









MAX VASCONCELLOS

# VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

Estrada de Ferro Central do Brasil

LINHA DO CENTRO E RAMAES

VI

5ª EDIÇÃO

**Volumes publicados :**

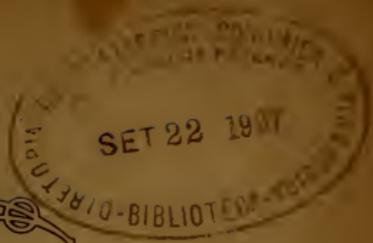
A Estrada de Ferro Central do Brasil  
Linha do Centro e Ramaes (5ª edição)

A Estrada de Ferro Central do Brasil  
Linha Auxiliar (3ª edição)

**Em preparação :**

A Leopoldina Railway

15335 3 124P



*Esta pagina representa uma justa  
homenagem*

Ao

**Coronel Mendonça Lima**

Director da Estrada

*A aceitação que S. Ex. deu ao  
presente trabalho, constitue, para o autor,  
inapreciavel galardão.*

MAX VASCONCELLOS

Rio — 1934



## NOTA INICIAL

*Dizia a nota preambular da primeira edição deste livro:*

*"Na faina de concorrer com a partícula insignificante do meu esforço, para a propaganda das cousas da Central e vulgarização de conhecimentos sobre as regiões por ella percorridas, eu me propuz fornecer, em livro, informações tanto quanto possível minudentes, claras, abundantes e precisas, ao nacional ou estrangeiro que se queira utilizar da Estrada.*

*Para isso, dividi a obra em quatro volumes, e realcei, em capitulos separados, os assumptos que julguei deverem mais directamente interessar ao publico e á propria Estrada. Obedeci, no desenvolvimento desses assumptos, ao plano previamente concebido e synthetizado no sumario de cada capitulo.*

*Entre mil outras difficuldades que se me oppuzeram á resolução deliberada, surgiu a da falta de uma publicação synthetica, official ou não, onde eu fosse buscar directamente os dados para o trabalho, por sua natureza esfalfante e arido. Esfalfante pela necessidade de conhecer a linha em todo o seu percurso (sem as facilidades vadias do apoio official); arido pela meticulosidade que exige no terreno das informações technicas e minudencias estatisticas (com que se coaduna, mas por que se não enthusiasma o feitiço alvorocado do meu espirito).*

*De facto, além de innumeras viagens sem conforto (não se podem "a priori", descrever regiões atravessadas por uma linha ferrea) e de caminhadas fatigantes e repetidas que tive necessidade de realizar, muita lauda amarella, muito algarismo accumulado, muita carta geographica contradictoria, muita estatistica prolixa me cahiu sob os olhos na pesquisa exhaustiva dos elementos para a elaboração da obra.*

*Não esmoreci ante a indifferença geral; a hostilidade ambiente da minha obscura condição burocratica, não me abateu o animo; nem as vicissitudes decorrentes da parca situação material em que ha annos me debato, impediram a publicação do livro, modesto producto de uma tenacidade indefessa; não me entibiu o alento a inveja soez de alguns ou a critica de sapateiro de outros; o meu enthusiasmo não*

se sentiu amortecido com o sarcasmo repugnante dos profissionais da maledicência, para as vozes de cuja cornitrompa tenho sempre tapadas os ouvidos; não recuei deante da maldade daquelles que tentaram macular o meu trabalho patriótico, emprestando-me fins pessoas, propositos menos elevados.

Só, no campo de honra, dispondo apenas dos banzos recrutados da minha nulla capacidade ferroviaria, o duplo papel de general e de sargento, tive de o desempenhar desde o inicio da lucta.

Confiei, porém, nos meus recrutados, esperando delles aquelle mesmo milagre que transformou os seus inexperientes collegas francezes de 1814, nas lendarias figuras que salvaram o renome militar da sua patria na Campanha de França.

Teria confiado demais?  
O publico dirá."

\* \* \*

Já na segunda edição eu accrescentava:

"Agora, nesta segunda edição, devo reconhecer (e proclama-lo com alegria) que mais uma vez cumpriu-se a affirmação consoladora do heroico poeta lusitano: depois de procellosa tempestade...

A obra teve aceitação franca por parte do publico e despertou interesse nas espheras officiaes. A época é das estradas; o livro calhou.

Engenheiros, aggremações scientificas e technicas, jornalistas, literatos, politicos, funcionarios ferroviarios, commerciantes, etc., não me regatearam applausos, em desvanecedoras apreciações que foram muito além da minha expectativa.

Aos esforços isolados e arduos na nocturna sombra da duvida, succedeu a serena claridade do labor animado e compensado pela consagração que teve o livro.

E quando o horizonte é limpido e o ambiente é aquecido pelo sol reconfortante da confiança, a rota se cumpre mais desassombradamente, mais directamente, dispensando rodeios a que, para segurança da viagem, muitas vezes obrigam os dias ennevoados da incerteza.

De ha muito que a nossa grande estrada de ferro se resente da falta de um guia pratico e informativo, que facilite ao passageiro o modo de entender-se com ella, sem o atropelo e a incerteza das informações verbces e de ultima hora.

Igualmente, os nossos mais vivos interesses de paiz procurado por turistas e homens de negocios de todas as procedencias, resentem-se da falta de publicações deste genero.

O meu trabalho representa uma base, um esboço, o ponto de partida de uma importante publicação, de uma larga obra de vulgarização de conhecimentos amplos, minudentes e exactos, não só das cousas da Central, como de outras estradas e dos municipios por ellas percorridos; publicação que poderá vir a ser o verdadeiro Guia das

estradas nacionaes, organizado, completo, e tão definitivo quanto comporta a significação do termo em se tratando de estradas que se ampliam todos os dias e todos os dias inoculam uma nova seiva de vitalidade nas regiões por ellas beneficiadas.

O presente volume descreve a Linha do Centro e todos os seus ramaes.

A Linha Auxiliar formará o assumpto de outro livro e assim ficará completado, em dois volumes apenas (com excepção dos horarios e tarifas, que constituirão opusculo á parte) o trabalho sobre a Central do Brasil.

Toda a materia por mim organizada para os tres primeiros volumes da obra passa a condensar-se em um só tomo, sem, aliás, a restricção das descripções; antes, com ampliação dellas.

Nessa concretização, que altera a primitiva divisão do livro, obedeci a motivos de ordem pratica.

O volume enqordou, de certo.

Mas, não chega a constituir um massudo cartapacio de materia impressa, desses cuja simples vista desanima logo o leitor. O augmento do numero de paginas é compensado pela vantagem de encontrar o passageiro, em um só volume, a descripção de todas as linhas da Central propriamente dita.

De resto, sendo muitas dessas paginas communs aos tres primeiros volumes, o referido augmento consiste apenas na descripção das linhas não incluídas na primeira edição.

De modo que o livro é bom de lêr, porque continúa a ser pequeno e maneiro; e porque a agua morna do estylo é temperada com o condimento de grande quantidade de photographias e plantas.”

\* \* \*

A terceira edição, de 6.500 exemplares, e que, apesar da falta de propaganda, achu-se esgotada, trouxe-me um conforto e um alento: a certeza de que o meu modesto trabalho realizou, cabalmente, uma das suas finalidades.

De facto, elaborando o livro, tive tambem em vista a sua utilidade strategica, naquillo que se refere á vasta região atravessadã pela Estrada.

A Revolução de 1930 e a de S. Paulo, que, em grande parte, tiveram por theatro as formosas plagas cortadas pela Central, deram oportunidade áquella certeza, como se vê das cartas por mim transcriptas no fim do volume.

\* \* \*

A edição seguinte, de 1933, foi apenas de 1.000 exemplares e esgotou-se rapidamente. Elaborada em principios de 1932, só sahiu a lume em dezembro de 1933. A penosa gestação burocratica do processo de autorização para imprimi-la e a lentidão nacional com que marcharam os trabalhos de impressão, occasionaram aquella demora.

\* \* \*

A presente edição, de 5.000 exemplares, sahe com as alterações impostas pelo vertiginoso progresso da Central e das regiões que ella serve.

Quem se abala a emprehender obra da natureza das "Vias Brasileiras de Comunicação", tem necessidade de acompanhar, attentamente, o evoluer daquellas regiões, e a transformação, por assim dizer diaria, por que passa a Estrada na sua marcha ascencional para attingir os objectivos visados.

Observando, pois, todas as modificações occorridas desde 1932, a 5ª edição sahe flagrantemente actualizada.

Era nosso proposito completar a parte cartographica da obra, dando a planta de cada uma das cidades attingidas pela linha, certo de que, para clucidacão do leitor, le plus simple croquis lui en dirait plus que le plus grand récit.

Tudo quanio um esforço isolado (isto é, sem o amparo de recursos propios e sem o prestigio do apoio official) pudesse fazer para conseguir aquelle desiderato, cremos te-lo feito.

E fizemo-lo sem nunca desprezar o avisado conselho do velho rifão: quem quer vae, quem não quer manda.

O meio brasileiro não permite elaborações rapidas de trabalhos que dependem de subsidios e informações a que elle ainda se mostra tão refractario.

Alguna cousa, entretanto, resultou da teimosa diligencia — a certeza moral de, a seu tempo, podermos obter as alludidas plantas. Esperemos.

CAPITULO I

A CENTRAL DO BRASIL

## SUMMARIO

**Resumo historico.**

**Administração.**

**Dados economicos:**

*Quadro do pessoal — Patrimonio — Desenvolvimento, extensão das linhas e sua distribuição por Estados — Divisão das linhas — Material rodante — Receita — Transportes (Passageiros) — Numero de trens e percurso kilometrico dos mesmos — Pontes e viaductos — Tunnels — Estações.*

**Condições dos transportes.**

**Composição dos trens.**

**Diagrammas dos carros.**

**Tabella de velocidades.**



## DE DOM PEDRO II A INDEPENDENCIA

### Resumo historico

O dealbar da éra ferroviaria no Brasil, foi a "Carta de lei", de 29 de agosto de 1828, assignada por José Clemente Pereira.

Foi na Regencia, entretanto, do padre Diogo Antonio Feijó que se pensou pela primeira vez em ligar a Capital do Brasil ás então Provincias de S. Paulo e Minas. A lei n. 101, de 31 de outubro de 1835, autorizou a concessão do privilegio por 40 annos. (\*)

A 4 de novembro de 1840 foi concedido ao Dr. Thomaz Cockrane (\*\*) privilegio por 80 annos para a construcção de uma via ferrea da Côte a S. Paulo.

A 25 de novembro do mesmo anno organizou-se uma Companhia para explorar aquella concessão, sendo desde logo empossada a sua directoria composta de: Joaquim J. de Faro, J. A. de Oliveira e Silva, A. da Cunha Barbosa Guimarães, M. E. Monteiro de Barros, Thomaz Cockrane, J. P. da Veiga e Carlos Pentland.

Caducada essa concessão e tendo baqueado outras tentativas de emprehendedores nacionaes e estrangeiros, foi pelo Governo promulgada a lei n. 641, de 26 de junho de 1852, sendo chamadas por edital de 4 de outubro, propostas para a construcção da Estrada.

Foi preferida a de Cockrane, que ainda uma vez deixou caducar a concessão.

Depois de varias tentativas realizadas em Londres, resolveu o Governo fazer organizar no Imperio outra Companhia, designando para metterem mãos á empresa o visconde de Rio Bonito, o dr. Caetano Furquim de Almeida, João Baptista da Fonseca, J. C. Mayrink e Militão Maximo de Souza.

Em 9 de maio de 1855, eram emfim decretados os estatutos da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.

---

(\*) A lei de 31 de outubro não fallava em S. Paulo; autorizava a conceder "carta de privilegio" á companhia que fizesse "uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro (sic) para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia".

(\*\*) Era medico, e nascido na Inglaterra.

Determinou outro decreto da mesma data que a Estrada transpuzesse a serra do Mar, dividindo-se em dois ramaes: um para a povoação da Cachoeira, em S. Paulo, outro para Porto Novo do Cunha, em Minas.

A primeira directoria, eleita pela Assembléa Geral de Accionistas, compunha-se de: Christiano Benedicto Ottoni, Jeronymo J. Teixeira Junior, Roberto J. Haddock Lobo, Alexandre J. de Siqueira e J. Baptista da Fonseca.

Iniciadas as obras em 1 de junho de 1855, no Campo da Acclamação, foi preciso demolir a igreja parochial de Sant'Anna, ali levantada pelos crioulos em 1735, no logar onde está hoje a Estação D. Pedro II.

Por decreto n. 3.503, de 10 julho de 1865, foi a Central incorporada ao Patrimonio Nacional, pela transferencia ao Estado das acções da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.



Egreja de Sant' Anna, demolida em 1855

Em 29 de março de 1858 abria-se ao trafego o primeiro trecho da linha, entre D. Pedro II e Queimados (k. 48.278); em 8 de novembro do mesmo anno, o de Queimados a Belém (k. 61.749); em 12 de julho de 1863, o de Belém a Paulo de Frontin (k. 85.501); em 7 de agosto de 1864, o de Paulo de Frontin a Barra do Pirahy (k. 108.222); em 18 de junho de 1865, o de Barra a Barão de Vasouras (k. 128.528); em 11 de agosto de 1867, o de Barão de Vasouras a Parahyba do Sul (k. 187.231); em 13 de outubro do mesmo anno, o de Parahyba a Entre Rios (k. 197.613).

Pelo Gabinete de 16 de julho de 1868, foi apresentada proposta para o prolongamento da Linha do Centro até o Rio das Velhas; e a 6 de agosto de 1871 tiveram início os trabalhos desse prolongamento.



"D. Pedro II"

Em 31 de outubro de 1875 foi inaugurado o trecho de Entre Rios a Mathias Barbosa (k. 252.681); em 30 de dezembro do mesmo anno, o de Mathias Barbosa a Juiz de Fôra (k. 275.067); em 1º de fevereiro de 1877, o de Juiz de Fôra a Santos Dumont (k. 324.050); em 27 de junho de 1880, o de Santos Dumont a Barbacena (k. 378.192); em 28 de outubro de 1881, o de Barbacena a Carandahy (k. 419.652); em 15 de dezembro de 1883, o de Carandahy a Lafayette (k. 462.278); em 16 de julho de 1887, o de Lafayette a Itabirito (k. 523.535); em 13 de fevereiro de 1891, o de Itabirito a Sabará (k. 582.424); em 6 de abril de 1893, o de Sabará a Santa Luzia (k. 610.381); em 17 de junho de 1895, o de Santa Luzia a Pedro Leopoldo (k. 648.023); em 14 de setembro de 1896, o de Pedro Leopoldo a Sete Lagoas (k. 684.335); em 5 de agosto de 1904, o de Sete Lagoas a Cordisburgo (k. 743.467); em 5 de agosto de 1905, o de Cordisburgo a Curvello (k. 797.297); em 15 de março de 1906, o de Curvello a Corintho (k. 852.175); em 28 de maio de 1910, o de Corintho a Pirapora (k. 1.005.940); em 1922, o de Pirapora a Independencia (k. 1.007.873).

Em 14 de novembro de 1914 foi inaugurada a estação Joaquim Murтинho, no k. 477.823, da Linha do Centro; e em 20 de junho de 1917 era aberta ao tráfego a linha do Paraopeba, entre Joaquim Murтинho e Belo Horizonte (k. 639.951).



“Princesa Imperial” — Locomotiva que inaugurou o tráfego da Central

Em 7 de setembro de 1895 foi inaugurado o trecho de General Carneiro (k. 590.310 da Linha do Centro) a Belo Horizonte (k. 604.653), construído pelo Estado de Minas e incorporado à Central em 13 de dezembro de 1899. A construção desses 14 k. 343 de linha antecedeu a do trecho de Belo Horizonte a Joaquim Murтинho, por isso que foi esse o primeiro, o mais fácil, o mais curto caminho para a nascente capital do Estado, a qual, crescendo em importância, exigiu o caminho mais amplo da bitola larga, cujo traçado, seguindo o vale do Paraopeba e transpondo depois o divisor das águas desse e do Rio das Velhas, chegou à capital mineira, como se disse, em 1917.

Entre D. Pedro II e Belo Horizonte a linha (a que passa pelo vale do Paraopeba) é de bitola larga (1<sup>m</sup>,60), com linha quadrupla da Central a Engenho de Dentro (k. 11.398), sextupla de Engenho de Dentro a Madureira (k. 16.680), novamente quadrupla de Madureira a Deodoro (k. 22.058) e dupla de Deodoro a Barra do Pirahy (k. 108.222).

