros e o Sr. Herman Brisson, representantes da "Société Anonyme du Gaz", os Srs. Frederick Stark Pearson, Alexander Mackenzie, Frederick Albion Huntress e James Mitchell, da "Light", e vários outros engenheiros dessas duas emprêsas e da Comissão Construtora da Avenida. O Presidente da República e o Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas desculparam-se por não terem comparecido, prometendo, no entanto, que no domingo seguinte visitariam o escritório da "Light" e percorreriam à noite a Avenida, a fim de verem a iluminação.

Foi simples a cerimônia da inauguração. O Dr. Rêgo Barros, representante da "Société du Gaz", convidou o Conselheiro Camêlo Lampreia para fechar o primeiro circúito, o Sr. Pearson o segundo e os Drs. Paulo de Frontin e Teófilo de Almeida o último. E, assim, em poucos segundos estava tôda Avenida iluminada. A banda de música da Marinha tocou vibrante marcha, irrompendo dos presentes salvas de palmas, seguidas de alguns vivas.

Depois disso, realizou-se um banquete oferecido pela "Light" aos representantes do Govêrno, engenheiros da Comissão Construtora e membros da imprensa. Ao champagne falaram os Drs. Rêgo Barros, que saudou o Presidente da República, e Teófilo de Almeida, que brindou o Ministro da Viação.

Em seguida, os convidados, em carros e em automóveis, percorreram a Avenida, de extremo a extremo, vendo o efeito da iluminação.

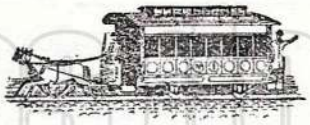
A fachada do prédio da "Light" estava iluminada profusamente a lâmpadas elétricas de várias côres, os-

tentando esplêndida ornamentação de folhagens, galhardêtes, flôres e bandeiras. Ao centro, via-se uma grande estrêla circundada de arcos de lâmpadas, dando ao edifício um aspecto deslumbrante.

O cruzador "Tiradentes", ancorado na Prainha, projetou seu holofote na Avenida, produzindo também um efeito magnífico.

Apesar da chuva, foi extraordinário o número de pessôas que assistiram aos festejos da inauguração da Avenida Central, para cuja construção foram demolidos 641 prédios e arrazadas duas abas de morros, dispendendo-se pouco mais de 40.000 contos.

Finalmente, a 21 de dezembro de 1908, foi feita a "entrega" da Avenida à Municipalidade: "Aviso n.º 415 — Exmo. Sr. General Prefeito do Distrito Federal. Havendo cessado os motivos que levaram a conservar sob a jurisdição do Govêrno Federal a Avenida Central, rogo-vos digneis de providenciar para que, por parte dessa Prefeitura, seja recebida aquela via pública, alguns anos já entregue ao trânsito da população desta Capital. Saúde e fraternidade — Miguel Calmon".



A CIA. JARDIM BOTÂNICO NA INAUGURAÇÃO DO RELÓGIO DA GLÓRIA, EM 1905.

Como todos sabem, a rua da Glória corre em plano superior ao da avenida Beira-Mar, sustentada por um longo paredão de pedra. Êste paredão, guarnecido em tôda a extensão por um parapeito, foi construido, em 1904, pelo Prefeito Pereira Passos.

No extremo Sul do parapeito foi erguida uma coluna de 7½ metros de altura, instalando-se ao alto um relógio "Krussman", de quatro mostradores.

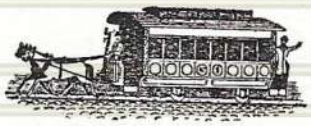
Como não havia ainda eletricidade no bairro, quando foi colocado o relógio, a Inspetoria de Matas, Jardins, Arborização, Caça e Pesca, da Prefeitura, apelou para a Cia. Jardim Botâinco, tendo esta, por ofício de 14 de abril de 1905, respondido nos seguintes têrmos:

"Acedendo, com a melhor bôa vontade, à solicitação do Exmo. Sr. Prefeito do Distrito Federal, no sentido de fornecer, provisòriamente, a energia elétrica para a iluminação do relógio da praça da Glória, até que haja serviço de iluminação elétrica feito na zona pela emprêsa concessionária, verifica, porém, a Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico que todo o dispositivo do mesmo relógio foi estabelecido de maneira a receber subterrâneamente a corrente, o que difere do modo pelo qual esta Companhia emprega a eletricidade em tôdas as suas linhas, na forma dos contratos vigentes e de que ela não se tem afastado em caso algum.

No entanto, não desejando embaraçar a inauguração do relógio, antes querendo contribuir para êste melhora-

mento, em via de execução, peço-vos leveis ao conhecimento do Exmo. Sr. Prefeito que esta Companhia está pronta a aceder aos desejos de S. Excia., fazendo uma exceção, em caráter provisório, uma vez que fique estabelecido que se houver algum transtôrno na nossa linha, resultante da derivação subterrânea de energia elétrica para aquêle ponto, reserva-se a mesma Companhia o direito de desligar a corrente, avisando-vos, oportunamente, para que vos digneis providenciar a fim de que seja feita de outra qualquer maneira a iluminação do referido relógio".

Pôde, assim, ser inaugurada, desde logo, a iluminação do velho relógio da Glória.



Trilhos do Rio

A CIA. JARDIM BOTÂNICO CONSTRÓE UM GRANDE BAR COM O FIM DE ATRAIR PASSAGEIROS PARA O NOVO ARRABALDE DO LEME — OS ANÚNCIOS NOS CUPÕES DAS PASSAGENS.

O acentuado desenvolvimento de população que, nos últimos tempos, vinha atingindo os arrabaldes situados na extensa práia de Copacabana foi, pouco a pouco, exigindo para êsse formoso trecho do litoral carioca alguns benefícios que os habitantes do novo bairro à beira-mar estavam no direito de ambicionar. Êsse desejo, entretanto, não era apenas dos moradores de Copacabana. Tôda a gente do Rio, que nas noites de calor e de luar se deslocava dos vários pontos da cidade em busca do ar frêsco daquela extensa faixa de terra fora da barra, perguntava a si mesma se era possível deixar de também haver no Leme, o mais novo dos arrabaldes praianos, o confôrto de um hotel ou de um "bar" que na Vila Ipanema, por exemplo, já existia desde 1903.

Foi assim que, em 1905, a Cia. Jardim Botânico, que já tinha dado o melhor do seu esfôrço em benefício dêsses novos núcleos residenciais, resolveu construir um grande "bar", em prolongamento à sua estação de bondes no Leme, arrendando-o à Cervejaria Brahma.

O prédio, situado no fim da práia, tinha três fachadas, olhando uma para a avenida Atântica, outra para a antiga praça do Vigia (atual Almirante Júlio de Noronha) e outra para a rua Gustavo Sampaio. O amplo galpão do "bar", onde havia tiro ao alvo e outros diver-

timentos, erguia-se em tôrno de um páteo central descoberto, medindo 25 metros por 16. E, avançando para o mar, a Companhia fêz elevar o nível da práia, de modo a formar um terra-plano bastante extenso.

Com o fim de atrair passageiros para êsses novos arrabaldes, a Cia. Jardim Botânico afixou à porta de suas estações grandes tabolêtas em que se liam anúncios como êste: "Quereis gozar de bôa saúde? Ide ao Leme ou a Ipanema. Bondes em quantidade".

Ou então: "Passeio agradável e refrigerante. Copacabana. Bonde até às 2 horas da manhã".

Além de tôdas essas facilidades — chovesse ou não chovesse — o cartaz assegurava: "O luar é encantador, sendo as noites muito frescas, graças aos ares do alto mar".

