O RADIADOR

PUBLICAÇÃO MENSAL DO VETERAN CAR DO RIO DE JANEIRO

Biênio 81/82 Abril — N.º 18

Scanned by CamScanner

As primeiras licenças

O Século XX foi o século da motorização do Rio. Os pioneiros chegaram no fim do século passado. Mas nos primeiros anos de 1900 a Prefeitura já começava a tomar providências para licenciar e organizar o transporte motorizado.

Assim o licenciamento de veículos começou em 1903. Eram mais seis carros, meia dúzia de automóveis particulares. Desses seis, quatro eram de quatro rodas e dois de apenas três rodas.

A renda total de arrecadação das licenças de automóveis, nesse ano, não ultrapassou a importância de Rs. 273$000.

A licença número Um, coube ao Dr. Francisco Leite de Bettencourt Sampaio, que, com isso obteve prioridade oficial do automóvel no Rio, embora seu carro tenha recebido a chapa número 146.

O Dr. Sampaio morava na Praia de Botafogo, 184 e pagou a licença a importância de Rs. 63$000 — o que deveria ser uma fortuna para a época.

A segunda licença de automóvel requereu-a o Sr. Raul Elisiário Barbosa, morador à Rua Humaitá, 56, no dia 1.º de setembro do mesmo ano. Pagou bem menos que o precursor: Rs. 38$000. E recebeu a chapa de número 505.

(Extraído do livro "50 anos Borghoff")

Gustavo Seco

Eventos para abril

Dia 05/5/81 — Assembléia geral.
Local: Sede do Automóvel Club
Horário: 20:00h.

Dia 28/4/81 — Jantar em comemoração ao aniversário do Club. às 21 hs. no Rincão Gaucho.

Atenção: Será ofertado um prêmio de assiduidade ao sócio que mais comparecer aos eventos e as reuniões na praça, devidamente acompanhado do seu automóvel antigo.

O RADIADOR

DIRETORIA BIÊNIO — 1981/82

Diretor Pres.	JOSÉ CÂNDIDO S. MURICY NETO
1.º Vice-Pres	RICARDO HADDAD
2.º Vice-Pres.	FERNANDO CARNEIRO LEÃO
1.º Secretário	WILSON CORREA DE SOUZA NETO
2.º Secretário	ALFREDO RANGEL
Diretor Social	LUIZ CARLOS PESTANA
Diretor Téc.	PEDRO PAULO VIOLA
1.º Tesoureiro	DARIO DE ÁVILA MESQUITA
2.º Tesoureiro	FRANCISCO JORGE BARBERO

Amigos apreciadores de automóveis antigos não deixem de prestigiar com a sua presençã ao 1.º SALÃO DO AUTOMÓVEL ANTIGO em São Paulo no Parque Ibirapuera até dia 17/05/81 é alguma coisa que não se pode descrever, a emoção é grande a organização está perfeita O VETERAN CAR CLUB de São Paulo está de parabéns pelo grande evento. E aproveito para agradecer a dois sócios (de S. Paulo) em especial, Arnaldo Abdala e Humberto Domingos Abonante, pela atenção que nos deram.

Luiz Carlos Pestana
Pedro Paulo Viola
Wilson, Gustavo, Paulo

Scanned by CamScanner

Automóveis à venda

Ford coupe 1951 mecânica Charger
Ford 4 portas 1951 peças (completo)

Tel.: 264-8822.
Sr. Francisco Barbero

Ford Contry Sedan Galaxie 1964, verde matálico
3 bancos, ar e dir. hid.
Cr$ 100.000,00 — Tel.: 238-9225 — Sr. Perrone

Ford. coupe 1951 cinza.
Cr$ 120.000,00 — Tel.: 249-1960 — Ricardo

Peças à Venda

Pontiac

5 Lanternas trazeiras completas ..... 53 NOVAS — USA
1 Idem ..... 63 Idem
2 Aros lanterna trazeira ..... 53 NOVAS USA
1 Emblema paral. traz. ..... 51-52 NOVO USA
1 Plastico centro grade ..... 51-52 USADO USA