Entre Lafayette e Independência e entre General Carneiro e Belo Horizonte a linha é de bitola estreita (1<sup>m</sup>,00). Os trechos de Barão de Vassouras a Juparanã, de Parahyba a Entre Rios, e de Lafayette ao k. 503.600 do ramal de Ponte Nova, são de bitola mixta.

Com a proclamação da República, em 1889, veio a Estrada de Ferro D. Pedro II a denominar-se *Estrada de Ferro Central do Brasil* (\*), passando a chamar-se *Central* a antiga estação da *Côrte*, primitivamente estação do *Campo*.

(\*) Aviso n. 143, de 23 de novembro de 1889.

Em 1926, sob a administração Carvalho Araujo, começou emfim a "justiça de Deus na voz da Historia", recollocando o nome de *D. Pedro II* na estação inicial da Estrada a que *D. Pedro II* dispensou o melhor das suas attenções patrioticas.

Embora ainda esteja longe de realizar o seu principal objectivo, que é attingir, através do enorme e elevado massico das terras brasileiras, o valle profundo do Amazonas, a Central do Brasil, pela sua situação geographica, pela extensão das suas linhas, já constitue a mais importante rêde ferroviaria do paiz, o tronco principal do qual é tributaria toda a viação do norte e do sul da Republica.

A bacia do S. Francisco com toda a sua extensa rêde de navegação fluvial, e para onde convergem grandes linhas ferreas do Centro e do Nordêste; a do Rio Doce, riquissima; a do Parahyba, povoada e fertil; e a do Paraná, futura e grande, estão ligadas pelos trilhos da Central.



Primitivos carros de 1ª classe

Perlongando, entretanto, a vista sobre o schema das linhas da Estrada, conclue-se logo, sem o temor da contradita de grandes financistas, que a construção urgente de algumas das suas linhas estudadas constitue imperiosa necessidade. A conclusão dos ramaes de Angra e de Lima Duarte; o prolongamento do ramal de S. Paulo até Santos; e a ligação das linhas desse mesmo ramal com as da Sorocabana, são obras exigidas pela propria vida administrativa da Estrada, que nellas vê tambem a realização immediata de grande parte dos seus objectivos.

## ADMINISTRAÇÃO

### DIRECÇÃO GERAL

Directoria.

Sub-Directoría.

Gabinete.

Secretaria.

#### 1ª DIVISÃO — Administração Geral

CHEFIA.

1ª SUB-CHEFIA — Inspectorias Financeiras: Da receita. Da Despesa. Do Thesouro.

2ª SUB-CHEFIA — Inspectorias Economicas: Da Estatística. Commercial.

3ª SUB-CHEFIA — Inspectorias de Materiaes: Administrativa. Technica.

#### 2ª DIVISÃO — Trafego

CHEFIA.

1ª SUB-CHEFIA — Movimento.

2ª SUB-CHEFIA — Inspectoria de Reclamações. 4 Inspectorias de Trafego.

3ª SUB-CHEFIA — 5 Inspectorias de Trafego.

#### 3ª DIVISÃO — Linha e Edificios

CHEFIA.

1ª SUB-CHEFIA — 1ª secção: Campo e Cadastro. 2ª secção: Estudos e Projectos. 3ª secção: Architectura. 4ª secção: Desenhos.

2ª SUB-CHEFIA — 15 Inspectorias de Linha.

3ª SUB-CHEFIA — Inspectorias Especiaes: Telegraphos e Illuminação, Signalização, Officinas, Florestal.

#### 4ª DIVISÃO — Locomoção

CHEFIA.

1ª SUB-CHEFIA — Secção Experimental. Secção de Estudos e Projectos. Secção de Desenhos.

2ª SUB-CHEFIA — 9 Inspectorias de Locomoção.

3ª SUB-CHEFIA — Officinas do Engenho de Dentro e de Bello Horizonte.

NOTA — E' esta a organização de serviços constante do Regulamento approved pelo decreto n. 20.560, de 23 de outubro de 1931. A Directoria da Central, previamente autorizada pelo Ministro respectivo, acaba de nomcar uma commissão de technicos para proceder á revisão do referido Regulamento. O quadro acima será, provavelmente alterado. Na duvida, pois, sobre a estabilidade das actuaes sédes das Inspectorias, deixamos de indicar a localização das msemas.

## DADOS ECONOMICOS

### QUADRO DO PESSOAL

Em dezembro de 1929 o quadro do pessoal da Estrada era de 26.826 ferroviarios, sendo 4.781 titulados e 22.115 jornaleiros.

Assim, temos, incluidos os extranumerarios, 9,1 empregados por kilometro, enquanto que a S. Paulo Railway, a importante estrada de ferro que tão integralmente desempenha os seus objectivos economicos, tem 59,96 empregados por kilometro de linha. (\*)

São dados officiaes, portanto, positivos. E estas expressões numericas, parece-nos, bastam para fazer calar (pelo menos na parte relativa ao proclamado excesso de empregados da Central) a critica impiedosa e malsã de certos technicos de bar.

O numero de funcionarios da Estrada é insufficiente para o seu trafego, que attingiu a 1.109 trens diarios em 1929. Enquanto que as sete principaes estradas de ferro do Brasil reunidas, (Leopoldina, Inglesa, Paulista, Sorocabana, S. Paulo-Rio Grande, V. F. do Rio Grande do Sul e E'ste Brasileiro) transportaram no referido anno, 49.248.896 passageiros, a Central, sósinha, transportou 96.994.669.

Pelo relatorio de 1927, da Central, verifica-se (Introdução, pagina XXV), que a Estrada realizava, em 1925, 119 toneladas-milhas por trem milha. Dada a relação entre o peso medio dos nossos trens e o dos trens americanos, poderiamos ter até 24,3 empregados por milhão de toneladas-milhas.

"Se por um lado, — diz muito bem a Introdução citada — os methodos burocraticos obrigam a manter um grande corpo administrativo, por outro lado ha innumerous serviços executados com insufficientia de pessoal. Em muitos perdura a deshumana escala de 12 horas de serviço, por insufficientia de pessoal".

O que importa saber, quanto ao elemento humano em uma estrada de ferro, é o numero de empregados em relação ao peso médio dos trens. Esse numero deve ser inversamente proporcional ao referido peso, isto é, quanto maior for a tonelada-milha por trem-milha, menor deverá ser a quantidade de empregados por milhão de toneladas-milhas.

Ainda neste particular, o veredicto inappellavel dos numeros se declara em favor da Central, como poderá verificar quem se quizer dar o trabalho de cotejar as estatisticas que se prendem ao assumpto.

A evidencia destes factos é tanto mais honrosa para a Estrada, quanto o estudo dos 'factores', no caso de uma possivel situação de

---

(\*) Estatistica das Estradas de Ferro no Brasil relativa ao anno de 1929.

inferioridade em face de outras estradas, poderia eximi-la de todas as culpas.

Em que pese aos propagadores da periodica idéa de um arrendamento antipatriótico, ahí está, attestando irrecusavelmente a capacidade administrativa dos seus dirigentes, e a dedicação incondicional do seu functionalismo, o crescimento diario das rendas da Central, apesar de todas as inaugurações rodoviarias á margem do seu leito.

E por isso que é manifesto o seu grau de desenvolvimento e a excellencia dos seus serviços, temos a mais tranquilla confiança nos destinos da nossa grande via ferrea de penetração e que é, indiscutivelmente, a primeira das suas congêneres nacionaes.

#### PATRIMONIO

Orçava em 1.483.154:806\$486 o valor patrimonial da Estrada em 31 de dezembro de 1932.

Cumpra notar, entretanto, que o serviço de patrimonio, não está ainda aparelhado para fornecer exactamente e em dia, os elementos constitutivos do patrimonio real da nossa opulenta Central do Brasil.

A esse serviço se poderia reunir o do Tombo, Cadastro e Conciencioso da Estrada, para que a Central possa contar com elementos capazes de assegurar o seu direito ou melhor, elementos que a autorizem a dizer até aonde vae o seu direito, quanto a varias propriedades de que ella se julga senhora e possuidora sem, entretanto, apresentar "nenhum documento que elucide o assumpto".

#### DESENVOLVIMENTO DAS LINHAS

O desenvolvimento das linhas singela, dupla, quadrupla, e sextupla era, em 1932, de 3.880 k. 871, incluidos os desvios com 582 k. 146 e as 9 linhas circulares.

#### EXTENSÃO DAS LINHAS

Incluindo as linhas incorporadas em 1930 (Banal e Rio do Ouro) e 1932 (Therezopolis), é de 3.215 k. a extensão propriamente das linhas, assim discriminadas:

Bitola larga .....	1.235 K.
Bitola estreita .....	1.980 K.
	<hr/>
	3.215 K.

DISTRIBUIÇÃO DAS LINHAS POR ESTADOS

Districto Federal .....	124 K.
Estado do Rio .....	870 K.
Estado de S. Paulo .....	341 K.
Estado de Minas .....	1.880 K.
	<hr/>
	3.215 K.



Primitivos carros de dois andares, para passageiros

DIVISÃO DAS LINHAS

As linhas da Central grupam-se em duas grandes rêdes: a da Central propriamente dita e a da Auxiliar. A primeira compõe-se de bitola larga (1<sup>m</sup>,60) e estreita (1<sup>m</sup>,00); a segunda é constituída exclusivamente de bitola estreita (1<sup>m</sup>,00).

Cada uma dessas rêdes apresenta a sua linha tronco, ramaes e sub-ramaes, pela seguinte fôrma:

## RÉDE GERAL

BITOLA	LINHAS E RAMAES	PONTO INICIAL	PONTO TERMINAL	POSIÇÃO KI-LOMETRICA	
				Ponto inicial	Ponto terminal
1,60	Linha do Centro....	D. Pedro II.....	Lafayette.....	000	463
1,00	Linha do Centro....	Lafayette.....	Independencia.....	463	545
1,60	Linha do Centro....	Jm. Murtinho.....	Bello Horizonte....	478	163
1,00	Linha do Centro....	Bello Horizonte....	General Carneiro...	640	14
1,60	Ramal da Maritima..	D. Pedro II.....	Maritima.....	000	1
1,60	Ramal de S. Diogo..	D. Pedro II.....	S. Diogo.....	000	1
1,60	Circ. de Campinho..	Madureira.....	Madureira.....	17	2
1,60	Ramal de Angra....	Deodoro.....	Mangaratiba.....	22	82
1,60	Circular de Bangú...	Bangú.....	Bangú.....	31	3
1,60	Circ. do Matadouro.	Santa Cruz.....	Santa Cruz.....	55	3
1,60	Ramal de Austin....	Austin.....	Santa Cruz.....	45	30
1,60	Ramal de Austin....	Austin.....	Carlos Sampaio....	45	4
1,60	Ram. de Paracamby.	Guedes da Costa...	Paracamby.....	65	6
1,60	Ramal de S. Paulo..	Barra.....	Norte.....	109	391
1,00	Sub-ram. de Bananal	Sandade.....	Bananal.....	156	27
1,00	Sub-ramal Piquete..	Lorena.....	Piquete.....	281	18
1,60	Variante do Tietê...	Calmon Vianna....	5ª Parada.....	465	33
1,60	Ramal Lima Duarte..	Bemfia.....	Lima Duarte.....	289	52
1,00	Ramal de Piranga...	Santos Dumont....	Mercês.....	325	57
1,00	Ramal de Ponte Nova	Burnier.....	Ponte Nova.....	498	145
1,00	Ramal Sta. Barbara.	Sabará.....	Entroncamento...	583	171
1,00	Ramal Diamantina...	Corintho.....	Diamantina.....	853	147
1,00	Ramal Montes Claros	Corintho.....	Montes Claros....	853	263
1,00	Linha Auxiliar.....	Alfredo Maia.....	Porto Nevo.....	000	241
1,00	Ramal do Jacutinga.	Governador Portella	S. R. do Jacutinga..	112	147
1,00	Sub-ramal A. Arinos.	Valença.....	Afonso Arinos....	183	60
1,00	Ramal de S. Pedro...	Del Castillo.....	S. Pedro.....	8	52
1,00	Sub-ram. de Represas	Rio do Ouro.....	Represas.....	50	3
1,00	Sub-ram. do Tinguá.	José Bulhões.....	Tinguá.....	38	12
1,00	Sub-ra. Mantiquira..	Belford Roxo.....	Galvão.....	28	35
1,00	Mant. a João Pinto..	Mantiquira.....	João Pinto.....	52	6
1,00	Xerem a Registo....	Xerem.....	Registo.....	55	1
1,00	Linha Therezopolis.	Piedade.....	Therezopolis.....	000	37
					3.215

MATERIAL RODANTE (1929)

ESPECIE	BITOLA DE 1 <sup>ma</sup> ,60	BITOLA DE 1 <sup>ma</sup> ,00	TOTAL
Locomotivas.....	433	223	656
Carros e vagões.....	6.082	2.257	8.339

RECEITA

A receita do trafego ou industrial attingiu, em 1929, a importancia de 184.138:642\$223.

O total indicado se discrimina pelas rubricas seguintes:

1 — Passageiros.....	59.979:501\$255
2 — Bagagens e encomendas.....	17.923:220\$925
3 — Animaes.....	4.596:177\$700
4 — Mercadorias.....	72.833:645\$765
5 — Telegrammas.....	125:504\$484
6 — Rondas diversas.....	29.680:592\$094
	<u>184.138:642\$223</u>

Além da referida receita industrial, a Estrada arrecadou as seguintes rendas:

Renda dos Proprios .....	77:276\$800
Renda Extraordinaria .....	797:930\$971
Renda Eventual .....	619:645\$629
	<u>1.494:853\$400</u>

Distribuida pelas rubricas: imposto do sello, de nomeação, de renda, de transportes, de viação, fundo para obrigações ferroviarias, *Diario Official* e montepio, arrecadou ainda a Estrada, para o The-souro Nacional, a importancia de 22.514:621\$703.

Assim, temos: receita total da Estrada, 208.148:117\$326. Como o custeio foi (apesar da majoração de 100 % nos vencimentos do funcionalismo) de 194.332:178\$495, verifica-se, á luz dos numeros, que o proclamado regimen deficitario da Central, tem seus conformes.

O *deficit* da Estrada manifesta-se apenas pela voz daquelles que procuram na renda que elles chamam "industrial", os recursos para cobrir as despesas de custeio.

Consideradas no "custeio" sómente as despesas ordinarias, excluindo portanto, as grandes reparações e reconstruccões de obras,

material rodante, etc., como fazem varias importantes empresas estrangeiras, o saldo apparecerá. E apparecerá exactamente para, accumulado anno a anno, fazer face ás despesas de obras novas, material rodante, etc., que devem ser custeadas pelo fundo especial designado na rubrica — "Obrigações ferroviarias", e para a qual concorreu a Estrada, no referido anno de 1929, com a importancia de 13.617:424\$775, *tirados da sua renda*.

A Central do Brasil não pôde ser encarada como empresa industrial cujo fim é enthesourar dinheiro. Estrada de ferro de propriedade do Governo, a Central do Brasil não deve ter por objectivo dar lucros directos como qualquer empresa industrial. Os serviços publicos, especialmente os federaes, não visam a accumulção de saldos; elles apenas procuram um maior desenvolvimento, para attingir o seu destino social, que é facilitar as transacções afim de produzir a renda indirecta.

O destino da Central é beneficiar a lavoura, a industria, o commercio, determinando o desenvolvimento e o progresso das regiões por ella servidas e dando á União lucros indirectos de muito maior valia que os directos.

A propria elevação de tarifas é problema que deve ser cautelosamente estudado, deixando de parte as comparações com paizes que, embora productores de material rodante e possuidores de combustivel barato, têm tarifas superiores ás da Central.

Somos um paiz em formação e o regimen tarifario baixo tem concorrido para crear e incrementar o progresso de zonas industriaes cujo desenvolvimento só pôde trazer vantagens para a Estrada, uma vez que esta saiba provocar a preferencia no transporte de mercadorias de taes regiões.