E os versos impressos nas costas dos cupões de passagens? A "Jardim Botânico", ao contrário das outras companhias de carris, nunca dava conselhos morais, mas, em compensação, ensinava... "Higiêne Poética":

"Pedem vossos pulmões ar salitrado?
Correi, antes que a tísica os algême;
Deixai do Rio o centro infecciôso,
Tomai um bonde que vá dar ao Leme".

Outro:

"O' pais que tendes filhos enfezados,
Frágeis e macilentos e nervosos,
Afastai-os da manga e da banana.
À beira-mar! Aos ares salitrados!
E heis de vê-los rosados e viçosos...
Para Copacabana!"

Aquela "banana" como rima de "Copacabana" era de primeiríssima ordem. E todos indagavam quem era o acionista ou diretor da Companhia que escrevia os versos dos cupões.

Eis mais alguns:

"Graciosas senhoritas, moços chiques
Fugi das ruas, da poeira insana:
Não há lugares para piqueniques
Como em Copacabana".

"Noivos que o céu gozais em pleno juizo,
Almas que a mágua nem de leve empana,
Quereis de vossas noivas no sorriso
Ler a maior felicidade humana?
Prometei-lhes morar num paraíso
Róseo, em Copacabana".

"Viveis do Sonho? Ide enlevar em cismas
A alma que em vossos corações se aninha;
Vereis a vida por estranhos prismas
Sôbre os rochedos pardos da Igrejinha".

"Ide a Copacabana
Espairecer sôbre as areias lisas.
Ali esquecereis da vida humana
O fel travoso, que rebaixa e dana,
Ao perpassar das salitradas brisas".

Nêste assunto de cupões, a Cia. Jardim Botânico batia o record de originalidade e variedade. Os recibos de ida e volta, por exemplo, traziam quase sempre o retrato de um soberano qualquer. Ora a efigie de Eduardo VII, ora o perfil de Abdul-Hamid com os seus imensos bigodes.

Os cupões da Cia. Carris Urbanos traziam no verso escandalosos palpites de bicho. O passageiro, ao pagar a passagem, recebia o cupon. Começava a lêr aquêle papelucho em que se viam a gravura de um bondinho e os dizeres: "Recibo de passagem — 100 réis". Virava-o, inocentemente, e logo um perú engravatado, de casaca e cartola, numa pôse de bicho que daria infalìvelmente, começava a tentá-lo.

Os cupões da Cia. São Gristóvão, ao contrário, ensinavam moral, sob a forma sintética de máximas, pensamentos e reflexões:

"Aqui jaz o corpo apenas
Do Marquez de Maricá.
Quem quizer saber-lhe dalma,
Nos seus livros encontrará".

A alma do Marquez a êsse tempo já não estava só nos seus livros, mas também, e principalmente, difundida nos cupões da S. Cristóvão...

Eis outro pensamento: "Mãe diligente, filha negligente; terra abundosa, nação preguiçosa". Era uma justa censura à nossa ociosidade em face da fecunda natureza que temos. Além de tudo, era clássico: aquêle adjetivo "abundosa" já vinha no "Clarismundo" de João de Barro (1601)!

Havia outros: "O coração é melhor nas mulheres que a razão nos homens".

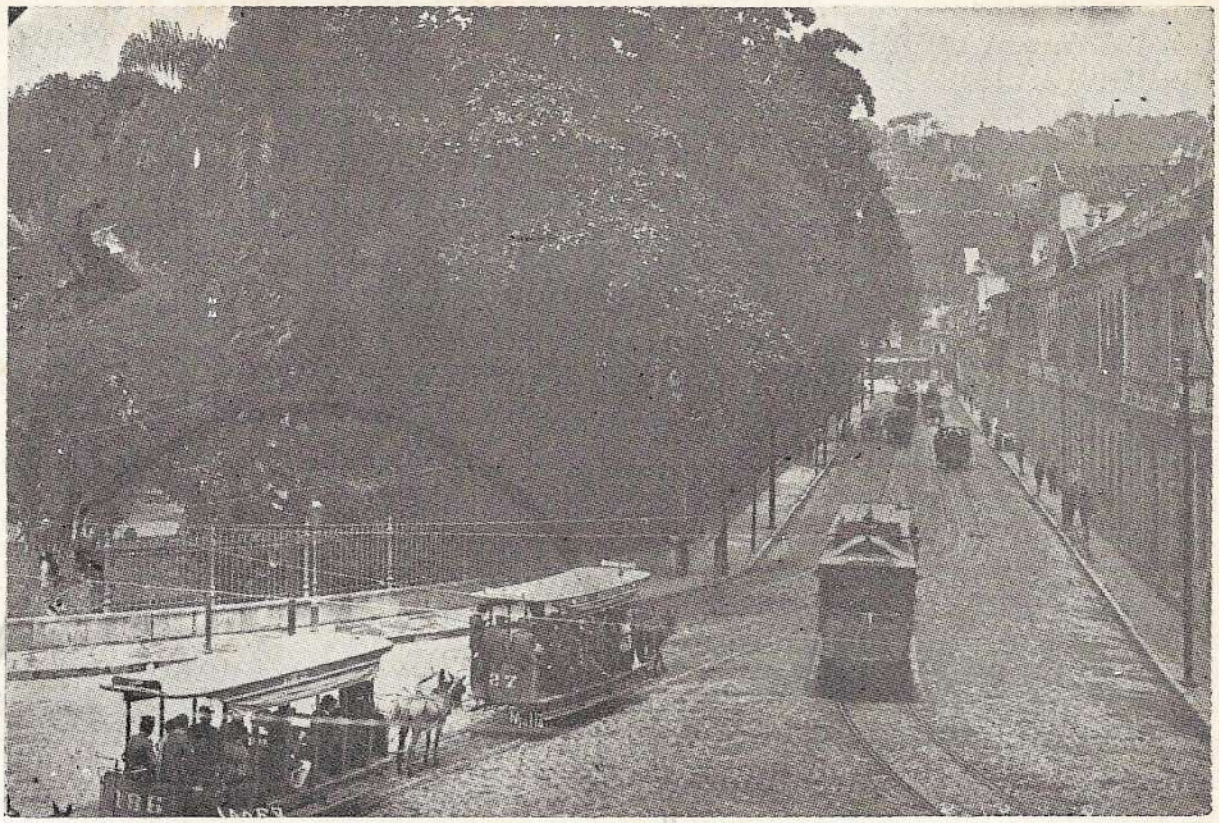
Êste era religioso: "Quando pedimos a Deus, não nos vem rubor às faces".

Dogmático: "A razão é a luz do mundo moral e intelectual".