9 Plast. Lant. trazeira ..... 54 NOVOS USA
6 Idem ..... 48-49 NOVOS USA
12 Idem ..... 51-52 NOVOS USA

1 Pino bola ..... 39-40 NOVO USA
1 Mesa distribuidor ..... 39-40 USADO USA
1 Junta descarga ..... 39-40 USADO USA
1 Reparo completo carb. carter ..... 40-41 8 Cil. NOVO
1 Reparo Bomba d'água 39-41

1 Junta universal ..... 39-41 USADO USA
1 — Moldura vidro decent.º interno — (na arca)
2 — Lanternas trazeiras (sem vidro)
1 — Enfeite mala trazeira
1 — Enfeite capot do motor — (6 clindros — não acende o Indic)
1 — Deflator (só moldura)
2 — Mecanismos vidros decent.ºs.
2 — Idem deflatores
Frizos — frase todos externos
2 — Parachoques (no galpão)
1 — Lanterna decenteira — (Completa)
1 — Grade completa — (no Galpão)
1 — Hidramatico completo (no Galpão)

Camaro — 67-68

1 — vidro Ray Ban fauta decenteira c/mecanismo
1 — Idem Vidro trazeiro c/mecanismo
2 — Defaltores completos
1 — Tapete decenteiro
2 — Laterais portas
2 — Laterais trazeiros

Molduras dos vidros decent.º c/traz.º
Frizos diversos — grade todos os externos
Calhas dos vidors decent.º e tranzeiros
4 — Aros de rodas — Iguais 6 tala
1 — Capot de motor — (na área)
1 Bloco de motor — 302 — Completo — (1 Pistão quebrado)

Cadillac

1 — Lanterna completa diant. 54-55 — nova
1 — Trinco capota conversivel 48-56 — C/batentes lateraes
1 enfeite "V" mala trazeira 5455 novo
1 — Limpador (blade) 48-56 — novo
1 — Borracha limpador — nova — 54-68
1 — Moldura luz interna mala 54-55

1 — Enfeite "V" mala trazeira 49-53
1 — Letreiroparalama deant.º "Cadillac" 48-53 novo
1 — Emblema interior painel 49-53 — usado
1 — Aro farol diant.º 51-52 — novo
3 — Aros farol diant.º 53 — novos
1 — Mala — porta plca "Eldorado" 53-56

Scanned by CamScanner

1 — Enfeite "V" mala 48-49
1 — Enfeite "V" capot 48-49
1 — Painel — C/vidros elétricos — porta diant.º — esquerda — usado
1 — Letreiro paralama diant.º — "Cadillac" 54-55 — novo
1 — Alavanca pisca pisca — 48-56 — Cabeça preta — usado
3 — Botões internos painel — 46-50
2 — Lanternas teto 54-55 — usados
1 — Isqueiro 53-55
1 — Botão liga "Heater" — funciona no centro painel
1 — Centro lufine
1 — Cinzeiro 54-55
1 — Lanterna interna painel 54-55
1 — Relógio Hora 48-53 — usado
1 — Relógio Hora 54-56 — usado
1 — Batente porta
1 — Frizo (externo) brtazo porta diant.º — Novo
1 — Frizo (interno) estofamento — novo
1 — Centro painel 49-52 — usado
2 — Frizos paralamas trazeiros — Verticaes 51-52 — usados
1 — Frizo paralama trazeiro — 50 — usado