#### VIAJANTES TRANSPORTADOS (1929)

	Quantidade
Trens de suburbios e pequeno percurso .....	92.477.919
Trens do interior .....	4.516.750

#### NUMERO DE TRENS

Durante o anno de 1929 foram formados 405.056 trens, assim discriminados:

	B. larga	B. estreita	Total
1. Passageiro . . . . .	206.469	42.632	249.101
2. Mixtos . . . . .	23.880	22.629	46.509
3. De carga (inclusive em serviço proprio). . . . .	75.857	33.589	109.446
Totacs. . . . .	306.206	98.850	405.056

A média diaria em todas as linhas foi, em 1929, de 1.109 trens, sendo que a de suburbios da bitola larga no Rio elevou-se a 430, o que corresponde ao intervallo médio de '3'3" entre dois trens; para os de suburbios de S. Paulo a média diaria foi de 31; para os da Linha Auxiliar, 74 (66 dos suburbios do Rio e 8 dos da Rêde Fluminense); e para os do interior, 98 na bitola larga e 40 na estreita.

O percurso total dos trens em ambas as bitolas foi de 20.347.675 kilometros.



"Independência"

#### PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES

O percurso kilometrico total dos carros e vagões em ambas as bitolas, foi o seguinte, em 1929:

1. Passageiros . . . . .	118.738.490		
2. Correio e chefe de trem.....	6.106.957		
3. Dormitorios . . . . .	10.427.635		
4. Bagagem . . . . .	22.358.223		
5. Mercadorias . . . . .	162.067.682		
6. Animaes . . . . .	22.922.172		
7. Vasios :			
Carros . . . . .	1.594.214		
Vagões . . . . .	45.662.441	47.256.655	389.877.814

Pontes

LINHA	PONTE	EXTENSÃO	POSIÇÃO	RIO
Centro.....	S. Francisco.....	694 mts.	K. 1.006	S. Francisco
	Serraria.....	204 »	» 209	Parahybuna
	Paraizo.....	194 »	» 135	} Parahyba
	Desengano.....	173 »	» 130	
	Boa Vista.....	136 »	» 173	Rio Preto
São Paulo.....	Rio Preto.....	118 »	» 220	} Parahyba
	Guararema.....	162 »	» 425	
	Suruby.....	119 »	» 189	
Montes Claros.....	Cachoeira.....	117 »	» 264	} Parahyba
	Dr. Paulo Frontin..	167 »	» 878	
Auxiliar.....	Parahyba.....	237 »	» 164	} Parahyba
	Sapucaia.....	144 »	» 212	
	Anta.....	137 »	» 201	
Austin.....	Guandú-mirim.....	120 »	» 70	Guandú-mirim
Santa Barbara .....	Sabará.....	100 »	» 584	Rio das Velhas

Viaductos

Os viaductos “Lauro Muller”, dentro da cidade do Rio; “Dr. Frontin”, no kilometro 104, da Linha Auxiliar; os de “Retiro” “Bôa Vista” e “Vasconcellos”; respectivamente nos kilometros 266, 379 e 389 da Linha do Centro; o do “Garrafão” na linha de Thezopolis, são obras de arte que maravilham o passageiro e honram a engenharia nacional. (\*)

Além das pontes e viaductos propriamente da linha, possui a Central varias “passagens”, obras de vulto que lhe augmentam o valor patrimonial, e que levam uma nota de arte e de progresso ás localidades em que estão construidas. Entre ellas citemos: as dos suburbios do Rio; a de Entre Rios; a de Juiz de Fóra; a de Barbacena; as tres de Bello Horizonte — a subterranea, sob os trilhos da Central e da Oeste, a que liga a cidade ao bairro da Floresta, sobre aquelles mesmos trilhos, e a que dá passagem á Avenida de Contorno.

(\*) Sôbe a mais de 1.200 o numero de pontes e viaductos da Estrada.

**Tunneis**

Em todas as suas linhas conta a Central 55 tunneis, perfazendo todos elles a extensão de 13 k. 660.

LINHA	ORDEM	POSIÇÃO	EXTENSÃO
		m	m
	1	72.609	258,25
	2	74.525	307,20
	3	76.316	115,90
	4	76.624	129,75
	4 A	78.175	25,40
	5	78.820	119,00
	6	79.184	115,50
	7	80.788	461,50
	8	82.255	96,50
	9	82.563	198,25
	10	83.131	210,00
	11	84.160	660,30
	11 bis	84.160	660,30
	12	88.235	2.233,60
	12 bis	88.235	2.245,70
	14	97.549	74,80
CENTRO.....	15	104.248	216,10
	16	157.470	159,00
	17	220.530	91,20
	18	224.448	114,00
	19	232.816	120,00
	20	256.570	143,00
	21	262.978	79,60
	22	270.380	552,20
	23	314.382	240,70
	24	342.329	196,00
	25	342.914	108,00
	26	345.483	144,00
	27	347.061	140,00
	28	349.231	74,00
	29	349.335	48,00
	30	349.631	106,00
	31	498.455	254,00
	32	543.554	118,00
PARAOPEBA.....	1	542.643	288,90
	2	554.115	198,90
	3	619.155	213,70

LINHA	ORDEM	POSIÇÃO	EXTENSÃO
		m	m
MARITIMA.....	1	0 463	86,00
	2	0.794	315,00
SÃO PAULO.....	1	137.716	71,06
	2	422.354	200,00
LIMA DUARTE.....	1	317.600	92,00
PONTE NOVA.....	1	535.953	92,30
	2	541.480	41,00
	3	543.642	65,80
	4	543.920	106,00
	5	554.910	69,00
SANTA BARBARA.....	1	595.380	168,00
	2	630.220	110,00
	3	631.542	80,00
	4	634.337	87,00
	5	634.650	31,50
	6	638.552	99,00
AUXILIAR.....	1	257.488	136,00
THEREZOPOLIS.....	1	36.050	195,00

## ESTAÇÕES

O numero total das estações da Estrada é de 561, sendo 391 da Linha do Centro e Ramaes e 170 da Linha Auxiliar. Dessas estações, 9 pertencem simultaneamente ás duas rêdes.

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
D. Pedro II.....	000.0	5,508	29- 3-1858
Lauro Müller.....	2.360	8,188	12-11-1907
São Christovão ♦ .....	3.460	4,372	16- 7-1859
Derby Club.....	4.238	8,540	2- 8-1885
Mangueira .....	4.879	11,803	10- 8-1869
S. Francisco Xavier.....	5.880	16,596	16- 3-1861
Rocha.....	6.470	14,506	1-12-1885
Riachuelo.....	7.070	15,143	1- 2-1869
Sampalo .....	7.742	17,689	12- 7-1885
Engenho Novo.....	8.630	17,228	29- 3-1858
Silva Freire.....	9.106	21,518	13-11-1926
Meyer .....	9.507	23,663	13- 5-1889
Todos os Santos.. .....	10.189	27,893	24-12-1868
Engenho de Dentro.....	11.398	26,850	10-12-1873
Encantado.....	12.142	28,747	15- 4-1868
Piedade.....	13.120	35,761	11- 4-1873
Quintino Bocayúva.....	14.357	40,548	1- 5-1886
Cascadura .....	15.403	33,872	29- 3-1858
Madureira ♦ .....	16.680	27,754	9- 2-1897
Oswaldo Cruz.....	18.099	20,043	17- 4-1898
Prefeito Bento Ribeiro.....	19.278	19,625	7-11-1914
Merechal Hermes.....	20.502	16,361	1- 5-1913
Deodoro ♦ .....	22.058	16,037	8- 3-1859
Ricardo de Albuquerque.....	24.454	26,370	1- 6-1913

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Anchieta.....	26.484	19,815	1-10-1896
Nilepolis... ..	28.724	16,587	8-11-1914
Mesquita.....	31.952	17,535	2- 3-1884
Nova Iguaçu... ..	35.349	26,197	29- 3-1858
Morro Agudo.....	39.741	28,329	13- 4-1890
Austin.....	44.503	42,649	17- 9-1896
Queimados.....	48.278	29,745	29- 3-1858
Caramujos.....	54.920	26,040	27- 1-1914
Belém ♦.....	61.749	30,170	8-11-1858
Guedes da Costa ♦.....	64.859	34,161	1914
Ellison.....	68.181	84,036	1914
Mário Bello.....	71.030	135,704	16- 7-1878
Serra.....	75.478	214,348	16- 7-1878
Scheld.....	77.924	252,490	21- 4-1893
Palmeiras.....	82.107	326,179	5- 6-1876
Paulo da Frontin.....	85.501	385,982	12- 7-1863
Humberto Antunes.....	89.763	446,206	1- 5-1894
Engº. Neri Ferreira.....	91.975	417,299	2- 2-1911
Mendes.....	92.635	411,826	7- 8-1864
Martins Costa.....	96.386	336,873	1914
Morsing.....	98.267	391,038	1- 5-1894
Sant'Anna ♦.....	102.315	362,323	7- 8-1864
Barra do Pirahy ♦.....	108.222	357,060	7- 8-1864
Ypiranga.....	115.592	354,088	13- 4-1860
Demetrio Ribeiro.....	121.469	350,653	12- 4-1898
Barão de Vassouras ♦.....	128.528	345,255	18- 6-1865
Juparanã ♦.....	132.153	340,553	17-12-1865
Parada do Mello.....	137.700	—	—

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Teixeira Leite.....	142.705	323,743	12- 4-1879
Sebastião de Lacerda.....	146.815	319,722	27-11-1866
Alliança.....	154.072	311,747	28- 9-1881
Casal.....	159.225	318,613	1-10-1867
Carlos Niemeyer.....	165.549	313,369	12- 1-1898
Andrade Pinto.....	170.232	295,860	5- 5-1867
Vieira Cortez.....	177.770	281,808	5- 7-1885
Parahyba do Sul ♦.....	187.231	278,833	11- 8-1867
Barão de Angra.....	192.461	271,771	1-10-1912
Entre Rios ♦.....	197.613	271,263	13-10-1867
Fernandes Pinheiro.....	204.433	340,196	23- 4-1898
Serraria.....	212.079	308,885	20- 9-1874
Souza Aguiar.....	217.010	308,931	8-11-1884
Parahybuna.....	225.698	339,701	28- 9-1874
Afonso Arinos.....	229.189	353,206	21- 6-1911
Barão de Nepomuceno.....	232.000	—	1929
Sobragy.....	238.060	453,896	21- 6-1911
Cotegipe.....	245.086	468,270	5-11-1875
Mathias Barbosa.....	252.681	477,442	31-10-1875
Cedofeita.....	256.289	519,555	30-12-1875
Retiro.....	266.233	623,450	30-12-1875
Juiz de Fora ♦.....	275.067	678,766	30-12-1875
Mariano Procopio.....	277.518	678,812	20-11-1876
Francisco Bernardino.....	281.577	680,900	3- 7-1906
Barbosa Lage.....	283.199	681,000	15-11-1926
Setembrino de Carvalho.....	285.987	685,534	15- 6-1923
Bemfica ♦.....	288.582	685,262	1- 2-1887
Dias Tavares.....	293.771	694,200	31- 7-1834

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Chapeu d'Uvas.....	303.211	705,380	1- 2-1877
Ewbank da Camara.....	310.015	776,407	12-10-1890
Serglo de Macedo.....	317.365	821,362	25- 7-1912
Deposito de Palmyra.....	321.972	838,007	11-11-1914
Santos Dumont ♦.....	324.050	838,014	1- 2-1877
Mantiqueira ♦.....	337.187	879,329	16- 6-1878
Cabangú.....	341.378	943,457	1925
Rocha Dias.....	344.417	990,572	11- 9-1896
João Ayres.....	351.654	1.116,378	16- 6-1878
Sítio ♦.....	363.252	1.039,551	21-10-1878
Dr. Sá Fortes.....	368.382	1.039,725	15- 8-1897
Barbacena ♦.....	378.192	1.135,741	27- 6-1880
Sanatorio.....	379.869	1.115,629	1-12-1892
Alfredo de Vasconcellos.....	389.523	1.043,731	1- 2-1896
Kilometro 392.....	391.678	1.069,600	3- 6-1924
Bias Fortes.....	394.096	1.097,961	14-11-1914
Ressaquinha.....	402.457	1.120,100	12- 4-1882
Hermillo Alves.....	410.402	1.134,252	2- 3-1898
Carandahy.....	419.652	1.057,499	28-10-1881
Herculano Penna.....	424.701	1.115,601	9- 8-1894
Pedra do Sino.....	429.926	1.072,141	19- 5-1894
Christiano Ottoni.....	438.650	988,884	15-12-1883
Buarque de Macedo.....	450.117	978,532	15-12-1883
Bananeiras.....	460.503	931,700	29- 3-1928
Lafayette ♦.....	462.278	931,700	15-12-1883
Morro da Mina ♦.....	463.862	—	1916
Gagá.....	473.213	889,748	6- 5-1889
Dr. Joaquim Murтинho ♦.....	477.823	881,738	14-11-1914

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTIITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Lobo Leite.....	482.741	889,823	25- 8-1886
Chrockatt de Sá.....	491.439	1.016,425	3-11-1897
Burnier ♦.....	497.931	1.126,143	16- 7-1887
Engº. Corrêa.....	509.593	957,303	1-12-1896
Itabirito.....	523.535	848,143	16- 7-1887
Esperança.....	527.707	840,586	10-10-1891
Agular Moreira.....	535.868	786,136	31- 1-1898
Monteiro de Barros.....	541.994	77 ,556	31- 1-1898
Rio Acima.....	550.693	739,356	1- 6-1890
Honorio Bicalho.....	560.905	729,736	1- 6-1890
Raposos ♦.....	570.314	715,536	13- 2-1891
Sabará ♦.....	582.424	704,536	13- 2-1891
Roça Grande.....	585.125	704,536	—
General Carneiro ♦.....	590.310	694,536	1- 2-1895
Capitão Eduardo.....	601.824	694,536	15-11-1912
Bicas.....	605.427	—	—
Santa Luzia.....	610.381	680,536	6- 4-1893
Ribeirão da Matta.....	620.740	681,031	1- 6-1915
Vespasiano.....	627.292	680,736	6-11-1894
Nova Granja.....	632.440	690,098	1- 5-1910
Dr. Lund.....	642.504	691,695	15- 2-1895
Pedro Leopoldo.....	648.023	698,034	17- 6-1895
Mattosinhos.....	658.460	743,000	31- 8-1895
Perlpery.....	660.414	743,000	19-11-1912
Arco Verde.....	668.071	738,504	13- 5-1913
Prudente de Moraes.....	672.000	733,736	14- 9-1896
Sete Lagoas.....	684.335	771,236	14- 9-1896
Wencesláu Braz.....	692.975	701,000	9-1914
Silva Xavier.....	705.279	768,436	20- 2-1899

ESTAÇÃO	POSIÇÃO		INAUGURAÇÃO
	m	m	
Carvalho de Almeida.....	714.330	683,100	28-11-1903
Araçá.....	728.546	702,100	28-11-1903
Cordisburgo.....	743.467	664,000	5- 8-1904
Maquiné.....	764.077	671,000	5- 8-1904
Mascarenhas.....	769.741	735,000	11- 3-1905
Gustavo da Silveira.....	767.117	605,000	5- 8-1905
Curvello.....	797.297	632,000	5- 8-1905
Tamboril.....	812.000	580,820	15- 3-1906
Osorio de Almeida.....	829.632	682,304	15- 3-1906
Corintho ♦.....	852.175	607,571	15- 3-1906
Contra.....	875.021	586,508	22-10-1906
Beirão.....	894.289	510,409	27- 2-1908
Lassance.....	918.989	529,535	27- 2-1908
Porto Faria.....	939.799	500,479	1- 2-1910
Varzea da Palma.....	962.575	498,378	1- 2-1910
Buritys.....	976.236	488,928	28- 5-1910
Aarão Reis.....	987.810	568,642	4-11-1914
Pirapora.....	1.005.940	472,060	28- 5-1910
Independência.....	1.007.873	479,300	28-10-1922

### LINHA DO PARAOPÉBA

Dr. Joaquim Murtinho ♦.....	477.823	881,738	14-11-1914
Congonhas do Campo.....	486.421	869,570	14-11-1914
Engº. Caetano Lopes.....	498.550	846,889	14-11-1914
João Ribeiro.....	504.180	843,862	14-11-1914
Arrojado Lisboa.....	514.820	820,824	20- 6-1917
Benjamin Jacob.....	522.040	813,056	—

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Bello Valle.....	530.034 <sup>m</sup>	797,104 <sup>m</sup>	20- 6-1917
Carloca.....	539.745	791,676	—
Moeda.....	543.584	799,497	16- 6-1919
Marinhos.....	553.618	837,450	16- 6-1919
Mello Franco.....	566.080	753 917	25- 6-1918
Almorrheimas.....	574.000	737,297	—
Brumadinho.....	579.380	736,697	20- 6-1917
Souza Nêscheze.....	584.890	727,441	—
Feche do Funil.....	586.920	727,441	20- 6-1917
Jacaré.....	592.038	725,441	20- 6-1917
Leprosario.....	594.010	728,013	—
Sarzedo.....	601.273	766,262	20- 6-1917
Ibiretê.....	612.735	882,093	20-6 -1917
Jatobá.....	619.746	950,293	20- 6-1917
Barreiro.....	624.732	916,457	10-12-1919
Gamelleira.....	633.094	860,735	20- 6-1917
Calafate.....	636.170	848,948	2-1920
Bello Horizonte.....	639.951	836,466	7- 9-1895
Arrudas.....	641.724	826,000	12-10-1914
Horte Florestal.....	644.674	809,821	—
Caetano Furquim.....	647.708	803,804	7- 9-1902
Marzagão.....	652.043	726,248	7- 9-1902
General Carneiro ♦.....	654.294	694,536	1- 2-1895

### RAMAL DA MARITIMA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
D. Pedro II.....	000	5,508	29- 3-1858
Maritima.....	1.308	2,500	25-10-1880

### RAMAL DE S. DIOGO (\*)

D. Pedro II.....	000	5,503	29- 3-1853
São Diogo.....	1.661	5,000	20- 3-1859

### CIRCULAR DE CAMPINHO

Madureira ♦.....	16.450	27,754	15- 6-1890
Campinho.....	17.184	28,264	1897

### CIRCULAR DO MATADOURO

Santa Cruz ♦.....	54.774	8,782	2-12-1878
Matadouro.....	56.498	5,200	1- 1-1834

### RAMAL DE PARACAMBY

Guedes da Costa ♦.....	64.859	34,161	12- 7-1863
Lages.....	67.995	42,334	21- 9-1906
Paracamby.....	70.004	42,900	1- 8-1861

(\*) O ramal, propriamente, não chega a ter 300 metros; e, antes, um desvio.