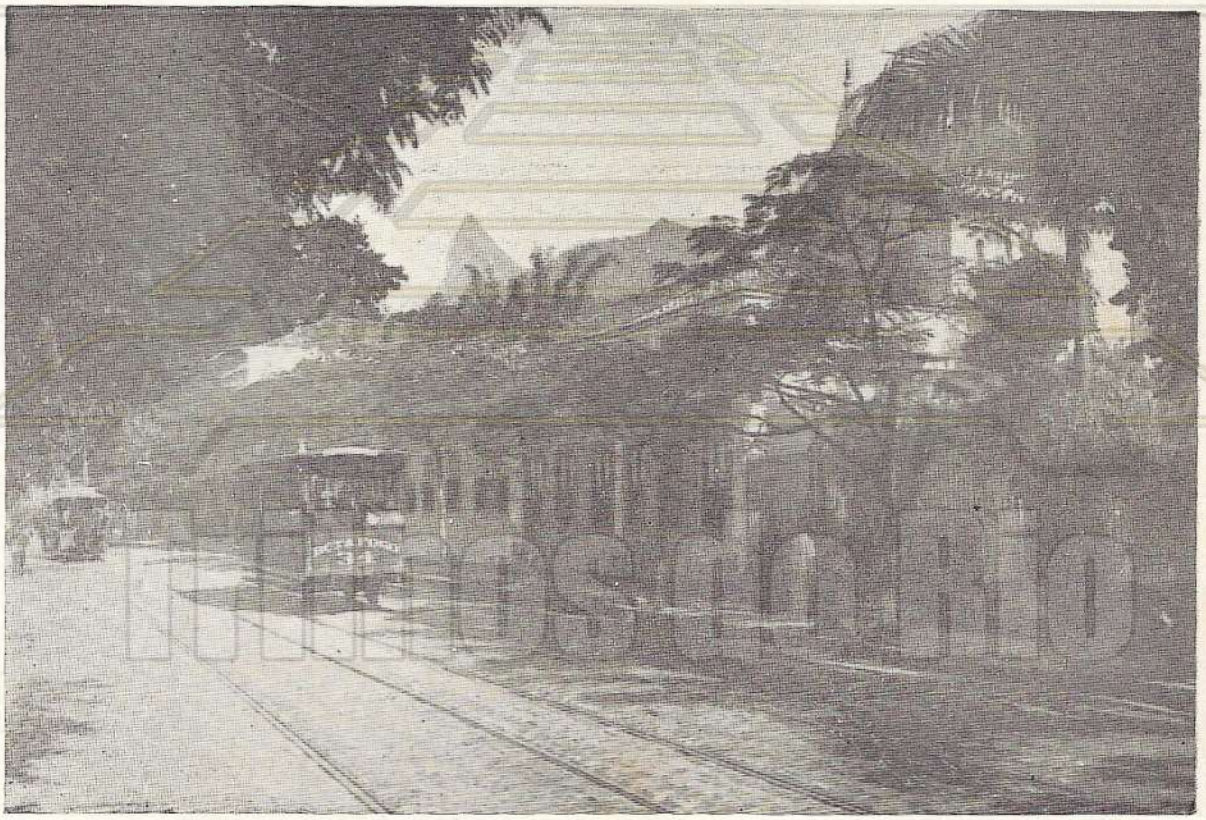
Irônico: "Há numerosos oradores com melhores pulmões do que miolos".

E por aí a fora.

Trilhos do Rio



A rua do Passeio, em 1906, vendo-se o jardim do Passeio Público, cujos gradis foram retirados em 1922, na administração do Prefeito Carlos Sampaio.



A práia de Botafogo, antes da eletrificação das linhas de bonde.

Copacabana, coberta de cajueiros e pitangueiras, tal como a conheceram os selvícolas que lhe chamavam "Sacopenapã" (foto tirada da Igrejinha, onde está hoje o Forte de Copacabana).

A Avenida Central, em novembro de 1905, vendo-se, na extremidade Norte, a antiga Prainha, atual praça Mauá.

A PREFEITURA OBRIGA A CIA. JARDIM BOTÂNICO A REDUZIR O TEMPO DE VIAGEM DOS BONDES ENTRE O LARGO DA CARIOCA E A GÁVEA.

A 20 de março de 1906, foi a Cia. Jardim Botânico notificada pelo engenheiro-fiscal dos Serviços de Eletricidade, da Prefeitura, no sentido de reduzir para 60 minutos a viagem entre o largo da Carioca e a Gávea.

Em ofício do dia 22, ponderou a Companhia que lhe era impossível fazer aquele percurso em tão pouco tempo, a menos que fizesse imprimir grande velocidade aos carros, do que poderiam resultar atropêlos de tôda a ordem e, por certo, reclamações dos passageiros por não poderem entrar ou saltar com a devida calma e segurança, em virtude da necessidade em que se achariam os motorneiros de apressar as saídas, a fim de dar cumprimento ao novo horário. Além disso, mesmo que fôsse possível reduzir a duração da viagem da Gávea, não poderiam os carros desta linha avançar, tendo à frente os de outras linhas na praia de Botafogo e no largo dos Leões.

Respondeu o engenheiro-fiscal, por ofício de 29 do mesmo mês, observando que, sendo a ordem emanada do Prefeito, competia, tão sòmente, a êle engenheiro-fiscal, fazê-la cumprir.

No dia seguinte, a Companhia recorreu para o diretor geral de Obras e Viação, não sendo atendida. Apelou, então, a 6 de abril, para o próprio Prefeito, alegando já haver demonstrado àqueles funcionários da Administração Municipal a impossibilidade de fazer o percurso, du-

rante o dia, em apenas 60 minutos. Êste recurso também foi indeferido.

A 30 de maio, voltou a Companhia à presença do Prefeito com um longo pedido de reconsideração. Reiterou os argumentos anteriores, esclarecendo mais que, por ocasião de recente experiência levada a efeito, com o fim de verificar a possibilidade da redução de tempo da viagem para 60 minutos, o engenheiro-fiscal havia chamado a atenção para a excessiva velocidade do carro, a qual, aliás, era indispensável para recuperar o tempo consumido com paradas para receber e deixar sair os passageiros. Portanto, o tempo marcado no horário para a linha da Gávea era o estritamente necessário.

"Para prova de que a Companhia não tem interêsse algum em aumentar o tempo de suas viagens e, ao contrário, é interessada em reduzí-lo — acrescentava o presidente da "Jardim Botânico" — basta considerar que ela o faz sempre que possível e sem inconvenientes notórios e, como exemplo disso, cumpre-me citar a própria viagem do largo da Carioca à Gávea que se executa em 57 minutos, porém das 10 horas da noite às 4 da manhã, exatamente porque nessas horas a movimentação de passageiros sendo muito menor não há tempo perdido em repetidas paradas e não há, por consequência, necessidade de acelerar a velocidade dos carros para recuperá-lo".

Não obstante, foi também indeferido o pedido de reconsideração da Companhia. Não conseguimos apurar como terminou a questão, mas o interessante em tudo isso é que o horário anterior marcava para a viagem dessa linha o tempo de... 63 minutos.

A INSTITUIÇÃO DOS POSTES DE PARADA E A PROIBIÇÃO DE FUMAR NOS TRÊS PRIMEIROS BANCOS — RECLAMAÇÕES E PEQUENOS INCIDENTES.

Foi no dia 12 de março de 1907, que a Cia. Jardim Botânico instituiu pontos fixos de parada e proibiu aos passageiros fumarem nos três primeiros bancos de seus carros.

"Os pontos de parada dos bondes — dizia o 'Aviso' da Companhia — são assinalados nos postes com uma faixa branca. Para tomar o bonde o passageiro deve achar-se no ponto de parada respectivo e fazer sinal a distância razoável. Para sair, o passageiro deve fazer o sinal ao condutor logo depois de passar o poste de parada anterior àquele em que quizer descer. O bonde não pára a fim de receber ou deixar passageiros entre os pontos de parada. De ordem da Prefeitura é proibido fumar nos três primeiros bancos da frente dos carros de 1.ª classe".

De um modo geral, ambas as medidas foram bem aceitas. Salvo um ou outro protesto, êsses "dois passos no caminho do progresso e da civilização" — como disse um jornal — tiveram as simpatias do público.

"Sem dúvida — comentou também a "Gazeta de Notícias" — haverá passageiros que terão de andar mais umas dúzias de passos do que até agora; mas nem todos moram à beira das linhas e todos lucrarão com a maior rapidez das viagens".

Em cada viagem redonda, isto é, em cada viagem de ida e volta, passou haver a seguinte diminuição de tempo no horário das linhas:

— Catête, Flamengo e Candelária: 5 minutos
— Escola Militar: 9 minutos
— Humaitá, Largo dos Leões, Real Grandeza, Leme, Laranjeiras e Águas Férreas: 11 minutos
— Gávea: 18 minutos.

A diferença, portanto, foi sensível, aumentando a velocidade média dos carros de 139 metros por minuto para 193.

O início dessas duas medidas deu, naturalmente, ensejo a algumas confusões e pequenos incidentes.