Chevrolet

1 — Frizo parte superior paral. diant.º — 41 usado — USA
2 — Pares molduras cromadas parte de baixo paralama trazeiro — 52 novos — USA
6 — Vidros lant.ª diant.ª — 41 — novos USA
1 — Lanterna traz.ª completa — 55 — usada — USA
1 — Par lanternas traz.ªs completas — 53 usadas — USA
1 — Idem — 54 Idem
1 — Enfeite centro grade — 41 novo — USA
1 — Letreiro "Chevrolet" — parte superior — 41 novo — USA
3 — Garras parachoque — 38 novos — USA
1 — Idem — 37 usado — USA
2 — Lanternas paralamas diant.º c/vidro — 34-38 usadas
1 — Aro buzina "De Luxe" — 49-50 novo — USA
1 — Aro buzina "Special de Luxe" — 41 novo — USA
1 — Relógio Hora — 55 usado — USA
1 — Enfeite "Chevrolet" grade — 37 usados — USA
4 — Lant. traz.ªs completas Impala — 62 novas — USA
2 — Idem — 65 novas — USA
2 — Plast. Lant. traz.ªs Impala — 65 novas — USA
2 — Polaicas (par) paral. traz.º — 49-52 novos — BR
1 — Letreiro "Fleetmaster" capot — 47-48 usado — USA

ESPELHO DO LIVRO CAIXA

Trimestralmente publicaremos os balancetes dos meses em questão o que permitirá aos Associados se inteirar da situação financeira do CLUBE, suas receitas e suas despesas.

JANEIRO — 81

RECEITA

1 — Ricardo Haddad (Anuidade 80 e 1.º Semestre 81) 3.000,00
2 — Alferdo Americo S. Rangel (Anuidade 80 1.º Semestre 81) 3.000,00
3 — Fernando Carneiro Leão (1.º Semestre 81) 2.000,00
4 — Pedro Paulo Viola (1.º Semestre de 81) 2.000,00
5 — Gustavo José Seco (Anuidade 80 1.º Semestre 81) 3.000,00
6 — José Cândido Muricy Neto (2.º, 3.º, 4.º Trimestre 79, anuidade de 80 e 1.º semestre 81) 3.750,00
7 — Walter Peres (Anuidade 80 e 1.º Semestre 81) 3.000,00
8 — Francisco Jorge Barbero (1.º Semestre 81) 2.000,00

DESPESA

1 — Copia Xerox 320,00
2 — Vigia da Sede Serviço de dez. 80 ..... 1.000,00
3 — Vigia da Sede Serviço de Jan. 81 ..... 1.000,00

RECEITA ..... Cr$ 21.750,00
DESPESA ..... Cr$ 2.320,00
SALDO EM BANCO JANEIRO/81 ..... Cr$ 19.430,00

FEVEREIRO — 81

RECEITA

1 — José João Abdalla Filho (Joia e 1.º Sem. 81) 3.000,00
2 — Antonio Paulo T. Magalhães (Joia e 1.º Sem. 81) 3.000,00
3 — Francisco Macedo Portinho (Joia) 1.000,00
4 — Enio Ivan Bock (Joia e 1.º Sem. 81) 3.000,00
5 — Francisco Arantes P. Pinto (Joia e 1.º Semestre 81) 3.000,00
6 — Roberto Luiz B. de Carvalho (Joia e 1.º Sem. 81) 3.000,00
7 — Sergio Ricardo Vieira Figueiredo (2.º, 3.º Trim. 79 e Anuidade de 80 e 1.º Sem. 81) 3.750,00
8 — Mario Rabelo de Oliveira (2.º, 3.º e 4.º Trim. 79 Anuidade de 80) 1.750,00
9 — Luiz Antonio G. Krop (Joia e 1.º Sem. 81) 3.000,00

RECEITA *Cr$ 24.500,00
DESPESA ..... Cr$ 3.525,00
SALDO EM BANCO FEVEREIRO/81 ..... Cr$ 20.975,00

Scanned by CamScanner

MARÇO — 81

RECEITA

1 — Francisco M. Portinho (1.º Sem. 81) 2.000,00
2 — Luiz Gonzaga M. da Silva Filho (Anuidade 80). 1.000,00
3 — Dario de Avila Mesquita (Anuidade 80 e 1.º Sem. 81) 3.000,00

DESPESA

1 — Vigia da Sede Serv. Março/81 ..... 1.000,00
2 — Conta da Light da Sede venc. 12/3 753,00
3 — Cia. Est. Água/esgoto cota da Sede 416,90