RAMAL DE ANGRA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO		INAUGURAÇÃO
	m	m	
Deodoro ♦.....	22.058	16,037	8- 3-1859
Villa Militar.....	24.264	21,030	18- 8-1910
Cel. Magalhães Bastos.....	25.180	22,710	1914
Realengo.....	27.395	32,422	2-12-1878
Moça Bonita.....	29....	—	—
Bangá.....	31.039	40,387	1- 5-1890
Senador Camará.....	33.229	42,900	15- 1-1923
Santissimo.....	35.893	47,391	23-11-1890
Senador Vasconcellos.....	39.080	33,112	7-11-1914
Campo Grande.....	41.621	26,000	2-12-1878
Inhoahyba.....	45.320	21,954	1- 9-1918
Kosmos.....	47.393	23,990	1- 7-1928
Paciencia.....	49.283	20,948	1- 6-1897
Santa Cruz ♦.....	54.774	8,782	2-12-1878
Itaguahy.....	65.606	3,800	14-11-1910
Corôa Grande.....	75.679	2,200	17-11-1911
Itacurussá.....	81.522	2.400	17-11-1911
Muriqy.....	85.612	3,000	7-11-1914
Prala Grande.....	88....	—	1925
Sahy.....	91.312	4,400	7-11-1914
Ibicuhy.....	95.200	6,000	23- 8-1920
Engº. Junqueira.....	98.801	6,000	7-11-1914
Ribeira.....	101....	—	1925
Mangaratiba.....	103.241	2,000	7-11-1914

RAMAL DE AUSTIN

Austin ♦.....	44.503	42,649	17- 9-1896
Cabuçã.....	49.603	39,600	6- 2-1926
Engº. Araripe.....	58.823	16,000	6- 2-1926
Engº. Heitor Lyra.....	68.103	—	—
Santa Cruz.....	76.303	8,782	—

RAMAL DE SÃO PAULO

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Barra do Pirahy ♦	108.222	357,060	7- 8-1864
Pulverisação.....	110.668	357,062	10- 9-1917
Santa Cecília.....	112.508	358,156	1912
União.....	115.836	360,250	5-12-1920
Dr. Luis de Paula.....	117.643	—	—
Vargem Alegre.....	121.890	346,000	20- 1-1891
Pinheiro.....	130.192	365,585	25- 3-1871
Tres Póços.....	135.768	369,117	1926
Rademaker.....	138.353	373,766	1-11-1892
Volta Redonda.....	144.482	374,200	16- 9-1871
Barra Mansa ♦	154.035	376,000	16- 9-1871
Saudade ♦	156.473	377,800	8- 8-1883
Pombal.....	164.798	380,600	24- 9-1874
Primavera.....	169.000	—	—
Florião.....	172.910	387,000	10- 8-1872
Bulhões.....	182.186	397,890	15-10-1897
Suruby.....	188.868	397,280	4-12-1878
Rezende.....	190.777	394,690	8- 2-1873
Marechal Jardim.....	197.799	399,230	8- 3-1898
Barão Homem de Mello.....	203.741	407,640	23- 3-1873
Itatiaia.....	211.108	446,000	2- 1-1874
Eng <sup>o</sup> . Passos.....	216.554	465,872	30- 6-1873
Eng <sup>o</sup> . Bianor.....	221.559	462,748	18- 8-1921
Queluz.....	228.064	470,870	18- 6-1874
Inspector Octalicio.....	232.990	—	21- 7-1909
Villa Queimada.....	236.746	484,619	1- 9-1896
Lavrinhas.....	245.839	507,812	12-10-1874

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m	
Cruzeiro ♦ .....	252.382	514,012	4- 9-1898
Embaú.....	259.322	510,819	11- 4-1921
Gachoeira .....	265.492	520,490	20- 7-1875
Cannas .....	272.330	527,590	28- 9-1877
Lorena ♦ .....	280.604	524,400	8- 7-1877
Engo. Nelva.....	287.491	538,000	4- 7-1921
Guaratinguetá.....	293.324	527,000	13- 5-1877
Apparecida.....	298.108	554,000	13- 5-1877
Roseira.....	308.804	544,030	27- 3-1877
Moreira Cesar.....	314.958	554,839	15- 7-1898
Pindamonhangaba ♦ .....	325.961	552,230	18- 1-1877
Tremembé.....	336.713	554,000	26- 7-1914
Taubaté.....	344.336	586,270	27-12-1876
Quiririm.....	352.686	553,770	27-12-1876
Engo. Sá e Silva.....	358.153	559,370	18- 8-1921
Caçapava.....	365.725	557,394	1-10-1876
Eugenio de Mello.....	376.064	562,158	22- 3-1898
Engo. Martins Guimarães.....	381.668	559,650	18- 8-1921
S. José dos Campos.....	388.404	568,900	1- 8-1876
Limoeiro.....	400.002	567,544	5-10-1894
Jacaréhy .....	407.443	569,095	2- 7-1876
Bom Jesus.....	416.120	572,870	5- 8-1894
São Silvestre.....	421.361	581,948	23- 1-1913
Guararema .....	426.743	578,994	2- 7-1876
Luis Carlos.....	433.191	629,430	6-11-1914
Sabaúna .....	437.650	662,760	1- 1-1893
Engo. Cesar de Souza.....	444.946	749,433	19- 8-1921
Mogy das Cruzes.....	450.320	743,464	6-11-1875
Braz Cubas.....	453.636	741,019	16- 9-1929

ESTAÇÃO	POSICÃO		ALTIITUDE	INAUGURAÇÃO
	m	m		
Santo Angelo.....	457.117	738,644	20-	7-1914
Suzano.....	462.548	739,426	6-	11-1875
Calmon Vianna ♦.....	465.240	740,080	7-	2-1926
Poá.....	466.438	744,240	6-	11-1875
Ferraz de Vasconcellos.....	469.526	755,238	29-	7-1926
Carvalho Araujo.....	474.994	757,222	6-	11-1875
Quinze de Novembro.....	478.670	760,815	29-	7-1926
Itaquera.....	481.220	750,485	6-	11-1875
Engo. Arthur Alvim.....	484.833	785,345	19-	8-1921
Villa Mathilde.....	489.574	739,558	19-	8-1921
Carlos de Campos.....	491.403	735,059	2-	8-1894
5ª Parada.....	493.019	738,598	—	—
4ª Parada.....	494.795	746,857	—	—
Norte Cargas.....	497.314	738,856	10-	9-1920
Norte ♦.....	499.153	731,276	6-	11-1875

### SUB-RAMAL DE BANANAL

Saudade ♦.....	156.473	377,800	8-8-	1883
Harmonia.....	160.067	—	—	—
Santo Anteino.....	161.883	386,344	—	—
Cafundó.....	164.396	386,211	—	—
Astréa.....	166.253	394,187	—	—
Rialto.....	168.327	399,200	8-8-	1883
Gloria.....	173.624	—	—	—
Tres Barras.....	177.825	425,474	8-8-	1883
Vista Alegre.....	181.894	—	—	—
Bananal.....	183.023	446,480	8-8-	1883

## SUB-RAMAL DE PIQUETE

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE		INAUGURAÇÃO
		m	m	
Lorena ♦.....	280.604	524,400	8-7-1877	
Ponte do Parahyba.....	283.531	—	—	
Angelina.....	288.021	547,653	—	
Coronel Barreiros.....	291.028	551,198	—	
Francisco Ramos.....	293.481	—	—	
Novaes.....	294.....	—	—	
Bella Vista.....	296.431	—	—	
Piquete.....	297.531	636,298	—	
Estrella do Norte.....	298.818	654,898	—	
General Mendes de Moraes.....	300.051	683,235	—	

## VARIANTE DO TIETE

Calmon Vianna ♦.....	465.240	740,080	7-2-1926
Itaquaquecetuba.....	470.949	742,330	7-2-1926
Engº. Manoel Feio.....	473.371	735,790	7-2-1926
Itahym.....	477.459	737,750	7-2-1926
São Miguel.....	481.515	738,030	7-2-1926
Commendador Ermelino.....	486.191	731,540	7-2-1926
Engº. Goulart.....	493.883	—	7-2-1926
Engº. Trindade.....	494.523	—	7-2-1926
5ª Parada ♦.....	497.770	738,598	—

## RAMAL DE LIMA DUARTE

Bemfica ♦.....	288.582	685,262	1- 2-1877
Manoel Balbino.....	293.688	709,630	13-12-1921
Igrejinha.....	295.187	709,630	13-11-1914
Penido.....	303.261	728,030	13-11-1914
Valladares.....	311.966	677,600	1- 3-1926
Orvalho.....	323.276	727,700	1- 3-1926
Manejo.....	330.549	688,310	1- 3-1926
Parada Lima Duarte.....	338.072	724,000	1- 3-1926
Lima Duarte.....	340.645	704,000	1- 3-1926

### RAMAL DE PIRANGA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO		INAUGURAÇÃO
	m	m	
Santos Dumont ♦.....	324.050	838,014	1- 2-1877
Campo Alegre.....	332.179	834,200	2- 7-1911
Rio Pinho.....	334.767	865,000	2- 7-1911
Boa Sorte.....	340.180	856,000	2- 7-1911
Bom Destino.....	346.226	774,000	2- 7-1911
Oliveira Fortes.....	350.190	826,000	2- 7-1911
Paiva.....	360.846	566,158	6- 9-1914
José Bonifacio.....	367.902	524,558	13-11-1914
Santa Amélia.....	374.933	535,158	13-11-1914
Mercês.....	381.152	515,158	13-11-1914

### RAMAL DE PONTE NOVA

Burnier ♦.....	497.931	1.126,143	16- 7-1887
Usina.....	501.165	1.149,318	8-12-1903
Hargreaves.....	507.649	1.246,741	6- 7-1898
Dom Bosco.....	514.890	1.338,338	1-10-1896
Rodrigo Silva.....	520.788	1.278,556	1- 1-1888
Tripuhy.....	534.186	1.071,212	1- 5-1891
Ouro Preto.....	540.286	1.060,885	1- 1-1888
Victorino Dias.....	543.600	1.022,000	12-10-1914
Passagem.....	547.800	928,000	12-10-1914
Marianna.....	557.950	697,000	12-10-1914
D. Silverio.....	566.798	640,000	18- 2-1923
Ribeirão do Carmo.....	578.270	639,500	18- 2-1923
Lavras Velhas.....	582.950	627,000	1-12-1923
Edgard Werneck.....	593.650	539,000	28- 8-1926
Acaláca.....	607.850	440,000	28- 8-1926
Crasto.....	611.740	417,240	5- 8-1929
Felippe dos Santos.....	615.950	403,000	28- 8-1926
Itá.....	627.050	415,400	28- 8-1926
Ribeirão.....	639.072	433,600	28- 8-1926
Posto Nova ♦.....	643.150	407,000	28- 8-1926

## RAMAL DE SANTA BARBARA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Sabará ♦ . . . . .	582.424	704,536	13- 2-1891
Gaya . . . . .	585.215	712,500	1911
Siderurgica. . . . .	586.180	722,487	1- 4-1919
Pompeu . . . . .	589.479	747,565	5- 4-1919
Cuyabá . . . . .	592.156	761,080	7-12-1908
Desvio João Pinheiro . . . . .	599.6..	897,100	1928
Gorceix . . . . .	603.352	897,143	30- 6-1919
Visconde de Casté . . . . .	607.292	935,146	22- 9-1909
João Vasconcellos . . . . .	619.314	1.141,900	12-11-1910
Gongo Socco . . . . .	633.529	935,000	24- 5-1911
Morro Grande . . . . .	648.270	749,233	24- 5-1911
São Bento . . . . .	652.230	725,503	1- 8-1912
Santa Barbara . . . . .	658.736	721,062	1- 8-1912
Floralia . . . . .	680. . . .	646,045	—
Rio Piracicaba . . . . .	701 . . . .	623,310	—
Monlevade . . . . .	717 . . . .	587,045	—
Macacos . . . . .	726 . . . .	—	—
Cachoeira . . . . .	734 . . . .	—	—
S. José da Lagôa . . . . .	744 . . . .	523,095	—
Entroncamento . . . . .	752 . . . .	—	—

## RAMAL DE DIAMANTINA

Corintho ♦ . . . .	852.175	607,571	15- 3-1906
Roça do Brejo . . . . .	874.665	548,371	28- 5-1910
Santo Hyppólito . . . . .	891.175	510,171	21-12-1910
Monjólos . . . . .	907.175	527,000	1923
Rodeador . . . . .	920.275	669,400	12-10-1911
Conselheiro Matta . . . . .	936.771	965,986	12-10-1912
Barão de Qualcuhy . . . . .	972.155	1.187,115	3- 8-1913
Guinda . . . . .	988.291	1.378,286	15-12-1913
Diamantina . . . . .	999.691	1.262,890	3- 5-1913

## RAMAL DE MONTES CLAROS

ESTAÇÃO	POSIÇÃO		INAUGURAÇÃO
	m	m	
Corintho ♦.....	852.175	607,571	15- 3-1906
Aporá.....	869.227	543,888	1- 5-1917
Kilometro 882.....	882.000	—	—
Francisco Sá.....	897.231	514,000	4- 9-1914
Curimatahy.....	914.800	527,000	4- 9-1914
Guahyba.....	918.746	—	26- 6-1926
Buenopolis.....	929.276	573,720	4- 9-1914
Joaquim Felício.....	945.425	640,000	19- 4-1921
Cattonl.....	961.816	603,400	19- 4-1921
Bueno do Prado.....	977.764	608,000	10-11-1922
Engº. Dolabella.....	989.212	598,400	10-11-1922
Granjas Reunidas.....	994.000	650,300	1- 8-1925
Engº. Navarro.....	1.014.740	637,200	1- 8-1925
Bocayáva.....	1.045.395	662,000	1- 8-1925
Çamillo Prates.....	1.056.834	677,400	1- 9-1926
Engº. Pires Albuquerque.....	1.073.894	665,000	1- 9-1926
Juramento.....	1.086.955	619,000	1- 9-1926
Antonio Olyntho.....	1.106.357	678,600	1- 9-1926
Montes Claros.....	1.115.863	638,000	1- 9-1926

As estações em typo negrita são as das cidades ou villas; as que têm o signal ♦ são as de entroncamento ou baldeação.

É preciso assignalar que as posições kilometricas e altitudes constantes da relação supra. são as que foram fornecidas ao autor, em 1933, pela Secção Technica.

São portanto as posições e altitudes constantes das edições anteriores, uma vez que a Secção do Cadastro ainda não concluiu a revisão das posições e altitudes das estações da Estrada.