Na rua Senador Vergueiro, um indivíduo, zangado porque o bonde não quiz parar, tomou-o de assalto e caiu, esmagando quatro dedos do pé.

Na práia de Botafogo, um sizudo cavalheiro, postado no intervalo de dois postes de parada, cansou-se de fazer sinais a bondes que passavam. Os condutores faziam-lhe sinais explicativos, indicando o poste mais próximo. E os bondes continuavam, enquanto o cavalheiro bracejava apoplético por não ser atendido. E de lá continuava a gesticular furioso. De um dos carros um passageiro gaiato gritou: "Olhem o arara!" Houve risota geral. O cavalheiro bufando de raiva gesticulou, bateu com os pés e deu as costas. "Olhem a grande desfeita!" bradou ainda o gaiato. Os passageiros prorromperam numa risada, enquanto o cavalheiro, mais do que depressa, tratou de ir-se embora.

Houve também algumas reclamações de passageiros que perdiam o chapéu, a bengala ou o guarda-chuva e o motorneiro se recusava a parar imediatamente, porque, ali, não era o ponto. Um dêstes, na práia de Botafogo, precipitou-se do carro em movimento, em busca do seu chapéu, e rolou de catrâmbias no chão.

Mas, em geral, todos esperavam os veículos nos respectivos pontos.

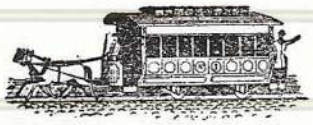
Quanto à proibição de fumar nos três primeiros bancos, deu-se no Catête, em um bonde da linha Escola Militar, um caso que os jornais também registraram: No segundo banco da frente iam uma senhora e dois cavalheiros, um dos quais acendeu um suculento Dahneman. O condutor aproximou-se e preveniu:

— "Não se pode fumar nos três primeiros bancos".

— "Eu fumo onde quero — retrucou o passageiro — e para isso é que pago a passagem com o meu dinheiro".

— "Não vale a pena fazer questão — interveio a senhora — Na primeira parada, passarei para outro banco".

O cavalheiro corou... e pôs o charuto fora.



Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

FALECIMENTO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, DR. AFONSO PENA — A CIA. JARDIM BOTÂNICO SE ASSOCIA ÀS MANIFESTAÇÕES DE PESAR.

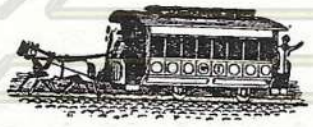
No dia 15 de novembro de 1906, tomou posse do cargo de Presidente da República o Dr. Afonso Augusto Moreira Pena. Não completou, porém, o seu quatriênio, pois em junho de 1909, acometido de grave enfermidade, veio a falecer no dia 14 dêsse mês, entre a consternação geral de sua Pátria.

Associando-se às homenagens póstumas de tôda a Nação, a diretoria da Cia. Jardim Botânico fêz hastear em funeral a bandeira nacional e a da emprêsa, no edifício da estação central, no largo do Machado, indo incorporada a Palácio apresentar condolências à família do ilustre morto. Acompanhou, também, o cortêjo fúnebre, depositando uma corôa sôbre o jazigo, e acendeu, velada em crepe, a gambiarra da frente do edifício, por ocasião da passagem do préstito funerário.

Outrossim, mandou suspender todos os trabalhos das oficinas, linhas, escritórios e demais seções da Companhia, com exceção, apenas, do serviço de tráfego necessário à circulação do público, para que, dêsse modo, o maior número possível de seus empregados pudesse acompanhar o cortêjo.

No edifício da estação central, além da gambiarra comum, foi afixado um grande dístico, iluminado elètricamente, com a palavra "PÊSAMES", sendo as lâmpadas de tôda a fachada veladas de crepe.

"Apesar da enorme aglomeração de povo, como nunca se observou em ato algum análogo nesta Capital — noticiou então o 'Correio da Manhã' — a Companhia Jardim Botânico fêz um serviço abundante, empregando todos os esforços para dar vazão às intermináveis ondas de povo e para a maior regularidade possível do tráfego".



Trilhos do Rio

O "BOLINA" DE BONDE, NO COMÊÇO DO SÉCULO — A CLASSE JÁ ERA DESUNIDA...

"Bolina" é têrmo náutico que, segundo o dicionário de Cândido Figueiredo, significa o "cabo que ala para vante de barlavento de uma vela, a fim de que o vento nela incida melhor". A embarcação que mareia à bolina, aderna, inclina.

No bonde — diz Luiz Edmundo — o bolina também "ala para vante do barlavento". E, à espera da aragem favorável, põe-se logo à feição da mesma. Adernando. Refinadíssimo velhaco!

No comêço do século, a bolinagem nos bondes é costume generalizado. Veja-se, a propósito, a seguinte crônica publicada no "Diário de Notícias" do dia 2 de abril de 1909:

"O bonde é mais ou menos uma sala ambulante, onde todo o indivíduo que usa gravata, botinas, etc., pode entrar. Quer isto dizer que a diversidade de almas que sobem, viajam e descem do bonde, bem pode oferecer-nos alguns momentos de palestra despreocupada e às vêzes interessante.

Não vos falarei aqui dos velhos bondes, hoje reduzidos a carroções complicados, portadores de cebôlas e carne sêca, veículos históricos, que bem mereciam um exemplar num museu arqueológico. Deixêmo-los socegados. A velhice quer repouso.

O nosso bonde hoje é aquilo que vos disse acima: uma sala ambulante, às vêzes suja, como nos da linha Lapa-

Carceller; assassinos e gemebundos, como nos do "perigo amarelo" da Cia. da Vila Isabel, e elegantes, "smart", como nos da Jardim Botânico.

Tomemos o bonde do Leme. São três horas da tarde.

A Avenida Central deve estar cheia, nessa hora em que a gente elegante de todos os bairros corre a mostrar alí a última "toilette" e comparecer à revista para a glorificação nas crônicas "chics".

Ao nosso lado vem "mademoiselle" Queiroga. Como o dia está quente, ela veste de linho branco, traz à cabeça um chapéu de "baby", à mão a sombrinha azul e uma grande rosa vermelha no seio.

Tôda a gente olha "mademoiselle" Queiroga, que, acostumada a essa manifestação, apenas fita o cabo dourado da sombrinha com o ar sério de mãe de família endividada. O vizinho da esquerda, que repara nos olhares de em redor, não vê "mademoiselle" Queiroga, mas arrisca o ombro no seu braço, devagarinho. Encosta mais...

A moça encolhe-se; o vizinho, disfarçado, dilata-se e chega-se mais, acompanha-lhe o movimento.

E tu, leitor amigo, que vens para o teu honesto serviço, pensando na vida, sentes, de surprêsa, aquele calorzinho, que não veiu para ti, mas chegou, num contato deliciosamente môrno, e, porque ninguém resiste a semelhantes tentações, empurras-te para ela.

"Mademoiselle" Queiroga está entre a cruz e a caldeirinha.

Apertam-na de um lado; vai a defender-se e dá contigo, descuidado, que, sem pensar na investida do outro, julgando que aquilo é uma provocação, vai te encostando, encostando, até que ela se afasta. E o primeiro, ignorando o que se passa por cá, julga-se vitorioso, arrasta o pé, toca-lhe a botina delicada, torce um pouco a perna e considera-se em pleno paraiso...

Qualquer contração aí já dará na vista e, porque o pudor manda calar, "mademoiselle" Queiroga fica entre os dois, apertada, irritada, pedindo a Deus que o bonde chegue. Mas inda roda êle pelo Catête. A moça olha

para a frente. Diante de si, um guapo "smart", todo "cloche" da cabeça aos pés, o chapelinho de palha a duas pancadas e meia, o torçal do monóculo girando-lhe no indicador, como acontece ao "pince-nez" do Ministro da Fazenda, volta-se sôbre as espáduas, "gréla-a", repete o gesto e vendo-lhe os olhos sentidos na direção dos seus, pensa-se um homem irresistível... e continua, babosamente, a "grelar". Pela natural inspiração de ver se é bem ou mal conformada a gentil rapariga, o futuro grande homem move a cabeça, vê-lhe a cinta, baixa os olhos e eis que êles encontram a postura incivil, tua ou do outro, e indignado brada:

— O senhor está faltando com o respeito a essa moça.