RECEITA ..... Cr$ 6.000,00
DESPESA ..... Cr$ 3.529,00
SALDO EM BANCO MARÇO/81 ..... Cr$ 2.529,00

POSIÇÃO ATUAL 1.º/01/81 até 31/3/81	VALÔR	ACUMULADO
JANEIRO-81	Cr$ 19.430,00	
FEVEREIRO-81	Cr$ 20.975,00	
MARÇO-81	Cr$ 2.529,00	Cr$ **41.875,00**

QUADRO SOCIAL

Com o objetivo de atualização de dados sobre os associados, estamos apresentando primeiramente a relação dos Socios Contribuintes. A partir desta data ficará prevalecendo o n.º de inscrição aqui registrado. Para qualquer esclarecimento, ou informação que seja útil aos nossos registros, favor comunicar-se com o Secretário.

NOME	N.º DE INSCRIÇÃO
Ricardo Haddad	01
Pedro Paulo B. Viola	02
Luiz Augusto Tinoco C. de Azevedo	03
Paulo Roberto S. Azevedo Costa	04
Roberto Daltro	05
Synval de Sant'Anna R. Neto	06
	07
Paulo Afonso de M. Marques	08
José Aurélio Affonso Filho	09
Sergio Gonçalves Orofino	10
Dário de Avila Mesquita	11
Gustavo José Seco	12
Luiz Gonzaga M. da Silva Filho	13
Lucilo V. Urrutigaray	14
Wellington Braga Ramos Azevedo	15
Paulo Cesar de Carvalho Vaz	16
John Shurman	17
Fernando Ribeiro de Escobar	18
Paulo Cesar Couto Faria	19
Walter Peres	20
João Carlos Dias da Cruz	21
Adilio Cesar Neves Valadão	22
Waldir Fostes Filhos	23
Paulo Rodriguez	24
Alfredo Americo de Souza Rangel	25
Caio Carneiro da Cunha Junior	26
Jorge Itam Oliveira de Souza	27
Jacques de Saffre	28
Paulo Roberto F. jansen Ferreira	29
Sergio Ricardo Vieira de F.	30
Mario Luiz Tôrres Lopes	32
Alfredo Schaeffer	33
Nathan Breitman	34
Paulo de Carvalho Scali	35
Guilherme Ribas Gama	36
Jose João Abdalla Filho	37
Antonio Paulo Teixeira Magalhães	38
Enio Ivãn Bock	39
Francisco Arantes Pereira Pinto	40
Roberto Luiz B. de Carvalho	41
Francisco Macêdo Portinho	42
Luiz Antônio Gualter Krope	43

Aproveitamos para comunicar o **Saldo Devedor da Categoria Sócio Contribuinte:**

ANO	78	150,00
ANO	79	6.000,00
ANO	80	18.750,00
ANO	81	46.000,00
TOTAL		70.900,00

Pagamento da Taxa de Manutenção

Como é do seu conhecimento, o VETERAN não possui um cobrador. Seu débito com o CLUBE é de Cr$....., que corresponde as seguintes anuidades: .....
.....

Você pode regularizar sua situação escolhendo a maneira que melhor lhe convém:

1.º) Fazendo depósito bancário à favor de VETERAN CAR CLUB DO BRASIL conta n.º 95737-7 do BANCO ITAU S/A, Agência Democraticos n.º 584.

2.º) Enviando cheque nominativo cruzado à favor do VETERAN CAR CLUB DO BRASIL, em correspondência registrada da Empresa Brasileira de Correio e Telégrafo, para o endereço: Rua Cherente, 98 — CEP. 20.761 — RJ.

É oportuno aconselharmos aos Associados, lerem os Estatutos do VETERAN e atentarem para o capitulo 10: Artigos 26.º e 27.º.

Scanned by CamScanner

ROLLS ROYCE A queda de um mito

Requinte e qualidade. Esta foi a fórmula mágica que os Rolls-Royce trouxeram para a indústria automobilística mundial. Eles sempre foram a imagem da perfeição mecânica aliada a uma sóbria mas imponente opulência. Muitas lendas surgiram para tentar explicar o extremo carinho e cuidado com que sempre foram fabricados os Rols-Royce. Por isso, essa fábrica é um misto de ficção e de realidade, quase um mito de indestrutibilidade.