# ESTRADAS DE FERRO

que

## CONVERGEM PARA A CENTRAL

- VICTORIA A M. A.
- LEOPOLDINA
- DESADE MINA
- VAL DE MINA
- CAMPOS DO JORDÃO
- S. PAULO RAILWAY
- SOROCABANA

1934



## CONDIÇÕES DOS TRANSPORTES

### 1° — TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

#### A) DEVERES E DIREITOS DO PASSAGEIRO

##### Na estação de procedencia

A aquisição de bilhetes deverá fazer-se mediante a entrega na **Bilhetes** bilheteria da importância exacta que se deva pagar.

Quando possível, a Estrada facilitará troco, mas a isso não se obrigará.

A Estrada só aceitará reclamação por engano de troco, quando feita na bilheteria no acto de aquisição.

A Estrada possui no edificio d'“A Noite”, no Rio, uma agencia de venda de bilhetes; em S. Paulo, está igualmente installada desde 3 de maio de 1930, a “Agencia Triangulo”, no centro da cidade (\*).

Quando o passageiro do interior perder o trem, poderão os **Revalidação** agentes de D. Pedro II, Bello Horizonte e Norte revalidar o bilhete

- a) se a revalidação puder ser feita para trem do mesmo dia;
- b) se esse trem garantir o transporte directo até o ponto terminal da viagem, mesmo no caso de baldeação.

Fóra desses casos, sómente por deliberação da administração da Estrada será revalidado o documento adquirido ou restituído seu preço ao passageiro que o não utilizar.

Os bilhetes de ida e volta, bem como os de leito ou poltrona não serão revalidados.

A emissão de bilhetes para cada trem começará no minimo meia **Emissão** hora e encerrar-se-á cinco minutos antes da partida, devendo a Estrada affixar aviso para uso do publico, sempre que houver atrazo superior a meia hora.

Por conveniencia do serviço, a Estrada poderá emittir bilhetes de vespera.

As requisições de passe e cadernetas kilometricas, para o visto devem ser apresentadas até 20 minutos antes da partida do trem, salvo o's casos de transporte urgente em serviço publico.

A emissão de assignaturas, cadernetas kilometricas e passes escolares só poderá ser feita fóra das horas de partida dos trens

A Estrada emittirá bilhetes de ingresso nas estações onde não **Ingresso** for livre a entrada nas platafórmias; esses bilhetes não permitirão viajar.

(\*) A Estrada manteve, de 8 de março de 1929 a janeiro de 1934, a “Agencia Almirante Barroso” na Avenida Almirante Barroso, no Rio.

**Interdição** A entrada nos trens ou qualquer dependencia da Estrada é interdicta:

1. A' pessoas embriagadas.
2. A's pessoas indecentes ou inconvenientemente trajadas.
3. Aos portadores de armas carregadas, de materias inflammaveis ou de objectos cujo cheiro ou natureza sejam inconvenientes, a juizo da Estrada.
4. A's pessoas atacadas de molestias contagiosas, ou infecciosas ou de outra qualquer enfermidade que possa prejudicar a terceiros.

### Em viagem

**Logares** O passageiro, desde que não se trate de logares numerados, tem o direito de occupar o primeiro que encontre disponivel; retirando-se precariamente do seu assento, tem o direito de o reoccupar, uma vez que tenha deixado sobre elle um objecto qualquer, com excepção de jornaes e revistas.

No caso de faltar logar no trem, o passageiro terá o direito ao reembolso da importancia despendida com a aquisição do documento, se este não for utilizado.

**Compart. de senhoras** Salvo expressa autorização do chefe ou guarda do trem, somente meninos até 8 annos poderão viajar ou permanecer nos compartimentos dos trens destinados ás senhoras.

**Animas** Com autorização especial do chefe do trem e não se oppondo qualquer passageiro, poderão ser conduzidos nos carros de passageiros, ao collo ou em pequenas cestas, animas de estimação ou de luxo, mediante despacho e sob exclusiva responsabilidade de seus donos, pagando pela tabella correspondente, em dobro, o peso minimo de 5 kilos. Havendo reclamação de qualquer passageiro, deverá o animal ser recolhido ao carro de bagagens, sem direito a restituição da quantia paga.

**Volumes atirados** Ninguem poderá atirar do trem objectos capazes de damnificar ou causar perigo a qualquer pessoa ou propriedade.

**Exibição de bilhetes** O passageiro sem bilhete ou com bilhete falso pagará, da estação de embarque á primeira de parada do trem, o preço de um bilhete singelo da classe em que estiver, mais a multa de 50 %. Recusando-se a pagar a passagem ou a depositar, como penhor, qualquer objecto de valor maior que o preço da passagem, será preso e entregue á autoridade competente.

O passageiro que embarcar em estribo ou parada onde não haja emissão de bilhetes, pagará a passagem sem multa.

Será apprehendido o documento que não autorizar a viagem nas condições em que a estiver fazendo o portador ou cujas indicações apresentarem vicio ou emenda, bem como o documento nominal, quando não apresentado pelo dono.

Nos carros ninguém poderá usar de linguagem licenciosa ou permanecer de modo inconveniente ou prejudicar, de qualquer modo, o conforto e a commodidade de passageiros e de empregados. Comportamento

Os documentos que obrigarem a baldeação em estações de entroncamento serão validos sómente nos trens que estiverem em correspondencia com o de inicio de viagem, salvo o disposto no art. 138 do Reg. de Segurança, Policia e Trafego das estradas de ferro (\*). Baldeação

### Na estação de destino

O viajante que quizer continuar a viagem deverá munir-se, na estação de destino indicado no bilhete em seu poder, de novo bilhete para a estação definitiva onde queira descer. Continuação de viagem

Se ao passageiro faltar tempo para adquirir novo bilhete, o chefe do trem deverá ser avisado afim de evitar a imposição da multa a que estão sujeitos aquelles que viajam sem bilhetes.

Os passageiros deverão mandar recarimbar os seus bilhetes de volta do inicio da viagem de regresso; os passageiros encontrados com bilhetes de volta não recarimbados são considerados passageiros sem bilhete até a estação onde o bilhete seja recarimbado. Recarimbação de bilhetes

### Penalidades

Quem impedir qualquer empregado da Estrada de cumprir os seus deveres de funcionario será preso e entregue ás autoridades competentes mais proximas. Opposição a empregados

A infracção de qualquer artigo das disposições policiaes será punida com a multa indicada no Regulamento de Segurança, Policia e Trafego das estradas de ferro.

Qualquer multa não isenta o infractor de pagamento da taxa que deve pagar. Multa

Além da multa, o passageiro que infringir qualquer disposição policial fica sujeito a interromper a viagem em qualquer ponto da linha, sem direito a nenhuma restituição ou reclamação.

---

(\*) "Os passageiros que tomarem bilhetes para viajar directamente por meio de combinação de trens entre estações pertencentes a duas linhas ligadas entre si, têm direito a ser transportados ao seu destino no caso de falharem as combinações.

A fiscalização regulará para cada combinação, o tempo de espera do trem atrazado, a formação de trem-bis e os *omus* da estrada em atrazo quando se tratar de empresas diversas".

## B) ESPECIES DE TRANSPORTES

### Trens de suburbios

Para servir aos suburbios do Rio e de S. Paulo, a Estrada mantem os *trens de suburbios*, compostos de carros de 1ª e 2ª classes, com passagem de preço reduzido. No Rio estes trens servem a zona populosa e vasta que vae de D. Pedro II a D. Clara (k. 18); e á zona que vae de Alfredo Maia a S. Matheus e a Andrade Araujo (k. 35), na Linha Auxiliar.

Em S. Paulo elles servem a extensa região de 50 kilometros, que vae de Mogy das Cruzes a estação Norte.

Os suburbios de Bello Horizonte trafegam entre esta cidade e a estação de Raposos, no municipio de Sabará.

Além dos mencionados acima, ha ainda na Central os suburbios de Barão de Vassouras a G. Portella (Linha Auxiliar).

### Trens de pequeno percurso

São assim chamados os trens que ligam o Rio ás zonas ruraes do Districto Federal e ás localidades mais proximas do Estado do Rio. São compostos de carros de 1ª e 2ª classes e carro de bagagem.

Além dos trens de pequeno percurso, propriamente ditos, são como tal considerados certos e determinados trens da Linha do Centro, em certos e determinados trechos (Bello Horizonte a Raposos ou Santa Luzia, e Mathias Barbosa a Bemfica).

As passagens nesses trens não são proporcionaes ás distancias percorridas, mas são calculadas por *secções* de linha.

### Trens mixtos

Os trens mixtos são propriamente trens de carga nos quaes ha carros de passageiros de 1ª e 2ª classes.

### Trens expressos

Ao contrario dos trens mixtos estes são trens de passageiros conduzindo carros de bagagem e fazendo portanto um percurso menos demorado que aquelles, si bem que muito mais moroso que o dos

### Trens rapidos

A Estrada mantem na Linha do Centro, em cada direcção, um trem rapido que faz o percurso entre o Rio e Bello Horizonte, em

16 horas. A composição deste trem consiste em um carro correio, um carro de expediente, um carro de bagagem, carros de 2ª classe, carros de 1ª, um CARRO-SALÃO (no qual se paga taxa accessoria) e um carro restaurante. Trens de igual categoria, em numero de dois em cada direcção, trafegam entre Rio e S. Paulo, fazendo o percurso em 11 horas.

O serviço dos CARROS RESTAURANTES é feito pela firma A. Cardoso da Silva, da praça do Rio.

Só podem servir-se do carro restaurante os passageiros de 1ª classe, aos quaes, entretanto, não é permittido occupar os logares por mais de 40 minutos.

O pessoal em serviço no restaurante é obrigado a exhibir, quando pedida, a lista dos preços e a deixar aos passageiros o recibo das refeições. O preço de cada refeição avulsa é de 6\$000.

Os passageiros de 2ª classe são servidos no proprio carro pelos empregados do restaurante.

### Trens nocturnos

Só podem adquirir bilhetes de leito os passageiros de 1ª classe.

Dois meios bilhetes dão direito á occupação de um leito por dois menores.

O passageiro sem leito, póde adquiri-lo durante a viagem por intermedio do chefe do trem.

O leito póde ser pedido em estação que não a do inicio da viagem, fazendo-se o deposito da importancia da passagem e do leito, que será devolvida no caso de resposta negativa do telegramma de pedido.

As encomendas de leito devem indicar se se destinam á senhora ou cavalheiro.

Será permittido a um passageiro obter para seu uso, mais de um bilhete de leito, mediante acquisição de igual numero de bilhetes singelos de primeira classe, para o mesmo destino.

E' prohibido o transito de passageiros pelos corredores dos carros dormitorios, assim como não são permittidas palestras que possam perturbar o socego dos outros.

Nos nocturnos ha um serviço regular de BUFFET em carro para isso exclusivamente destinado.

### Trens de luxo

São nocturnos, os trens desta natureza. Nelles só podem viajar:

- a) os portadores de bilhetes singelos de 1ª classe;
- b) os portadores de passe concedido pela Administração com declaração especial.

O passageiro que tomar sómente um leito poderá levar consigo um menor de 3 a 12 annos, sujeito a meia passagem singela para percurso integral do trem, desde que isso não cause importunação ao passageiro do leito visinho.

O passageiro que tomar camarote completo, poderá levar no mesmo, além de outro adulto ou de duas creanças de 3 a 12 annos, outras tantas creanças desse limite de idade, sujeita cada uma ao pagamento de meia passagem singela.

Em caso de desistencia de logares encomendados com antecedencia, serão restituídas as taxas pagas.

### **Trens Cruzeiro do Sul**

Trem nocturno de luxo com a composição toda de aço e confortaveis accomodações internas. Serviço de buffet no CLUB CAR.

Cada bilhete comprehendê a passagem no percurso integral do trem, em viagem singela, o respectivo leito para um adulto, ou para duas creanças de 3 a 12 annos e o lanche para uma pessoa.

Entre Rio e S. Paulo trafega diariamente um desses trens.

### **Trens especiaes**

As requisições de trens especiaes de passageiros podem ser entregues em qualquer estação e devem fazer-se por escripto com a maior antecedencia possivel (36 horas no minimo).

O preço de um trem especial será determinado pela lotação oferecida, com os seguintes minimos: simples, 200\$; ida e volta, 300\$.

Observado o preço minimo de 5:000\$000 e a lotação minima de 288 passageiros de 1ª classe (seis carros) ou 300 passageiros de 2ª (cinco carros), a Estrada permite a formação de especiaes de ida e volta para excursionistas ou romeiros, cobrando-se as passagens com abatimento de 50 % sobre o preço dos bilhetes singelos correspondentes ao numero de passageiros, e mais o percurso de locomotiva e o nocturno quando houver. A permanencia desses especiaes no destino poderá elevar-se até 24 horas.

### **Carros e compartimentos reservados**

A reserva de carros ou compartimentos far-se-á tambem, se possivel, e de preferencia, quando requisitada pelo publico com antecedencia de 36 horas, na estação de procedencia, se a lotação do trem o permittir.

Para excursões, pic-nics, etc., para estações comprehendidas nos trechos de Santa Cruz-Mangaratiba, Belém-Barra, Belém-Paty-Cidade

de Vassouras, os carros reservados (ida e volta) serão cobrados de accôrdo com a lotação, tomando-se por base os preços especiaes constantes da tabella em vigor.

Fóra desses casos, o preço será o da lotação do carro ou compartimento. Quando estes offerecerem accomodações especiaes, cobrar-se-á mais 20 % por cada logar.

A annexação de carro restaurante será cobrada ao preço de 1\$000, por kilometro, devendo os interessados entender-se préviamente com o arrendatario do serviço.

### Transporte de doentes

Excluir-se-ão dos compartimentos de uso dos passageiros em geral, os doentes que visível ou notoriamente soffrerem:

1. De molestias cujo contagio seja para temer, que cause repugnancia ou que exija cuidados especiaes.

2. De molestia mental, cujo estado incommode a terceiros.

A viagem dos doentes far-se-á sómente em compartimento ou carro reservado ou trem especial, segundo a natureza da molestia e as prescripções sanitarias em vigor e mediante permissão de autoridade competente.

O preço é o da lotação minima de 10 pessoas por carro e mais 30\$000 por leito occupado.

Nos carros apropriados (serie E) será cobrada a lotação real e mais 20 % de accomodação especial.

Quando o percurso do especial effectuar-se das 18 ás 6 horas, será accrescida na primeira hora da importancia de 60\$000, divisível em fracções de 1/4 de hora nas horas subsequentes.

O pedido de transporte de doentes deverá ser feito com antecedencia minima de 36 horas, esforçando-se a Estrada para attender as requisições feitas com menor antecedencia.

### Transportes funebres

Os transportes funebres far-se-ão sempre em carros reservados, que poderão ser conduzidos em trens especiaes, de passageiros ou de cargas.

A Estrada poderá recusar transportes funebres nos trens de passageiros, cujos horarios possam ser prejudicados pelos mesmos.

As requisições desses transportes deverão fazer-se nas estações de embarque e ser acompanhadas de licença da autoridade do logar: policial ou sanitaria.

No carro reservado poderão viajar, acompanhando o cadaver, até quatro pessoas, que receberão na estação de procedencia documento

que autorize a viagem; quem viajar no carro reservado, além desse numero, deverá pagar passagem pelos preços ordinarios.

Quando o transporte funebre se fizer em trem especial, ficará sujeito apenas ao pagamento das taxas relativas a esse trem.

Esses transportes serão cobrados ao preço de 2\$500 por kilometro para 1ª classe, e 1\$500 para 2ª.

### C) DOCUMENTOS QUE PERMITTEM VIAJAR

#### **Bilhete singelo**

E' o documento que permite uma viagem da procedencia ao destino nelle declarado.

#### **Meio bilhete**

Aos menores de 3 a 12 annos serão vendidas meias passagens; não lhes serão vendidos, porém, meios bilhetes para leitos, poltronas, etc. Para os trens de suburbios não ha meios bilhetes.

Os menores até 3 annos, quando levados ao collo, terão transporte gratuito.

#### **Bilhete de ida e volta**

Os bilhetes de ida e volta gozam do abatimento de 25 % sobre duas passagens singelas.

Estes bilhetes têm validade pelo prazo de 30 dias, exceptuados os que são emitidos para estações proximas (distancia inferior a 100 kilometros) que têm a validade de tres dias, inclusive o da emissão. Os bilhetes emitidos para os trechos Belém-Barra, Belém-Paty-Cidade de Vassouras e Santa Cruz-Mangaratiba, têm o prazo de oito dias; os bilhetes de suburbios valem por um dia.