"Mademoiselle" cora:

— Êste senhor está me incomodando...

E os protestos espoucam. Todos gritam:

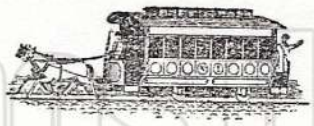
— Desce! Desce! Bolina!

O bonde pára. O conquistador derrotado desce mesmo. Alguns passageiros põem-se de pé, esticam o pescoço e ainda apupam:

— Sái, caradura!

E o pobre do Cristo vai pensando consigo, como o velho da anedota:

— Que classe mais desunida!"



Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

A LIGAÇÃO DO BAIRRO DAS LARANJEIRAS AO DE CATUMBÍ — INTERESSANTE PREVISÃO DA CIA. JARDIM BOTÂNICO.

Em junho de 1910, a Diretoria Geral de Obras e Viação da Prefeitura determinou à Cia. Jardim Botânico que apresentasse estudos para o tráfego de bondes através do túnel do Rio Comprido, ligando êste bairro ao das Laranjeiras.

A Companhia, porém, convencida de que a construção dessa linha, além de prematura, apresentava inconvenientes de tôda espécie, ponderou, por ofício de 12 de julho, o seguinte:

"A referida linha terá uma extensão de 3 kms., com a declividade média de 5%, desenvolvendo-se ao longo da vertente sul dos morros de Santa Terêsa, com numerosas curvas, algumas delas de raio muito diminuto. O leito da rua em seu prolongamento — que melhor se poderia chamar uma estrada de montanha — está em péssimo estado de conservação, é cruzado por grande número de valas de parco escoamento dágua e sujeito por isso à ação destruidora das enchurradas no tempo das chuvas, notando-se que, por um dos lados, só se encontram vales profundos e, por outro, montanhas quase à pique, não se prestando, portanto, à construção de residências e muito menos ao desenvolvimento de edificações na quase totalidade de seu longo percurso".

Tratava-se, além disso, de uma linha de construção muito dispendiosa, por suas condições técnicas, de oneroso

custeio e sem perspectiva, nem próxima, nem futura, nem mesmo remota, de qualquer remuneração compensadora.

"Não há nenhum tráfego direto — continuava o ofício — que possa justificar a conveniência de uma ligação imediata entre o alto das Laranjeiras e o alto do Rio Comprido, pois em nenhum dêsses bairros há repartições, serviços ou estabelecimentos públicos ou particulares em relações recíprocas de interêsses capazes de provocar um sensível movimento de passageiros, a não ser por intermédio da zona central da cidade".

Quando muito — alegava a Companhia — a linha projetada seria de recreio ou excursão, não oferecendo, porém, o seu traçado os atrativos que tornassem uma linha dêsse gênero procurada pelo público.

A Prefeitura, à vista das razões acima, não insistiu no assunto.

O mais interessante em tudo isto, porém, foi a idéia sugerida pela Companhia nêsse mesmo ofício e que, sòmente agora, decorrido quase meio século, está sendo posta em prática pela Prefeitura. Ei-la, textualmente:

"O que parece natural é que se faça a ligação dêsses dois bairros através de um túnel em lugar apropriado, não no cume da montanha, que é solução absurda, mas, tanto quanto possível, ao nível das linhas de bondes atuais, e a solução que parece mais razoável é entre a rua Conselheiro Pereira da Silva de um lado e uma rua transversal à de Itapirú de outro lado, túnel êsse que poderá também prestar-se à passagem dos grandes encanamentos de esgôtos para o seu transporte para fóra da barra".

A CIA. JARDIM BOTÂNICO E SEUS DIRETORES DESDE 1883.

Conforme vimos, a primeira diretoria da Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico foi assim constituida: presidente, Richard Cutts Shannon; secretário, Leopoldo Cezar D'Andrade Duque Estrada; tesoureiro, Conde de S. Salvador de Matosinhos.

Cinco meses depois, em junho de 1883, regressando o Sr. Shannon para a América do Norte ([240]), substituiu-o, na direção da emprêsa, o Barão João Ribeiro de Almeida, e, em agôsto, foi eleito diretor-tesoureiro o Comendador Malvino da Silva Reis ([241]), em substituição ao Conde de Matosinhos. Durante quase 10 anos o Barão Ribeiro de Almeida, o Dr. Duque Estrada e o Comendador Malvino Reis administraram a "Jardim Botânico".

Em junho de 1892, afastando-se por enfermo o Dr. Duque Estrada, ocupou o seu lugar, interinamente, o Ba-

---

([240]) No comêço do século, Richard Cutts Shannon era ainda o maior acionista da Companhia.

([241]) Foi também membro da Câmara Municipal e coronel da Guarda Nacional, tendo falecido em 1896. Contam Melo Barreto Filho e Hermeto Lima ("História da Polícia do Rio de Janeiro") que, proclamada a República, apresentou-se Malvino Reis, na manhã do dia seguinte, 16 de novembro de 1889, na residência do Marechal Deodoro da Fonseca, chefe do Govêrno Provisório, em virtude da ausência do ex-ministro Cândido de Oliveira, chefe da Guarda Nacional. E, pedindo desculpa por não se achar fardado, solicitou ao Marechal lhe designasse substituto a quem devesse entregar, não só o comando do Côrpo de Cavalaria da Guarda Nacional, como o armamento arrecadado sob as suas ordens. Deodoro, porém, resolveu conservá-lo nesse comando, continuando sob a sua responsabilidade o armamento do mesmo Côrpo.

rão de Santa Leocádia (José Gomes Vilela), até a eleição do Dr. Alfredo Camilo Valdetaro, em 28 de agôsto de 1893.

A 1.º de dezembro dêsse mesmo ano, o Barão Ribeiro de Almeida dirigiu uma carta aos seus companheiros de diretoria, na qual, alegando ter chegado, na véspera, de Caxambú, aonde fôra procurar melhoras à moléstia que há longo tempo lhe exauria as fôrças e para cujo tratamento mais do que nunca ser-lhe-iam indispensáveis completa tranquilidade de corpo e de espírito e permanência fora desta Capital, em clima temperado e de montanha, condições essas que não lhe permitiam ser assíduo no exercício das suas funções, via-se na indeclinável necessidade de resignar à Companhia.