Seria considerado louco e logo metido num manicômio quem se atrevesse a dizer que a Rolls-Royce estava em dificuldades financeiras. Mas nem ela escapou. Já desde fins do ano 1969 a emprêsa estava num beco sem saída por causa da falta de dinheiro. Isso, para o inglês e para quase todo o mundo, era o mesmo que um Onassis sem "tutu". Um "absurdo", mas era verdade.

Passado o primeiro torpor diante da informação bombástica, veio a explicação: a causa maior fôra o êrro de cálculo do motor RB-211, que a Rolls-Royce estava desenvolvendo para a Lockheed (dos EUA) equipar os aviões Tristar. Mas a divisão automobilística também estava afetada, porque se não fôra isso a fábrica jamais iria ter de reconhecer, publicamente, que chegara a uma situação de incapacidade para cumprir os compromissos "para com os acionistas, a Lockheed, os bancos, os fornecedores e os credores". Ela, durante tôda a sua existência, se preocupou em devassar a situação financeira de cada cliente, antes de vender-lhe um carro. Seria vexame demais para ser suportado, se não fosse a única solução.

Para os inglêses, a salvação da Rolls-Royce é uma questão de honra nacional, porque essa empresa é o símbolo da tecnologia britânica. No Parlamento, Winston Churchill Jr. declarou pateticamente: "Salvemos pelo menos a divisão automobilística da Rolls-Royce. Não podemos entregar a americanos, japonêses ou alemães o padrão de qualidade britânico, traduzido pela Rolls-Royce. Defendamos um patrimônio que é de todos nós".

Incredulidade e espanto foi a reação do povo inglês, diante do colapso financeiro da Rolls-Royce. Um observador chegou a dizer: "É como anunciar que as jóias da Coroa foram levadas à casa de penhores, ou dizer que o Banco da Inglaterra foi à falência".

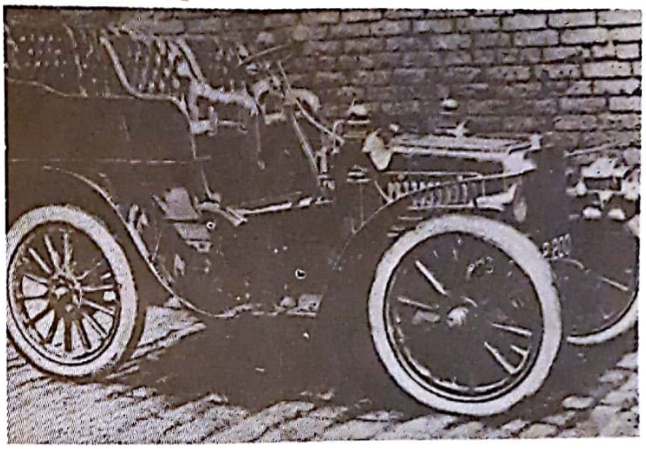
Um jornal londrino foi ainda mais longe: "A queda da Rolls-Royce é a queda da Inglaterra, no que ela tem de mais caro: orgulho nacional".

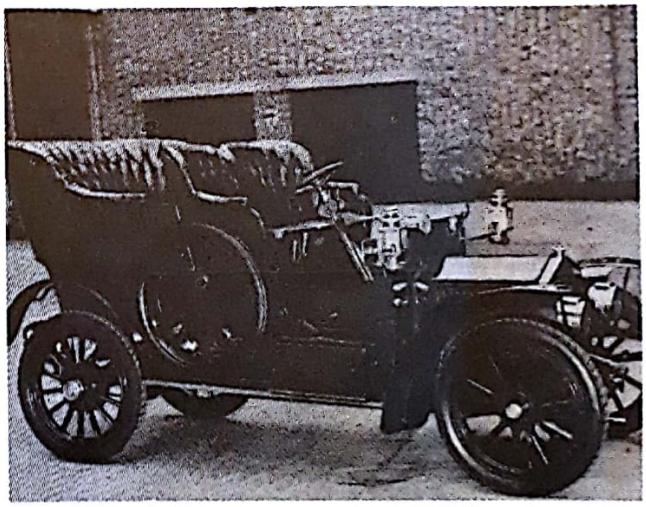
Sobre o Rolls-Royce foram escritos 40 livros, em que são contadas a história e a fantasia em torno desse fabuloso automóvel e de sua fábrica.