A Estrada, entretanto, emite tambem bilhetes com o prazo de 60 dias para as estações de aguas.

#### **Passe-bilhete**

E' o documento emitido na falta de bilhete.

#### **Passe por conta do governo**

E' o documento que substitue o bilhete, emitido para um ou mais passageiros, na estação em que fôr requisitado.

### **Passe colectivo (grupo de passageiros)**

E' o documento de concessão a determinados grupos de pessoas, com abatimento de 50 % sobre os preços dos bilhetes singelos correspondentes, inteiros ou meios.

São concedidos para grupos de 10 pessoas, no minimo:

1. A atiradores, quando fardados.
2. A escoteiros filiados á Associação Brasileira de Escoteiros, quando uniformizados.
3. A clubs de "foot-ball" e outros sports, provada a sua normal organização.
4. A alumnos de estabelecimentos de instrução, que viajarem com seus professores.
5. A companhias que deem espectaculos publicos.
6. A bandas ou sociedades de musica com o respectivo instrumental.
7. A membros de Congressos scientificos, religiosos, commerciaes e industriaes.

Elevado o numero a 25 pessoas, os passes collectivos serão extensivos a sociedades recreativas e outras não referidas no paragrapho anterior, a grupos de pessoas em romaria, pic-nics, etc.

Os pedidos de passes collectivos attender-se-ão quando feitos com a necessaria antecedencia á Administração, mediante deposito da respectiva importancia na estação de procedencia, no minimo 36 horas antes da partida do trem.

Os passes collectivos poderão ser utilizados, por menor numero de pessoas do que o nelles estabelecido, porém, sem restituição de excesso.

### **Bilhete de excursão**

E' o documento que se emite para viagem de ida e volta entre determinadas estações, em dias préviamente annunciados, sem o abatimento de ida e volta commum.

E' valido por 40 dias e dá direito a interrupção até 10 vezes: cinco em cada direcção.

### **Passe de assignatura**

E' o documento emittido nas estações para determinado numero de viagens de ida e volta, com abatimento, sujeito a condições especiaes.

As viagens effectuar-se-ão diaria e seguidamente, devendo o percurso de ida e volta fazer-se em um mesmo dia.

Os passes de assignatura serão pessoaes e intransferiveis.

### **Passe escolar**

E' o documento emittido pela administração para uso de professores e alumnos de escolas federaes, estaduais e municipaes.

Será mensal e gozará do abatimento de 50 %.

A procedencia será sómente a da residencia dos professores e alumnos; o destino sómente a localidade das respectivas escolas.

A primeira requisição de passe escolar será acompanhada de titulo de nomeação ou attestado de matricula e as seguintes do attestado de frequencia.

Os passes escolares para os mezes em que começaram ou terminaram as férias de verão e inverno, serão emittidos sómente para o periodo correspondente aos dias de aula.

Não será emittido passe escolar para alumnos quando na procedencia indicada houver escolas equivalentes as que existirem na localidade do destino.

### **Passe livre**

E' documento de concessão especial da administração da Estrada.

### **Caderneta kilometrica**

**EMISSÃO** — Será nominal e terá aléni da assignatura do concessionario, a sua photographia.

As de 12.000 kilometros, porém, podem ser emittidas ao portador, para uso de firmas commerciaes, neste caso sem exigencia de photographia e sob inteira responsabilidade da respectiva firma. A requisição destas cadernetas será feita por escripto em requerimento dirigido pela firma ao agente da estação.

**VALIDADE** — Serão validas por um anno a contar da data da emissão.

**PERCURSOS** — Serão emittidas para os percursos totaes de 3.000, 6.000 e 12.000 kilometros, e pelos preços constantes das tarifas.

**PEDIDOS** — Deverão ser pedidas com a antecedencia de 48 horas, podendo o pedido ser feito nas estações.

Os interessados pagarão no acto do pedido, mediante recibo, o deposito respectivo — 10\$000; ao mesmo tempo fornecerão a photographia, para ser collada na capa da caderneta.

D. Pedro II, Barra, Entre Rios, Porto Novo, Juiz de Fóra, Barbacena, Bello Horizonte, Corintho, Pirapóra, Ouro Preto, Barra Mansa, Cruzeiro, Taubaté e Norte, fazem a emissão immediata, independente de pedido prévio.

Não serão concedidas :

1.º Aos analfabetos.

2.º Aos concessionarios de cadernetas de prazo ou percurso esgotado, não devolvidas, salvo quando a Estrada aceitar as justificativas apresentadas pelo interessado.

3.º Aos concessionarios de cadernetas encontradas com vicio que possa permittir fraude.

4.º Aos concessionarios que viajarem ou tentarem viajar com cadernetas de percurso esgotado ou erradamente indicado.

5.º As pessoas de má reputação e cujo procedimento no recinto da Estrada se considere inconveniente.

6.º Aos concessionarios de cadernetas ainda não esgotadas ou peremptas.

**DEVOLUÇÃO** — Ao concessionario que, findo o prazo da validade ou esgotado o percurso da caderneta, restitui-la em perfeito estado e não pedir nova caderneta, será restituído o deposito.

A restituição do deposito far-se-á em qualquer estação da Estrada mediante recibo do concessionario passado na propria caderneta e provada a identidade do seu possuidor.

**INSCRIÇÃO** — A Estrada lançará sempre nas cadernetas emitidas o nome, profissão e residencia do concessionario, bem como as datas de início e fim da validade das mesmas.

O concessionario rubricará a caderneta e como prova de identidade, repetirá a sua assignatura sempre que empregado autorizado da Estrada o exigir.

A caderneta não rubricada pelo concessionario será considerada sem valor.

Para cada viagem que tiver de effectuar, o concessionario lançará no toco e nos talões correspondentes as estações de procedencia e destino e a sua assignatura e, no minimo 20 minutos antes da partida do trem, apresentará a caderneta ao chefe da estação, que nella fará as declarações exigidas pelo Regulamento.

**VIAGENS NÃO REALIZADAS** — Nas cadernetas não serão permittidas emendas ou rasuras.

Se o concessionario commetter engano na inscripção de viagem, ou resolver modifica-la, o chefe da estação a declarará "sem effeito".

Se o chefe da estação já tiver feito as declarações acima referidas, não mais poderá tornar sem effeito a viagem inscripta, que será contada, embora não effectuada.

**CADERNETA PERDIDA** — Restituição alguma se fará, no caso de perda ou não aproveitamento das cadernetas.

**ITINERARIO** — Quando tenha de embarcar em estação diversa da do termo da viagem anterior, o passageiro :

a) procurará o agente da estação terminal da viagem anterior para explicar esta circumstancia, devendo aquelle funcionario encher

um novo *coupon* com a respectiva declaração, ficando o concessionário autorizado a embarcar em qualquer estação, a partir da qual se contará então a kilometragem da nova viagem;

b) se não proceder pela fórmula acima indicada, terá de pagar (caso embarque em outra estação) a kilometragem desde a estação terminal da última viagem.

**CADERNETA COMPLEMENTAR** — Quando as folhas das cadernetas forem todas usadas dentro do prazo de validade, sem completar-se o percurso, com um saldo superior a 100 kilometros, o concessionário terá direito á caderneta complementar, mediante prévio pedido e restituição da caderneta usada.

No caso de ser o saldo inferior a 100 kilometros, serão as cadernetas arrecadadas, e ao seu possuidor será restituído não só o deposito, como o valor dos kilometros restantes, se a caderneta fôr apresentada dentro do prazo de validade.

**CADERNETA VICIADA** — Os portadores de cadernetas que lhes não pertençam, de cadernetas não rubricadas ou viciadas, sujeitar-se-ão ás penalidades dos passageiros sem bilhetes.

**RESTITUIÇÃO** — Quando uma caderneta kilometrica não fôr utilizada em todo o seu percurso, restituir-se-á o excesso da importancia paga sómente nos seguintes casos:

1.º Se a caderneta não fôr utilizada por motivo de molestia justificada com attestado medico; neste caso, o excesso obtem-se deduzindo do preço total da caderneta as viagens effectuadas, calculadas pelo custo dos bilhetes singelos correspondentes, restituindo-se tambem o deposito.

2.º Por morte do concessionário, caso em que as viagens effectuadas serão calculadas pelo custo kilometrico da emissão.

3.º Por esgotamento da caderneta se o saldo fôr inferior a 100 kilometros.

## 2º — TRANSPORTE DE BAGAGEM

### A) SEM DESPACHO

Cada passageiro poderá levar consigo pequenos volumes, contendo roupas e objectos de necessidade para o trajecto, collocando-o debaixo do banco, ou na rêde no espaço correspondente ao logar que occupar e de modo a não incommodar os demais passageiros, nem dificultar o livre transitio no carro, a juizo do chefe do trem.

Uma familia ou grupo de pessoas, viajando juntas, não poderá, allegando esta circumstancia, augmentar as dimensões do volume.

Excluem-se dos objectos que podem ser transportados em carros de passageiros, todos aquelles que contiverem substancias perigosas,

corrosivas ou infectas, ou que, a juízo do chefe do trem, forem considerados incommodos aos outros passageiros.

Os pequenos volumes de bagagem que o passageiro tenha direito de levar gratuitamente consigo, mas que possam incomodar aos outros viajantes ou atravancar o carro, desde que o seu peso total não exceda de 30 kilos, serão obrigatoriamente despachados e conduzidos no compartimento reservado ás bagagens do trem, pagando apenas a taxa de expediente. Se o peso fôr superior a 30 kilos, será cobrada, além da taxa de expediente, o excedente pela tarifa respectiva.

O carregamento, descarga e guarda desses volumes ficará a cargo do passageiro; comquanto a Estrada não seja responsavel pelo transporte dos mesmos, facilitará a procura quando se perderem ou extraviarem.

### B) DESPACHO GRATUITO

Cada passageiro tem direito ao despacho gratuito de 30 kilos de bagagem.

Os meios bilhetes darão direito a 15 kilos.

Nenhum passageiro poderá servir-se do documento de outro para despachar gratuitamente a sua bagagem.

Tratando-se de volumes pertencentes a passageiros da mesma familia, poderá reunir-se em um só despacho a bagagem de todos, respeitado o transporte gratuito para cada um.

### C) DESPACHO PAGO

Quando o total do peso exceder de 30 kilos, cobrar-se-á frete, embora os volumes sigam no carro do passageiro.

Os volumes serão despachados á vista do documento que permitta viajar e sómente até o destino deste, descontando-se no despacho os 30 kilos que o passageiro tem o direito de transportar gratis.

DESPACHO — A Estrada poderá despachar bagagens com antecedencia, sendo, para isso, préviamente emitidos os documentos correspondentes que permitam viajar.

Antes de devolvidos aos passageiros, serão devidamente assignalados os documentos que permitam viajar, correspondentes aos despachos de bagagem effectuados.

Nenhum passageiro poderá servir-se do documento de outro para o despacho de bagagem.

CONHECIMENTO — O despacho de bagagem far-se-á após exame e pêsagem dos volumes e será representado por um conhecimento que a Estrada entregará ao passageiro como recibo e pela devolução do qual, serão os volumes retirados no destino.

**ENGANOS** — O passageiro deverá examinar o conhecimento de bagagem que receber e verificar se as suas indicações correspondem realmente aos volumes e documentos apresentados.

A Estrada não se responsabilisa pelos enganos que o descuido ou a desatenção dos passageiros provocarem.

**ENTREGA** — A entrega da bagagem no destino, far-se-á logo após a chegada do trem que a tiver conduzido, mediante a restituição do conhecimento fornecido ao passageiro na estação de procedencia.

A Estrada não se responsabilisa pela retirada de bagagem por pessoa que não seja o seu legitimo dono, mas que lhe tenha restituído o conhecimento correspondente, ficando, entretanto, com o direito de fazer qualquer verificação para legitimar a entrega.

A entrega de bagagem poderá ser feita na plataforma das estações se convier á Estrada.

**PERDA** — Se não devolver o conhecimento da bagagem que tiver despachado, o passageiro, no destino, deverá provar a sua propriedade sobre a bagagem que reclamar, pela comparação dos letreiros com os seus cartões de visita ou endereços de sobre-cartas que possua, pela apresentação das chaves do volume, pela descripção dos volumes e seus conteúdos e por outros meios, só se fazendo a entrega:

1. se forem consideradas satisfatorias as provas apresentadas pelo passageiro;

2. se se verificar que o passageiro viajou com documento regularmente obtido e pagou o despacho da bagagem na procedencia.

3. Mediante:

a) recibo que especifique todos os volumes entregues;

b) declaração de garantia nos termos que a Estrada indicar;

c) pagamento da taxa de recibo fixada nas tarifas.

Se não ficar provado que o passageiro tenha acompanhado a bagagem reclamada, para fazer entrega a Estrada exigirá o pagamento do despacho pelo dobro.

Em caso de entrega indevida por falta de conhecimento, sómente pela apresentação deste, poderá reclamar quem se julgar prejudicado.

**REPESAGEM** — Antes de retirar a sua bagagem o passageiro poderá exigir que a mesma seja repesada. Se o peso conferir com o indicado no conhecimento, cobrar-se-á a taxa constante das tarifas.

**DESPACHO INDEVIDO** — Serão taxados no destino, pelo dobro, e peso total, os volumes despachados como bagagem:

1. que não forem realmente de propriedade do passageiro que os tiver feito despachar;

2. que pelo passageiro que os tiver feito despachar não forem acompanhados até o destino no mesmo trem que os tiver conduzido.

RETENÇÃO — A bagagem será retida pela Estrada :

1. quando não tiverem sido pagas todas as taxas relativas ao seu transporte;
2. quando for embargada.

RETIRADA — O passageiro pôde retirar um ou mais volumes de sua bagagem na estação de procedencia ou em outra qualquer aquem do destino :

1. mediante a apresentação do respectivo conhecimento ao chefe da estação, conhecimento que será, então, devidamente annotado ou recolhido, conforme o caso;
2. sem prejuizo do horario do trem correspondente, a criterio do chefe da estação;
3. sem direito a qualquer restituição do que tiver pago pelo despacho.

BAGAGEM ALÉM DO DESTINO — Ao passageiro que proseguir viagem além do respectivo destino poderá permittir-se que a sua bagagem o acompanhe no mesmo trem, mediante redespacho no proprio trem :

1. se entregar o conhecimento ao chefe do trem no acto do aviso;
2. se viajar até o destino com documento regularmente obtido.

A Estrada cobrará o excesso de frete e as taxas accessorias relativas ao percurso adicional; a entrega dar-se-á segundo o que se estabeleceu sob o titulo *Entrega*.

DEPOSITO — A bagagem não retirada no destino bem como os volumes achados pertencentes a passageiros ficarão em deposito na Estrada, gratuitamente, até o dia seguinte ao da chegada.

Depois do prazo de estadia livre, cada volume ficará sujeito ás taxas constantes das tarifas.

Considerar-se-ão abandonados os volumes deixados em deposito mais de 90 dias.

Poderão ser vendidas pela Estrada as bagagens não retiradas, sujeitas a se deteriorarem ou a se perderem quando armazenadas, ficando o producto da venda á disposição do consignatario, depois de descontadas as taxas devidas.

VOLUMES ABANDONADOS — As bagagens abandonadas e os objectos achados serão vendidos em leilão annunciado com oito dias de antecedencia, no minimo.

#### D) GUARDA DA BAGAGEM

Nas estações D. Pedro II, Norte, Bello Horizonte, Juiz de Fóra e outras, a Estrada aceita volumes de bagagem para guardar, cobrando a taxa de 500 réis por volume e por dia.

### E) BAGAGEM EM DOMICILIO

Os passageiros poderão utilizar-se, se o quiserem, para tomada e despacho de seus volumes, dos serviços das seguintes empresas:

#### NO RIO:

*Pestana & Comp.* — Rua São Bento, 9.  
*Expresso Paulista, Limitada* — Rua Evaristo da Veiga, 19.  
*Honorio & Comp.* — Rua dos Ourives, 145.  
*Companhia Transporte e Carruagens* — Rua Acre, 29.  
*Moreira de Souza & Comp.* — Rua Visconde de Inhaúma, 111.  
*Exprinter* — Avenida Rio Branco, 57.  
*Expresso Federal* — Avenida Rio Branco, 87.  
*Expresso Nacional* — Rua Mayrink Veiga, 34.