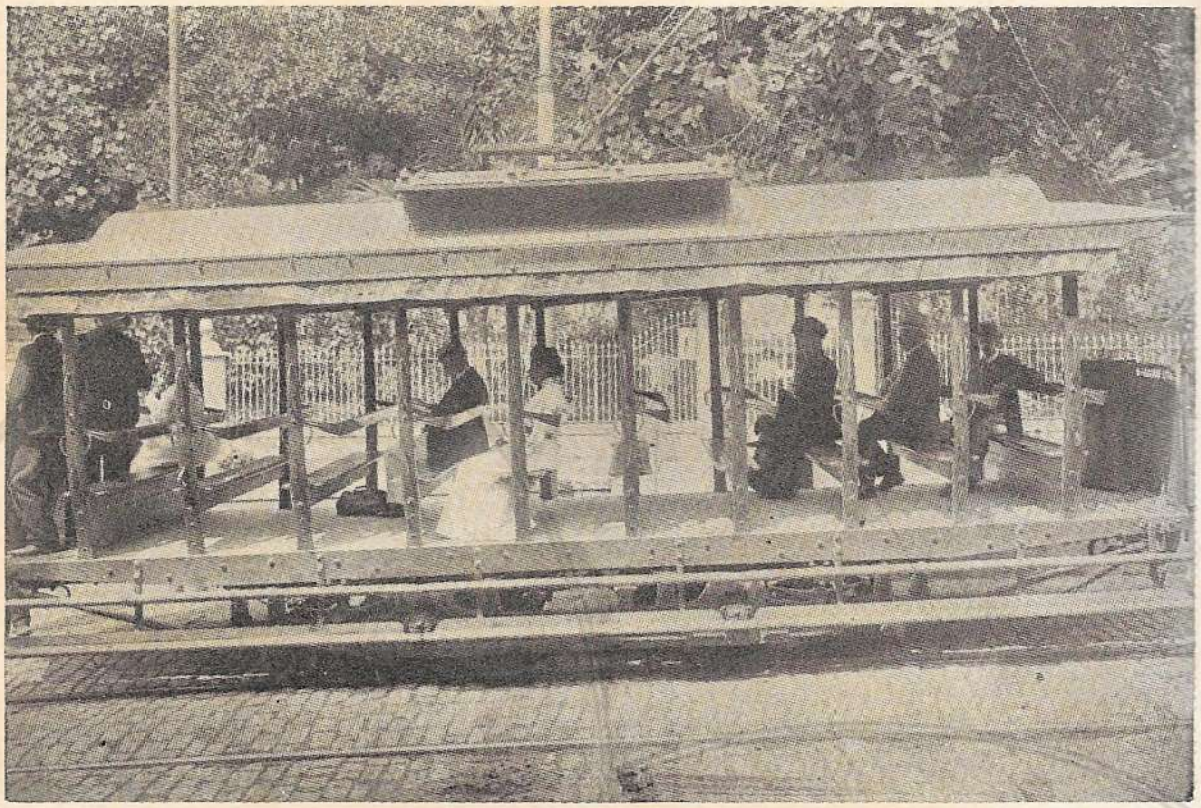
Reunidos os demais membros da diretoria, propôs o Dr. Valdetaro que se respondesse ao Barão, pedindo-lhe reconsiderasse o seu ato, continuando a prestar à Companhia a sua valiosa cooperação. O Com. Malvino Reis, ponderou ser essa sugestão um tanto importuna, porquanto, tendo S. Excia. alegado que pedia demissão por motivo de moléstia e que precisava retirar-se da cidade em busca do clima de montanha para restabelecimento da saúde, não seria justo que dêle se exigisse um sacrifício de tal ordem. "Ninguém mais do que eu reconhece os bons serviços prestados por S. Excia. a esta Companhia e, havendo sido, por espaço de mais de 10 anos, seu companheiro na direção desta casa, tenho-lhe verdadeira veneração, não podendo, portanto, concordar em se lhe exigir semelhante sacrifício".

Solucionada essa questão, resolveram outra não menos importante: atendendo aos relevantes serviços prestados por S. Excia., concedeu-lhe a diretoria da Companhia um passe permanente em seus bondes.

A 23 de janeiro de 1894, foi eleito diretor o Dr. Antônio Alves Teixeira de Souza, ficando constituida a administração da Companhia a saber: presidente, Alfredo Camilo Valdetaro; secretário, Malvino da Silva Reis; tesoureiro, Antônio Alves Teixeira de Souza.

A Glória, no fim do século passado, vendo-se, à esquerda, a chaminé da City Improvements e, ao centro, o antigo Mercado Municipal, construido em 1856 e demolido pelo Prefeito Passos em 1903.

A Avenida Central, em dezembro de 1905, vista de Sul a Norte (foto tirada do antigo jornal "O País", na esquina da rua Sete de Setembro).



Bonde elétrico da linha das Laranjeiras, em 1907.

Ipanema, em 1915, vendo-se a rua Francisco Otaviano trafegada pelos bondes elétricos da Cia. Jardim Botânico.

A 17 de fevereiro, porém, exonerou-se o Dr. Teixeira de Souza, o mesmo fazendo, poucos dias depois, o Dr. Alfredo Valdetaro ([242]). Foi, então, convidado o acionista Dr. Anísio Salathiel Carneiro da Cunha para ocupar, interinamente, a presidência da Companhia.

Na assembléia geral dos acionistas, realizada a 30 de agôsto de 1894, foi o mesmo efetivado nesse cargo e eleitos novos diretores o engenheiro Antônio Augusto Monteiro de Barros e o Comendador Manoel Antônio da Costa Pereira, sendo que êste último não aceitou o lugar.

Deixando, assim, o Comend. Malvino Reis a diretoria da Companhia, depois de 11 anos de ininterrupta atividade, declarou no seu discurso de despedida, que "tinha consciência de haver prestado algum serviço à emprêsa e de ter procedido sempre de maneira a acautelar os interêsses da mesma". Em sinal de reconhecimento, foi-lhe também oferecido um livreto de passe livre em todos os carros da "Jardim Botânico", porém com letras douradas na capa.

Para a vaga do Comendador Costa Pereira foi convidado o Sr. José Pinto Vieira, que tomou posse a 7 de outubro de 1894. Ficou, assim, constituida a diretoria: presidente, eng.º Antônio Augusto Monteiro de Barros; secretário, Anísio Salathiel Carneiro da Cunha; tesoureiro, José Pinto Vieira.

Três meses depois, a 22 de janeiro de 1895, o eng.º Monteiro de Barros, por motivo de doença, viu-se obrigado a deixar a diretoria da Companhia. Sòmente na assembléia geral dos acionistas realizada no dia 18 de maio do ano seguinte é que foi preenchida essa vaga, com a eleição do Dr. Arthur Getúlio das Neves, que tomou posse do cargo de diretor-secretário a 1.º de junho, tendo o Dr. Carneiro da Cunha assumido a presidência da emprêsa.

([242]) Contribuiu para a exoneração do Dr. Alfredo Valdetaro o procedimento do seu colega de diretoria, Comend. Malvino Reis, assinando na Prefeitura, como presidente interino da Companhia, o contrato para prolongamento da linha de Copacabana à Igrejinha e ao Leme, sôbre cujas vantagens o primeiro tinha dúvidas.

Na segunda quinzena de maio de 1897, êste último caiu doente para não mais se levantar e, falecendo nos primeiros dias de setembro, substituiu-o, interinamente, na presidência da Companhia, o Dr. Getúlio das Neves.

Com a eleição do Comendador João Eugênio Emílio Berla, na assembléia geral extraordinária de 29 de novembro de 1898, os cargos de diretoria ficaram assim distribuidos: presidente, Arthur Getúlio das Neves; secretário, Comendador J. E. E. Berla; tesoureiro, José Pinto Vieira.

A 27 de novembro de 1908, faleceu o Comendador Berla, sendo a vaga de diretor-secretário suprida interinamente pelo Sr. Gustavo de Araujo Maia, antigo membro do conselho-fiscal da Companhia.

A 31 de março do ano seguinte, foi eleita a seguinte diretoria: presidente, Dr. Arthur Getúlio das Neves; secretário, Dr. Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, e tesoureiro, Cel. Benedito Antônio Bueno.