Resumindo as lendas sobre esse "incrível palácio de rodas," podemos escrever:

"Era uma vez um eletricista pobre, mas inteligente, que tinha um amigo amalucado, mas rico. Frederik, o eletricista, gostava muito de máquinas e motores; Charles, o milionário, adorava corrida de automóveis. Um dia, o talento do primeiro, casado com o dinheiro do segundo, fêz nascer o primeiro motor V-8 do mundo. O projeto foi apresentado à imprensa em maio de 1905, em Londres, mas nenhum fabricante interessou-se por ele. Então, Frederik e Charles decidiram projetar um automóvel inteiro, a que deram o nome de "Silver Ghost" ("Espírito de Prata"). O carro fez muito sucesso no primeiro Salão do Automóvel de Londres, em setembro de 1906.

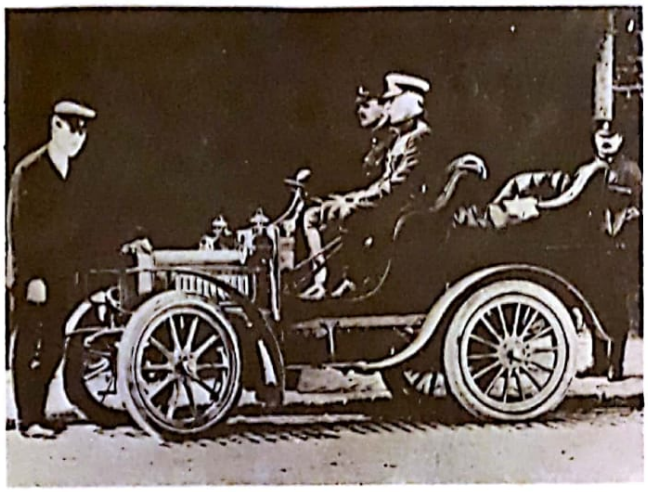
Como as encomendas começaram a surgir de toda parte, até mesmo dos Estados Unidos, Frederik Royce e Charles Rolls, os dois amigos, fundaram uma pequena fábrica na





DE CIMA PARA BAIXO, O PRIMEIRO DOS TRÊS ROLLS-ROYCE DE 2 CILINDROS.
A SEGUNDA DE CIMA PARA BAIXO, O ROYCE DE 10 HP.

Scanned by CamScanner



UM DOS ORIGINAIS ROYCE, DE 2 CILINDROS, COM O SR. ROLLS AO VOLANTE.

cidade inglêsa de Derby, centro de criação dos mais famosos cavalos de corrida da época. Essa fábrica foi inaugurada no dia 9 de julho de 1908 e seus dois jovens fundadores deram-lhe o nome de Rolls-Royce Ltda.

O amalucado Charles Rolls não viveu muito tempo para festejar o sucesso internacional do automóvel. No ano seguinte, foi a Le Mans, na França, e trocou, com dois americanos voadores, os irmãos Wright, três carros por um avião monomotor. Charles voltou a Londres voando, mas no Canal da Mancha o motor parou e ele morreu. O motor era Rolls-Royce.

Sozinho e inconsolável na direção da fábrica de Derby, Frederik Royce decidiu desagravar a memória do amigo: partiu para a construção dos motores e dos automóveis mais perfeitos do mundo. Com isso, formou uma clientela de luxo. estadistas, diplomatas e marajás.

Em 1918, decidiu abrir uma filial nos Estados Unidos, com uma linha de montagem e tudo. Foi um fracasso. Os americanos preferiam buscar o carro na Inglaterra: era mais "chic".