#### EM JUIZ DE FÓRA:

*Pretextato Silva* (representante) — Praça Dr. João Penido.

#### EM SÃO PAULO:

*Pestana & Comp.* — Rua Anhangabahú, 88.

As empresas aqui mencionadas celebraram contracto com a Central, para a execução desses serviços, sendo que a Agencia Pestana faz tambem o serviço de entrega em domicilio no Rio, em São Paulo, em Juiz de Fóra e em Bello Horizonte.

### F) CARREGADORES

Nas estações e suas dependencias, sómente os passageiros, pessoas que os acompanhem ou sirvam e pessoas autorizadas pela Estrada (carregadores) podem carregar em mãos ou ás costas, volumes de bagagem ou destinados a despacho como bagagem.

Depois de despachados, os volumes serão conduzidos sómente por empregados da Estrada e com a responsabilidade desta.

Existem carregadores nas estações D. Pedro II, Belém, Engenheiro Neri Ferreira, Barra, Juparanã, Parahyba, Entre Rios, Juiz de Fóra, Mariano Procopio, Santos Dumont, Sitio, Barbacena, Lafayette, Sabará, General Carneiro, Sete Lagôas, Curvello, Corinθο, Pirapóra, Bello Horizonte, Bocayuva, além dos existentes em algumas outras estações dos ramaes e da Linha Auxiliar.

### 3° — TRANSPORTE DE VALORES

O dinheiro em moeda metallica, as joias, pedras e metaes preciosos e outros semelhantes, devem estar acondicionados em saccos, caixas ou barris, devendo as caixas e barris estar devidamente pregados, sem o menor indicio de abertura ou fractura. Os saccos devem ser de panno forte, costurados por dentro e perfeitos. As caixas e

barris serão fortemente ligados por corda inteiriça, fixada nos mesmos, por meio de lacre ou chumbo, sobre o qual será applicado carimbo de metal, de modo que possa ser verificada qualquer violação. Os saccos terão a bocca fechada por meio de corda ou cordel inteiriço, sobre o qual será applicado lacre ou chumbo e sobre este um carimbo de metal, devendo as pontas da corda ou cordel ser presas por carimbo egual sobre uma ficha solta.

As notas de banco, apolices, acções de companhias e outros papeis de valor, apresentados a despacho, com valor declarado, devem estar acondicionados em saccos, caixas ou pacotes revestidos de envoltorio de papel ou panno encerado, que garanta o mais possivel a inviolabilidade do volume. Os pacotes ou envoltorios devem ser fechados com lacre, sobre o qual será applicado um carimbo de metal tornando-se assim impossivel a sua violação.

O acondicionamento de papel-moeda será feito com envelope aberto, devendo as notas ser collocadas em ordem de seus valores, ficando uma parte para fóra e outra para dentro do envelope, prendendo-se as notas com um alfinete, que abrangerá as duas partes do envelope em sua perfuração. Sobre o alfinete serão collocados lacres applicando o carimbo da estação, nos dois lados, bem como nas extremidades do respectivo rotulo. Este acondicionamento deve ser feito pelo empregado da Estrada, na presenca do remetente. Os endereços devem ser escriptos sobre os proprios volumes ou a elles presos por cordel, de modo a não encobrir qualquer vestigio ou abertura. A declaração do valor do objecto entregue a despacho deve ser mencionada no endereço, por extenso. As iniciaes, legendas, firmias sociaes ou nomes de estabelecimentos, devem ser perfeitamente legiveis. E' prohibido o emprego de moedas como sinetes.

#### 4° — TRANSPORTE DE ANIMAES

A Central possui carros apropriados (série G) para o transporte de *animaes de corridas*. Estes carros podem ser annexados aos trens de passageiros, pagando as taxas respectivas. A Estrada poderá permittir a viagem gratuita de tratadores, até o numero de dois, em caso de transporte em lotação de trem; em outros casos pagarão os tratadores uma passagem de 2ª classe, acompanhando os animaes no vagão apropriado.

As *cobras, cobraias, coelhos, pombos, sapos* e outros pequenos animaes signados a institutos scientificos, serão despachados *gratuitamente*.

#### 5° — TRANSPORTE DE AUTOMOVEIS

A Estrada possui tambem carros proprios (série VC) para o transporte de automoveis.

## VELOCIDADE DOS TRENS DE PASSAGEIROS

TRECHOS		TRECHOS	
	Km/H		Km/H
D. Pedro 2º a Deodoro.....	70	Santos Dumont a Mantiqueira.	60
Deodoro a D. Pedro 2º.....	70	Mantiqueira a Santos Dumont.	65
Deodoro a Belém.....	75	Mantiqueira a João Ayres....	55
Belém a Deodoro.....	75	João Ayres a Mantiqueira....	60
Belém a Guedes da Costa....	65	João Ayres a Barbacena.....	70
Guedes da Costa a Belém....	65	Barbacena a João Ayres.....	70
Guedes da Costa a H. Antunes	50	Barbacena a Christiano Ottoni	65
H. Antunes a Guedes da Costa.	60	Christiano Ottoni a Parbacena	65
H. Antunes a Barra.....	70	Christiano Ottoni a Lafayette.	70
Barra a H. Antunes.....	70	Lafayette a Christiano Ottoni.	70
Barra a Entre Rios.....	70	Lafayette a Bello Valle.....	65
Entre Rios a Barra.....	70	Bello Valle a Lafayette.....	70
Entre Rios a Sobragy.....	65	Bello Valle a Marinhos.....	65
Sobragy a Entre Rios.....	65	Marinhos a Bello Valle.....	65
Sobragy a Mathias Barbosa...	70	Marinhos a Mello Franco.....	60
Mathias Barbosa a Sobragy .	75	Mello Franco a Marinhos.....	50
Mathias Barbosa a J. de Fóra.	65	Mello Franco a Sarzedo.....	65
J. de Fóra a Mathias Barbosa.	65	Sarzedo a Mello Franco.....	65
J. de Fóra a Chapéo d'Uvas...	75	Sarzedo a Jatobá.....	50
Chapéó d'Uvas a J. de Fóra...	75	Jatobá a Sarzedo.....	60
Chapéó d'Uvas a Santos Dumont	65	Jatobá a Bello Horizonte ....	60
Santos Dumont a Chapéod'Uvas	65	Bello Horizonte a Jatobá.....	50
-----			
Barra a Floriano.....	70	Jacarehy a Guararema.....	70
Floriano a Barra.....	70	Guararema a Jacarehy.....	70
Floriano a Cachoeira.....	70	Guararema a Cesar de Souza..	60
Cachoeira a Floriano.....	70	Cesar de Souza a Guararema..	65
Cachoeira a Jacarehy.....	75	Cesar de Souza a Norte.....	75
Jacarehy a Cachoeira.....	75	Norte a Cesar de Souza.....	75

Estas velocidades são estabelecidas pelas Instruções de Serviço, da Locomoção. Não só, porém, as locomotivas dos rapidos, como as condições técnicas de largos trechos da Estrada, permitem a velocidade de 90 e até 120 kilometros por hora.

# TEMPOS DE PERCURSO

Velocidade Km-hora	1 Km.	2 Km.	3 Km.	4 Km.	5 Km.	6 Km.	7 Km.	8 Km.	9 Km.	10 Km.	20 Km.
80	45s	1m30s	2m15s	3m	3m45s	4m30s	5m15s	6m	6m45s	7m30s	15m
75	48s	1m36s	2m24s	3m12s	4m	4m48s	5m36s	6m24s	7m12s	8m	16m
70	51s	1m42s	2m33s	3m24s	4m15s	5m6s	5m57s	6m48s	7m39s	8m30s	17m
65	55s	1m50s	2m45s	3m40s	4m35s	5m30s	6m25s	7m20s	8m15s	9m10s	18m20s
60	1m	2m	3m	3m40s	5m	6m	7m	8m	9m	10m	20m
55	1m 5s	2m10s	3m15s	4m20s	5m25s	6m30s	7m35s	8m40s	9m45s	10m50s	21m40s
50	1m12s	2m24s	3m36s	4m48s	6m	7m12s	8m24s	9m36s	10m48s	12m	24m
45	1m20s	2m40s	4m	5m20s	6m40s	8m	9m20s	10m40s	12m	13m20s	26m40s
40	1m30s	3m	4m30s	6m	7m30s	9m	10m30s	12m	13m30s	15m	30m
38	1m35s	3m10s	4m45s	6m20s	7m55s	9m30s	11m 5s	12m40s	14m15s	15m50s	31m40s
36	1m40s	3m20s	5m	6m40s	8m20s	10m	11m40s	13m20s	15m	16m40s	33m20s
34	1m46s	3m32s	5m18s	7m 4s	8m50s	10m36s	12m22s	14m 8s	15m54s	17m40s	35m20s
32	1m52s	3m44s	5m36s	7m28s	9m20s	11m12s	13m 4s	14m56s	16m48s	18m40s	37m20s
30	2m	4m	6m	8m	10m	12m	14m	16m	18m	20m	40m
28	2m 9s	4m18s	6m27s	8m36s	10m45s	12m54s	15m 3s	17m12s	20m21s	21m30s	43m
26	2m18s	4m36s	6m54s	9m12s	11m30s	13m48s	16m 6s	18m24s	21m42s	23m	46m
24	2m30s	5m	7m30s	10m	12m30s	15m	17m30s	20m	22m30s	25m	50m
22	2m44s	5m28s	8m12s	10m56s	13m40s	16m24s	19m 8s	21m52s	24m36s	27m20s	54m40s
20	3m	6m	9m	12m	15m	18m	21m	24m	27m	30m	1 h
18	3m20s	6m40s	10m	13m20s	16m40s	20m	23m20s	26m40s	30m	33m20s	1 h 7m
16	3m45s	7m30s	11m15s	15m	17m45s	22m30s	26m15s	30m	33m45s	35m30s	1 h11m
14	4m17s	8m34s	12m51s	17m 8s	21m25s	25m42s	29m59s	34m16s	39m33s	42m50s	1 h26s
12	5m	10m	15m	20m	25m	30m	35m	40m	45m	50m	1 h40m
10	6m	12m	18m	24m	30m	36m	42m	48m	54m	1 h	2 h

SEGUNDOS POR Km. — Km. POR HORA

Seg. por Km.	Kms. por hora								
30	120	46	78	1m.02	58	1m.26	42	2m.18	26
31	116	47	77	1m.03	57	1m.28	41	2m.24	25
32	112	48	75	1m.04	56	1m.30	40	2m.30	24
33	109	49	73	1m.05	55	1m.32	39	2m.36	23
34	106	50	72	1m.07	54	1m.35	38	2m.44	22
35	103	51	71	1m.08	53	1m.37	37	2m.51	21
36	100	52	69	1m.09	52	1m.40	36	3m.	20
37	97	53	68	1m.11	51	1m.43	35	3m.09	19
38	95	54	67	1m.12	50	1m.46	34	3m.20	18
39	92	55	65	1m.13	49	1m.49	33	3m.32	17
40	90	56	64	1m.15	48	1m.52	32	3m.45	16
41	88	57	63	1m.17	47	1m.56	31	4m.	15
42	86	58	62	1m.18	46	2m.	30	4m.17	14
43	84	59	61	1m.20	45	2m.04	29	4m.37	13
44	82	1m.	60	1m.22	44	2m.08	28	5m.	12
45	80	1 m.01	59	1m.24	43	2m.13	27	5m.27	11
								6m.	10

COMPOSIÇÃO DOS TRENS  
Bitola Larga



Locomotiva dos rapidos



1ª classe — 44 a 48 lugares



Automotriz



Carro restaurante



Carro salão - 1 a 4



Carro salão - 5 a 8



Trem de luxo — Camarote



Cruzeiro do Sul — Camarote

Bitola Estreita



1ª classe — 44 logares

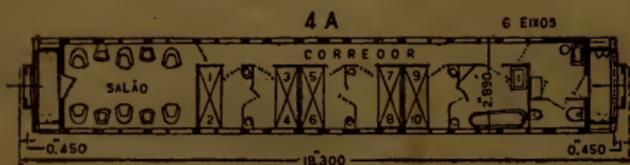
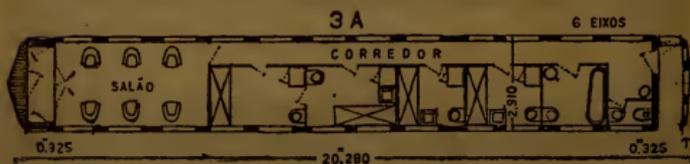
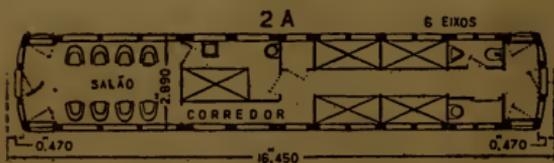
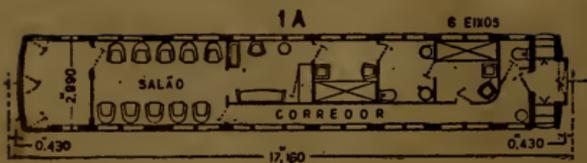


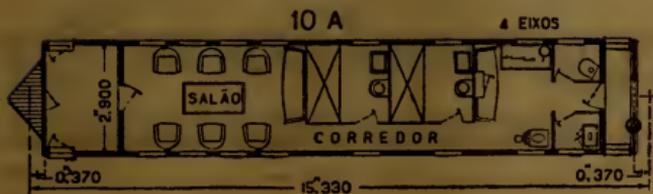
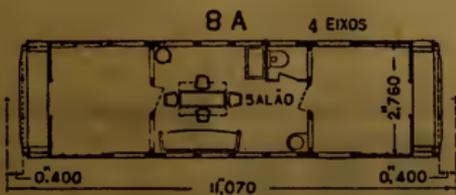
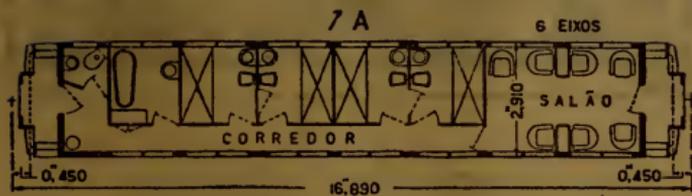
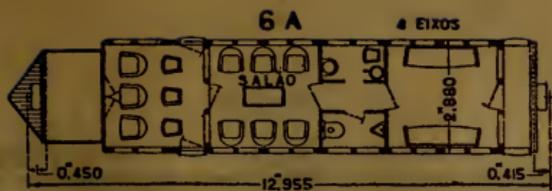
Automotriz — 44 logares

# DIAGRAMMAS DOS CARROS

## Bitola Larga

### SERIE A

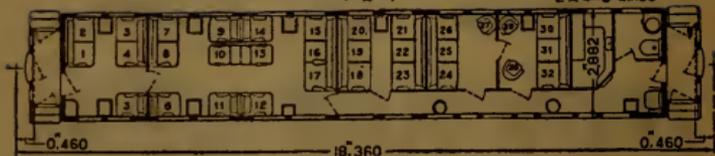




SERIE BS

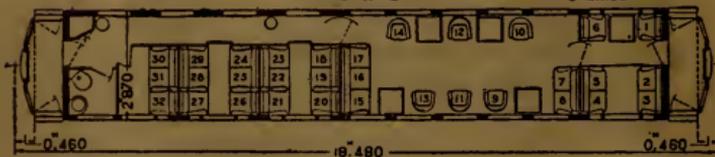
1 A 4

N<sup>os</sup> 1 - 4 EIXOS  
2 A 4 - 6 EIXOS



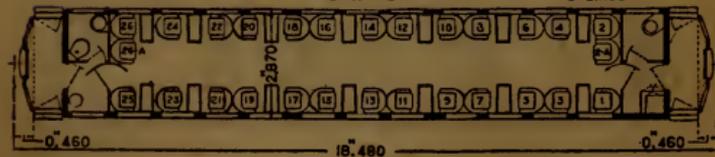
5 A 8

6 EIXOS



9 A 15

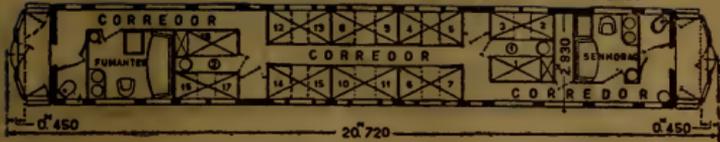
6 EIXOS



SERIE C

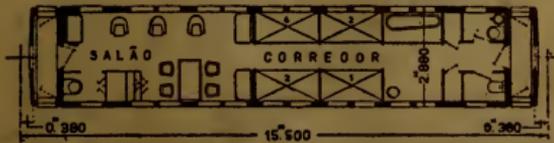
3 e 4

6 EIXOS



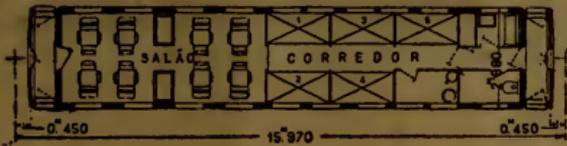
5

4 EIXOS



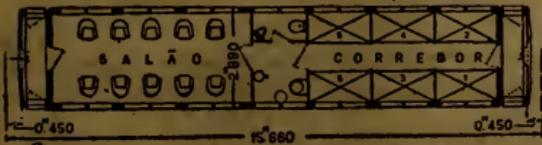
7

4 EIXOS



8 e 10

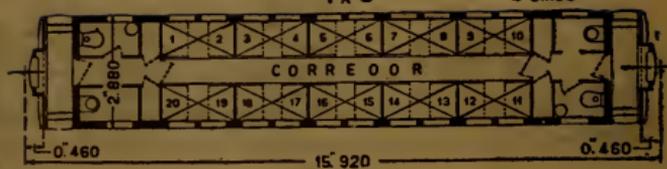
N<sup>os</sup> 8 - 6 EIXOS  
10 - 4 EIXOS