Pouco depois, adquirindo a "Light" maioria das ações da Cia. Jardim Botânico ([243]), houve radicais modifica-

---

([243]) A 16 de junho de 1910, foi firmado entre a Cia. Jardim Botânico e a "Light" um contrato com o fim de:

a) quanto à "Jardim Botânico": obter, em condições econômicas, a energia elétrica de que necessitava para o tráfego de suas linhas, iluminação de seus carros e outros fins cogitados em seus contratos e estatutos, substituindo a energia térmica pelo suprimento da energia de origem hidráulica; reformar gradativamente o seu material fixo e rodante, não só para a sua adaptação àquele fim, como também para poder realizar com vantagem o tráfego mútuo já acordado entre as duas Companhias, com a aprovação da Prefeitura; garantir a estabilidade dos dividendos, reduzindo o mais possível o sacrifício dos acionistas, quanto a chamadas de capital;

b) quanto à "Light": efetuar a arrecadação das rendas dos bens da Cia. Jardim Botânico para que pudesse, de pronto e sem embaraços, ir ocorrendo às despêsas, quer quanto ao custeio e tráfego das linhas entre si, quer em relação aos demais serviços da mesma Companhia, quer quanto às obras que fôsse executando para as transformações ajustadas, quer finalmente para satisfazer à obrigação que assumia de entregar à "Jardim Botânico" as quantias necessárias para que esta cumprisse diretamente os seus encargos para com os seus acionistas, credôres, terceiros e para com os Poderes Públicos, na forma de seus estatutos e contratos vigentes; tomar a si os serviços, de modo a custear conjuntamente os que tinham natural conexão.

ções na sua administração. Embora mantendo personalidade jurídica própria, passaram os serviços a ser dirigidos por Frederick Albion Huntress, na qualidade de superintendente geral ([244]), tendo como imediatos os Srs. A. Wangler, auxiliar; C. W. Patrick, na parte econômica; Cel. Cândido Alves da Silva Pôrto, gerente; Dr. Viana da Silva, engenheiro-chefe das linhas e auxiliar-técnico, e João Francisco Carlos Glasl, chefe do escritório central.

Finalmente, a 10 de maio de 1911, após quinze anos de relevantes serviços prestados à "Jardim Botânico", o Dr. Arthur Getúlio das Neves resignou a presidência da Companhia.

Trilhos do Rio

([244]) F. A. Huntress era também superintendente-geral da "Light". Até 1905 trabalhara na emprêsa de bondes "Worcester Consolidated Street Railway", na cidade de Worcester, Massachusetts, nos Estados Unidos.

Trilhos do Rio

A GENERALIZAÇÃO DA TRAÇÃO ELÉTRICA E A INTERCOMUNICAÇÃO DAS LINHAS DA CIA. JARDIM BOTÂNICO COM AS DA "LIGHT".

A 8 de outubro de 1892 — como já foi dito — inaugurou-se a primeira linha de tração elétrica da Cia. Jardim Botânico, da cidade ao largo do Machado, via práia do Flamengo.

Desde então, até à generalização do emprêgo da eletricidade, continuou o serviço nas demais linhas a ser feito pela tração animada. A eletrificação dessas linhas foi inaugurada nas seguintes datas:

13 de maio de 1894 — linha do Catête;
9 de fevereiro de 1896 — linha das Águas Férreas, desde o largo do Machado;
9 de abril de 1896 — linha das ruas Pedro Américo e Bento Lisbôa;
12 de outubro de 1900 — linha da praia de Botafogo, até à esquina da rua Voluntários da Pátria;
10 de fevereiro de 1901 — linha do largo dos Leões, via rua Voluntários da Pátria;
1 de novembro de 1901 — linha de Copacabana ([245]), via túnel Velho (atual Alaor Prata) até à praça Malvino Reis (atual Serzedelo Corrêa);

([245]) Por ocasião da inauguração da tração elétrica nesta linha, realizaram-se grandes festejos na antiga praça Malvino Reis, promovidos pelos proprietários e moradores do bairro: embandeiramento, música, animatógrafo (cinema) e outras atrações. À noite, houve baile popular e queima de fógos de artifício, sendo a praça iluminada a eletricidade.

5 de maio de 1902 — linhas da Escola Militar (atual linha da praia Vermelha) e do largo do Humaitá, via rua S. Clemente;
14 de junho de 1903 — linhas do Leme e de Copacabana, desde a atual praça Serzedelo Corrêa;
4 de setembro de 1904 — linha da Gávea, desde o largo do Humaitá;
4 de março de 1906 — linha de Copacabana, via túnel Novo (atual Coelho Cintra);
15 de abril de 1914 — linha de Ipanema;
19 de dezembro de 1914 — linha do Leblon, até ao lugar denominado Três Vendas, na Gávea.

Em princípios de 1910, a Companhia obteve da Prefeitura licença para construir, nos terrenos de sua propriedade na praia de Botafogo ns. 266/270 ([246]), um novo prédio destinado a uma sub-estação transformadora, para o seu serviço de tração e viação.

Concluida a sub-estação, desde novembro de 1911 passaram os carros da "Jardim Botânico", a ser movidos por energia hidro-elétrica fornecida pela "Light".

Grande parte da via permanente e da rêde aérea já tinha sido renovada e reforçada, assim como muitos motores dos carros foram substituidos por outros de maior potência, provendo-se ainda os veículos de alavanca de contato de arco e freios de ar comprimido.

A intercomunicação das linhas da Cia. Jardim Botânico com as da "Light" teve um valioso comêço de execução com as ligações estabelecidas no largo da Lapa, seguidas da ampliação da rêde tranviária na zona sul.

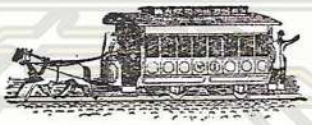
Tôdas essas medidas contribuiram para a melhoria das condições técnicas e econômicas do serviço e maior comodidade e segurança para o público.

([246]) A princípio, havia alí uma grande cocheira da Companhia. Com a redução dos animais, em consequência da eletrificação das linhas, passou o imóvel a ser utilizado como depósito de materiais.

* * *

Como vimos, o velho bonde ocupou, através sua longa existência, uma posição de relêvo como fator de desenvolvimento da nossa cidade.

Hoje, no fim de sua carreira, constitui um sistêma obsoleto de transporte coletivo, dado o vertiginoso crescimento da população e o aparecimento de outros veículos mais rápidos e mais cômodos.



Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

ÍNDICE

Pág.

A primeira concessão de bondes no Rio de Janeiro — O traçado da linha — Obrigações e favores — Transferência da concessão para o Barão de Mauá 3

Organização da Cia. do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico — Modificação do traçado da linha — Horário dos "trens" — Preço das passagens .. 7

O engenheiro Charles B. Greenough adquire a concessão do Barão de Mauá — Organização da "Botanical Garden Rail Road Company" — Autorização para o funcionamento dessa emprêsa no Brasil 11

Tropeços e embaraços — Construção da estação do largo do Machado — Início dos trabalhos de assentamento dos trilhos 15

D. Pedro II inaugura a primeira linha da "Botanical Garden", do centro da cidade ao largo do Machado, via Catête 21

Foi um "carona" a primeira vítima dos bondes da "Botanical Garden" — O uso do apito pelos cocheiros para avisar os transeuntes da aproximação dos carros — Outros desastres 23

Extensão das linhas para Botafogo e Laranjeiras — Proibida a viagem de cães nos bondes — Abusos por excesso de velocidade 29

A "Botanical Garden" em 1869 — Instalação do escritório central na esquina das ruas Gonçalves Dias e Ouvidor — Outros fatos e ocorrências 33

A terminação da Guerra do Paraguái e os festejos pelo regresso do Conde d'Eu ao Rio de Janeiro — Semana exaustiva para a "Botanical Garden" 37

Os primeiros carros abertos para "fumantes" e carros mixtos para "bagagem e descalços" — Construção da estação do largo dos Leões — Aumento do tráfego 41

Pág.