O modêlo original, "Silver Ghost" quase nada mudou até 1925, mas, no ano seguinte, foi substituído por um projeto mais avançado, o "New Phantom", ou "Novo Fantasma". Este segundo modelo agüentou-se no mercado até 1950. Em 1931, Royce comprou por apenas 20 mil libras a quase falida Bantley Motors, uma fábrica de pesados carros de corrida. Com essa aquisição, os autódromos ganharam o "Silent Sport Car", primeiro bólido silencioso, com motor Rolls-Royce.

Quando, a 22 de abril de 1933, Frederik Royce faleceu, aos 70 anos de idade, mecanicos de todas as partes do mundo, por determinação da fábrica, trocaram para a clientela de todas as partes, e de graça as iniciais vermelhas "RR" por outras "RR" em prêto. Até hoje, em sinal de luto, o Rolls-Roice conserva suas iniciais em prêto no capô de todos os carros.

A primeira desgraça da mais famosa fábrica de automóveis do mundo começou com a queda de um avião no Canal da Mancha, matando Charles Rolls. A segunda, fevereiro de 1971, começa com a a queda do projeto de motores para viões encomendados pela Lockeed americano. Os automóveis RR nada têm a ver com isso, mas podem ser absorvidos agora por um dos gigantes mundiais de automóveis.

Quando se fôr contar a história da Rolls-Royce, é certo que se vai dizer: "Rolls-Royce não quebra. Quem está quebrada é a Rolls-Royce Ltd.". Esse mito vem desde o "Silver Ghost".

Em 1965, quando a Rolls-Royce modernizou as linhas, provocou protestos até da imprensa londrina: "Agora temos o Mercedes inglês". Foi uma época difícil que a fábrica suportou bem, apoiada pela sua sempre indiscutível qualidade. O Rolls-Royce há, no entanto, de continuar. De uma maneira ou de outra, a sua imagem vai, sem dúvida, permanecer no cenário automobilístico.

Foi realizado na praça, na última reunião a entrega da plaqueta de mensão honrosa ao proprietário do automóvel que foi escolhido como premiado do mês de abril. Aproveitando-se para entregar também aos premiados dos meses de fevereiro e março

Fevereiro *Dario Mesquita*
Março *— Vilhena*
Abril *— Roberto Machado*

Scanned by CamScanner

O mar guarda o segredo

O Mar do Norte guarda um segredo. O segredo do fim de um dos maiores gênios e benfeitores da técnica do nosso século, e que teve profunda repercussão no desenvolvimento do moderno automobilismo. Além do segredo, guarda o corpo — que é o Mar o túmulo de Rudolf Diesel.

Sua inspiração e seu gênio estiveram a serviço do bem-estar e do progresso. Diesel foi um cidadão universal. Tanto que várias pátrias podem considera-lo seu filho: a França, que o viu nascer em Paris; a Inglaterra, que o acolheu adolescente; e a Alemanha, que deu meios e incentivo para desenvolver sua extraordinária inteligência e fazer com que tornasse realidade seu motor, o original e econômico motor que levou o seu nome.

O "motor Diesel" — como passou a ser chamado — revolucionou a técnica. Mais resistência, maior longevidade, menos perigo, mais economia e, sobretudo, outro sistema: motor a combustão.

Iniciando sua vida técnica em Paris, Rudolf Diesel se dedicou à refrigeração. E aí que, em 1878, divulga um trabalho sobre "motores a combustão".

A nostalgia o faz voltar à Alemanha, onde lhe são muito proveitosas as aulas do professor Linde. Algum tempo depois requer e consegue a Patente n.º 37.307 que lhe dá paternidade à "estrutura e funcionamento de um motor a combustão".

Em síntese, o que caracteriza o motor Diesel é, de um lado, a compressão e o aquecimento do ar puro na câmara de combustão; e, de outro, a injeção penumática ou mecânica do combustível, em forma pulverizada, possibilitando a sua auto-ignição.

Com o protótipo do motor funcionando com sucesso, em abril de 1893, Diesel faz seus primeiros contratos com a Maschinenfabrik Augsburg (M.A.N.) e a Krupp, Essen.

O primeiro motor Diesel comercial funciona em 1893. E de então para cá o motor de combustão começa a se impor por toda parte. Tanto fixos, como móveis. Passa a ser o motor que gera a energia para as indústrias nascentes. O motor que vai impulsionar os barcos e os navios. Os dirigíveis, que a Alemanha começa a pôr nos céus. E por fim até o automóvel — depois de aprovada sua extraordinária utilidade nos possantes caminhões.

Não só a glória mas também a fortuna abrem os braços a Rudolf Diesel. Aos 42 anos, quando embarca para os Estados Unidos para colocar suas patentes, Diesel já é um homem rico.

Mas a fortuna é a sua perdição. Acaba ele descuidando-se de seu motor para dedicar-se a numerosos outros negócios, especialmente às grandes explorações petrolíferas — onde entra em luta com o grupo Rockefeller.

Os negócios satélites acabam arruinando o império que poderia haver em torno do motor Diesel. E é, pois, quase um homem arruinado aquele simpático senhor grisalho que embarca em Antuérpia, na Bélgica, para Harwich, na Inglaterra.

O homem é magro e fino, de cabelos e bigodes encanecidos. Um "pince-nez" claro não esconde a tristeza de seus olhos. Suas faces estão pálidas e seu todo irradia preocupação e melancolia. Conversa pouco e vai para a amurada do navio.

Ele sente vibrar os motores. São motores a óleo, de combustão. Tem um nome, que é o seu. Os motores são seus filhos e levam seu nome. É uma centelha de sua inspiração que faz mover aquele navio, vibrar e impulsionar aquela grande cidade flutuante.

Uma névoa tênue cobre a embarcação e dissolve o horizonte. O homem olha o mar e nada vê: sente apenas pulsar aquele motor, pulsar como um coração imenso. É o grande coração diesel dentro do mar.

De repente, barulho de algo que cai n'água e um grito: — Homem ao mar!

Ninguém sabe como foi. Um homem desaparece no mar e os motores continuam vibrando, pulsando como um coração, no Mar do Norte. Era o dia 30 de setembro de 1913 e desaparecia Rudolf Diesel.

(Extraído do livro "50 anos Borghoff")

Gustavo Seco

Possuidores dos grandes veículos

No início o automóvel era um veículo de elite. Caro, difícil, só a aristocracia poderia obtê-lo.

Os carros de classe eram europeus. Os preferidos pelos capitalistas e industriais eram os Delahaye e Mercedes. Eis aqui os primeiros possuidores desses veículos, licenciados no Rio, em 1904/1905:

Carlos Guinle, morador à Rua São Clemente, 143.
Eduardo P. Guinle, morador à Rua São Clemente, 143.
Affonso Veloso, morador em Niterói.
Carlos Inglez de Souza, morador à R. do Hospício, 11
Diretores da Companhia Progresso Industrial do Brasil (Fábrica Bangu), em Bangu.
Federico H. Huntress, morador no Hotel dos Estrangeiros.
Gastão Ferreira de Almeida, morador à Rua da Alfândega, 5.
Honório Gil, morador à Rua Barão de Ibituruna, 23.
João Vieira da Silva Borges, morador à Praia de Botafogo, 204.
Manoel José dos Santos, morador à Praça Tiradentes, 12.
Mário Emilio de Carvalho, morador à Rua Conde de Bonfim, 116.
Pedro Luiz Osório, morador à Rua Marquês de Abrantes, 23.
Raul Elisiário Barbosa, morador à Rua Barão de Icaraí, 1.

Assim vemos que os veículos de classe se distribuiam: 4, para Botafogo, 2, no Flamengo; 2, na Tijuca; — 3, no Centro; 1 em Bangu, e 1 em Niterói.

(Extraído livro "50 anos Borghoff")

Gustavo Seco

Scanned by CamScanner