Inauguração da linha até o Jardim Botânico — Grande festa de caridade em prol da construção de uma escola nas imediações 43

A polícia proibe os passageiros de viajarem nas plataformas dos bondes — Distúrbios e incidentes causados pelos "plataformistas" 45

A primeira greve na "Botanical Garden" — A atuação do sub-delegado da freguezia da Glória 53

Construção de "challets" para abrigo e comodidade dos passageiros — Ampliação da estação de bondes do largo do Machado 55

Negociações para a venda da "Botanical Garden" a um grupo de capitalistas brasileiros — Fracasso do negócio 59

Primeira tentativa para estender uma linha de bondes até Copacabana — A Emprêsa Copacabana e suas tropelias — Caducidade da concessão 61

A "Botanical Garden" em 1875-1877 — Construção da estação da Olaria — Prolongamento do ramal das Laranjeiras até a Bica da Rainha 67

A "Botanical Garden" no centenário da Independência dos Estados Unidos e no 55.º aniversário da Independência do Brasil 71

O aparêlho denominado "Repelidor", destinado a evitar acidentes de bonde 75

A "Botanical Garden" e a interligação de suas estações de bonde por meio de uma linha telefônica particular .. 77

O "impôsto do vintém" — Graves conflitos por ocasião de sua cobrança — Queda do gabinete Sinimbú 81

O presidente da "Botanical Garden", Charles B. Greenough — Seu falecimento em 1880 93

Pagamento de licença e emplacamento dos bondes — Questão com o fisco municipal 99

Outras tentativas para a construção de uma linha de bondes ligando o centro da cidade às praias da Saudade e Copacabana 101

Mudança da sede da "Botanical Garden" para o Rio de Janeiro — Nova diretoria — A Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico 117

A concessão outorgada a Duvivier & Cia. para a construção da linha de bondes ligando o centro da cidade às praias da Saudade e Copacabana — Sua caducidade 121

Prolongamento do ramal das Laranjeiras da Bica da Rainha à estação da E. F. do Corcovado e da linha da Olaria à Ponte da Rainha 125

Pág.

Abusos praticados pelas diligências da emprêsa Transportes Brasileiros — Rumorosa questão com a Cia. Jardim Botânico 127

Projetada fusão da Cia. Jardim Botânico com as de São Cristóvão e da Vila Isabel — Nova tentativa nesse sentido, em 1889 131

Outras propostas para levar o bonde até Copacabana — O projeto da via-férrea a vapôr até Jacarépaguá 135

A Cia. Jardim Botânico propõe ao Govêrno a mudança do cemitério de S. João Batista para Jacarépaguá 139

A concessão da linha de bondes ligando o bairro do Rio Comprido ao das Laranjeiras — Abertura do túnel da rua Alice — Caducidade da concessão 143

Escassez de alfafa em consequência da epidemia da "cólera-morbus" — Diminuida a ração dos animais 145

A Cia. Jardim Botânico encomenda um bonde de luxo para servir à Família Imperial — Utiliza-se do mesmo o Presidente Deodoro da Fonseca 149

Bondes acionados por acumuladores elétricos — As experiências com os aparelhos "Julien" 153

Propostas de compra da Cia. Jardim Botânico — Ofertas feitas por um consórcio norte-americano e por um grupo de capitalistas belgas 159

O engenheiro Coelho Cintra assume a gerência da Cia. Jardim Botânico — Suas primeiras iniciativas 161

Os primeiros bondes de tostão da Cia. Jardim Botânico — A instituição do "caradura" 165

Inauguração da linha para a praia Vermelha — Tocante manifestação ao gerente da Cia. Jardim Botânico 169

Prorrogação do prazo da concessão da Cia. Jardim Botânico — O empréstimo de 1.500 contos 173

Tentativa para a instalação do "elevated" no Rio de Janeiro — A Estrada de Ferro Metropolitana 175

A abertura do Túnel Velho — O primeiro bonde que apareceu em Copacabana... sem rodas e sem burros! ... 187

Inauguração do primeiro bonde elétrico na América do Sul — A usina geradora da rua Dois de Dezembro 191

O "expresso da Gávea" — Pequeno incidente com o Ministro da Marinha — Tentativa de restabelecimento do "bonde expresso" em 1901 197

Inauguração da linha de bondes para Copacabana — A ata da "fundação" dêsse bairro 199

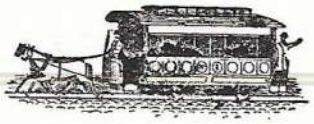
Deixa a gerência da Cia. Jardim Botânico o Dr. Coelho Cintra — Dois pedidos do Marechal Floriano para essa vaga 205

Pág.

A "Buzina Automática" de invenção e propriedade do cidadão Tito 207
A Cia. Jardim Botânico ilumina a eletricidade o Teatro Lírico — Demanda com a "Société Anonyme du Gaz" 211
Duas excursões oficiais ao bairro de Copacabana — Visita à Igrejinha — Viagem a cavalo ao lugar denominado "Arpoador" 213
Censuras à Cia. Jardim Botânico — Falta de carros — A estação do largo da Carioca 217
Eletrificação de outras linhas da Cia. Jardim Botânico — Ampliação da usina geradora da rua Dois de Dezembro 221
A revolta da esquadra em 1893 — Transtôrnos aos serviços da Cia. Jardim Botânico 225
A Cia. Jardim Botânico em 1893 — Outros fatos ocorridos durante êsse ano 229
Inauguração dos ramais da Igrejinha e do Leme e do prolongamento da linha de Ipanema — O Barão de Ipanema paga as despêsas dos festejos 233
Tremenda explosão na usina geradora da rua Dois de Dezembro — Interrompido o tráfego dos bondes elétricos 237
O contrato aditivo de 1899 celebrado entre a Prefeitura e a Cia. Jardim Botânico — As passagens "diretas" e de "ida e volta" 241
Novo contrato, em 1900, entre a Prefeitura e a Cia. Jardim Botânico — O empréstimo de 8.000 contos 245
A Cia. Jardim Botânico protesta contra o privilégio concedido a "William Reid & Co." para produção e fornecimento de energia elétrica no Distrito Federal ... 249
A greve dos cocheiros, carroceiros e motorneiros — Os empregados da Cia. Jardim Botânico não aderem ao movimento 253
A instituição do "bonde ceroula" para as temporadas líricas, no comêço do século 261
Fiscalização da féria dos bondes — Interessante sugestão de um jornal 263
Dois desastres de bonde na esquina da práia do Flamengo com a rua Silveira Martins — Má sorte dos motorneiros 267
"Quebra-quebra" de bondes em 1902, motivado pela interrupção da energia elétrica 269
Inauguração da nova usina geradora da rua Dois de Dezembro e da tração elétrica nas linhas do Leme e Ipanema 273
Os festejos comemorativos do 35.º aniversário da inauguração dos serviços da Cia. Jardim Botânico 279

Pág.

A abertura da Avenida Central — Linha de bondes provisória, pelo eixo da Avenida, para o público assistir as obras 289
A Cia. Jardim Botânico na inauguração do relógio da Glória, em 1905 299
A Cia. Jardim Botânico constróe um grande bar com o fim de atrair passageiros para o novo arrabalde do Leme — Os anúncios nos cupões das passagens 301
A Prefeitura obriga a Cia. Jardim Botânico a reduzir o tempo de viagem dos bondes entre o largo da Carioca e a Gávea 305
A instituição dos postes de parada e a proibição de fumar nos três primeiros bancos — Reclamações e pequenos incidentes 307
Falecimento do Presidente da República, Dr. Afonso Pena — A Cia. Jardim Botânico se associa às manifestações de pesar 311
O "bolina" de bonde, no comêço do século — A classe já era desunida 313
A ligação do bairro das Laranjeiras ao de Catumbí — Interessante previsão da Cia. Jardim Botânico 317
A Cia. Jardim Botânico e seus diretores desde 1883 319
A generalização da tração elétrica e a intercomunicação das linhas da Cia. Jardim Botânico com as da "Light" ... 325



Trilhos do Rio

Trilhos do Rio

Gráfica Laemmert
Limitada

Rua Carlos de Carvalho, 48
RIO DE JANEIRO

Trilhos do Rio

Trilhos do Rio