SERIE DM

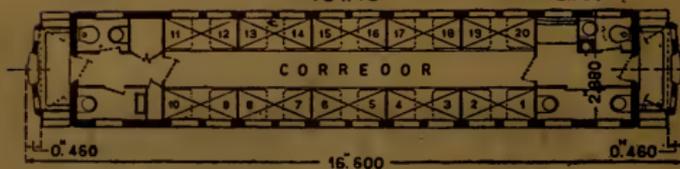
1 A 9

4 EIXOS



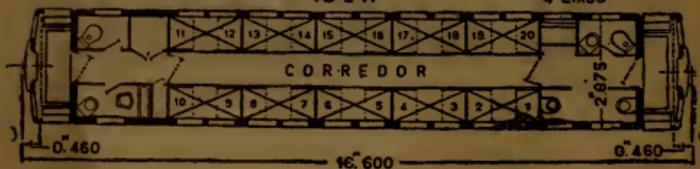
10 A 15

4 EIXOS



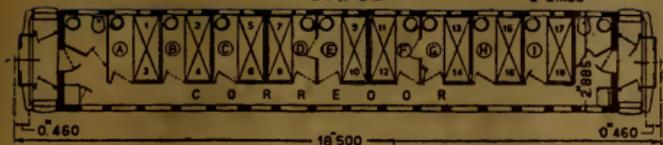
16 E 17

4 EIXOS



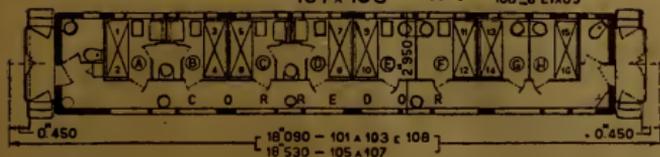
51 A 55

6 EIXOS



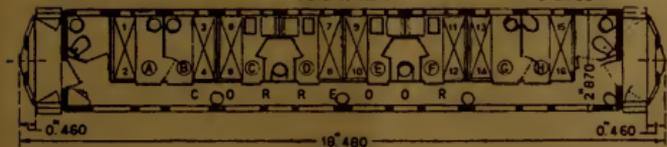
101 A 108

N<sup>os</sup> 101 A 107... 4 EIXOS  
108... 6 EIXOS



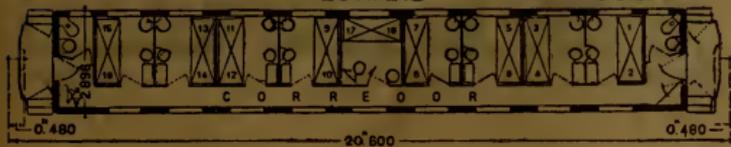
109 A 124

6 EIXOS



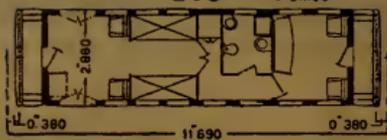
201 A 212

6 EIXOS



SERIE E

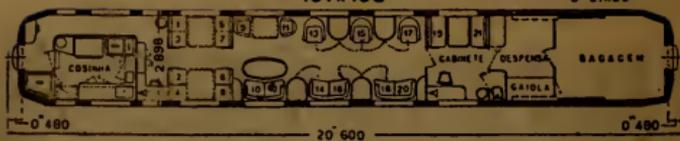
2 e 3 4 EIXOS



SERIE F

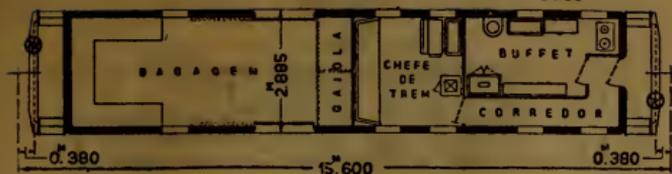
101 a 103

6 EIXOS



51 A 57

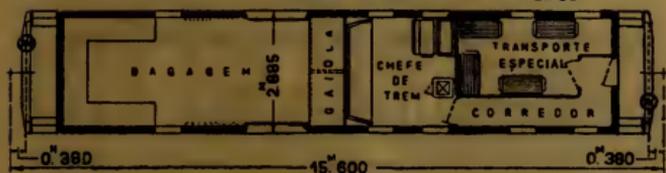
4 EIXOS



1 A 35

— PADRONISADOS —

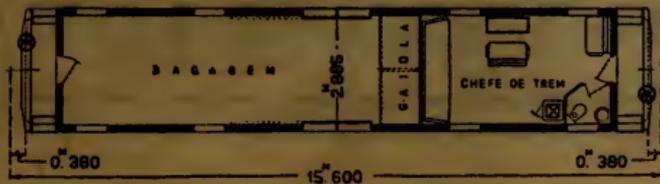
4 EIXOS



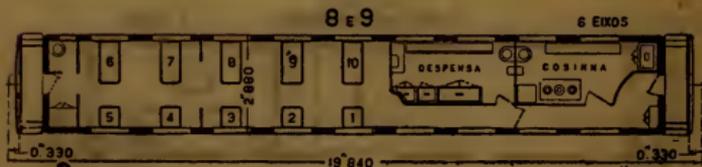
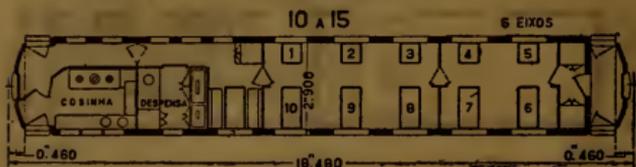
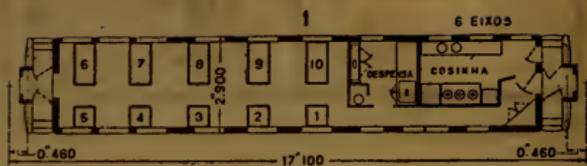
1 A 35

— NÃO PADRONISADOS —

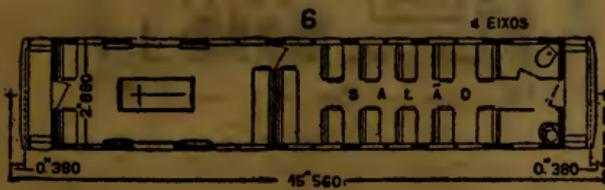
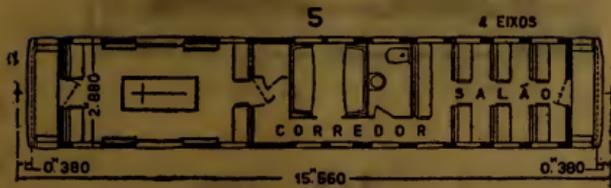
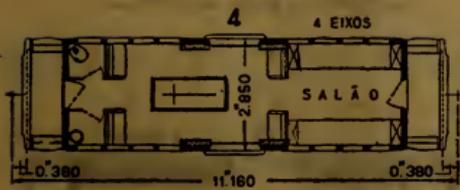
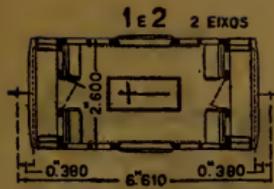
4 EIXOS



SERIE RT

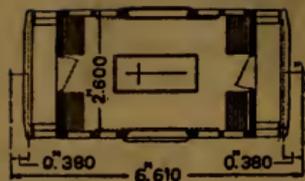


SERIE X

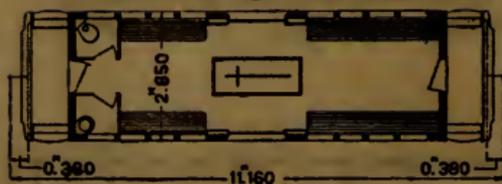


SERIE Z

1 E 2 2 EIXOS



3 4 EIXOS



4 A 6 4 EIXOS



# Bitola Estreita

SERIE A

4 EIXOS

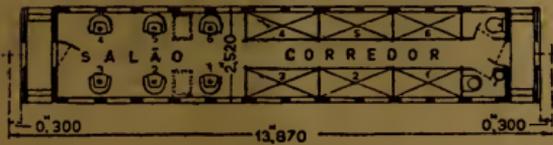
1 A



2 A



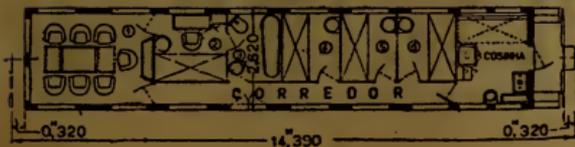
3 A



4 A



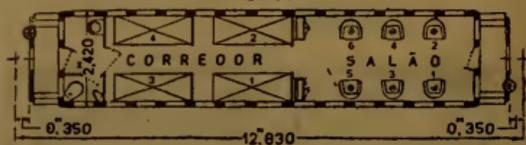
5 A



6 A



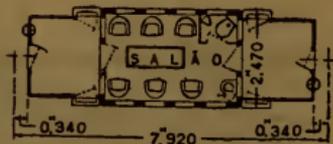
9 A



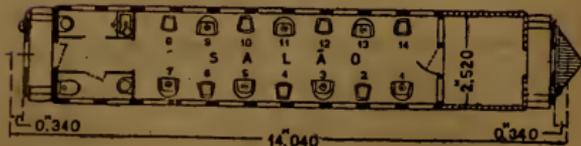
10 A



11 A

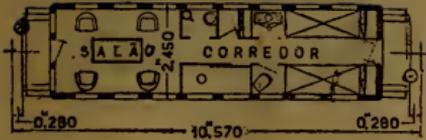


14 A



4 BIXOS

15 A



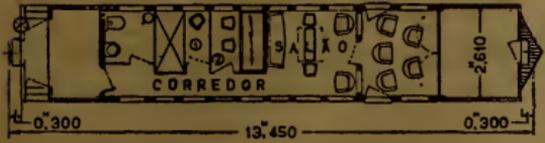
16 A



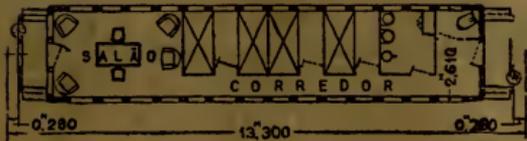
17 A



18 A

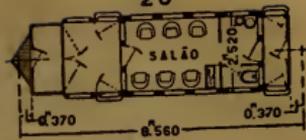


19 A



4 EIXOS

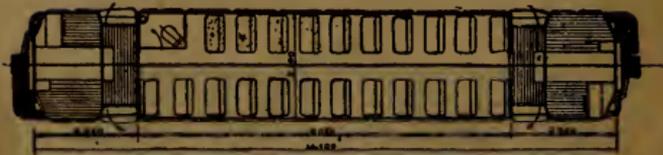
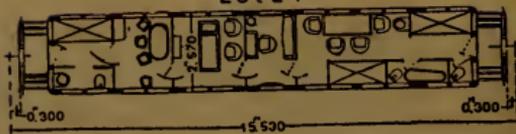
20



22



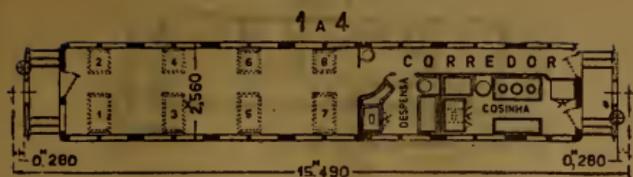
23 e 24



Automotriz — 44 passageiros

SERIE RT

4 EIXOS

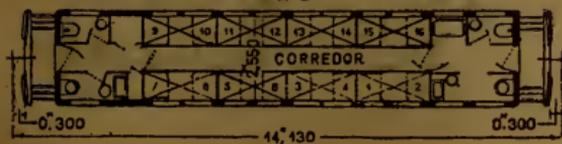


SERIE DM

1 E 2



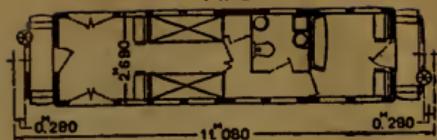
4 A 6



SERIE E

4 EIXOS

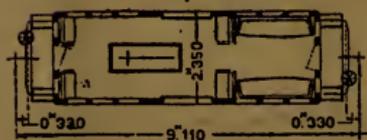
1 A 3



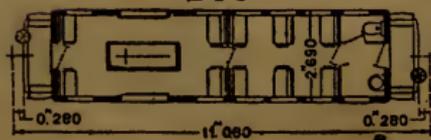
SERIE X

4 EIXOS

1



2 E 3



CAPITULO II

A LINHA DO CENTRO

## SUMMARIO

**A Linha do Centro.**

**Da Guanabara ao Parahyba.**

**Do Parahyba ao S. Francisco.**

*Descripção succinta da linha, das localidades por ella servidas, ligeiras informações sobre as estradas que convergem para a Linha do Centro, incluindo as de rodagem; planta e perfil da linha; etymologia ou origem dos nomes das estações. E sobre cada um dos municipios atravessados pela Estrada, informações contendo:*

*Historia — Descripção e planta da séde — Hoteis — População — Superficie — Districtos — Povoações — Limites — Rios — Quédas d'agua — Serras — Clima — Produção — Preço das terras — Viação — Informações diversas.*

**Do S. Francisco á Amazonia.**



## A LINHA DO CENTRO

*Ideado este livro, coordenados os seus elementos, postas as materias observando um methodo que nos pareceu o mais logico e harmonico para realizar o fim proposto, mettemos mãos á obra.*

*Sem difficuldades, sem esforço, com a naturalidade com que caminha um trem na campina raza, fomos descrevendo as linhas da Estrada.*

*Para a normal e methodica distribuição dessas linhas, entretanto, surgiu-nos um embaraço: a moderna classificação official da Linha do Centro.*

*Essa classificação desnorteou-nos, como já tinha desnortado a referida Linha.*

*E permanece.*

*Consultando, porém, a bussola do bom senso, descrevemos a Linha do Centro como julgamos que é a Linha do Centro.*

*E comtudo, não se encontrarão contradicções nem inverdades no livro. Se, quanto á linha alludida, não ha completo accordo entre a classificação official e a adoptada por nós, existe entre ambas a necessaria harmonia para que, mesmo apparentemente, não veja o leitor uma contradicção que não existe, ficando assim afastadas todas as hypotheses de confusão no espirito do mesmo leitor.*

*A Linha Tronco da Central é, por força da significação do termo, a que vae do Rio a Independencia.*

*Se, em relação ao mappa de um paiz, estrada de ferro central é a denominação natural com que se exprime a situação geographica e o destino politico de uma estrada que penetre pelo centro desse paiz; e se a expressão — linha do centro — tem algum valor geometrico ou alguma significação geographica em relação a essa estrada central, outra não póde ser a Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil*

O seu destino politico, o seu alcance estrategico, a sua finalidade economica, não lhe permitem ceder o caracter de Linha Tronco a qualquer outra das actuaes linhas da Central.

Nada explica a erecção do ramal de Montes Claros em "linha do centro"; si mais rapidamente elle foi construido, não é menos certo que a linha de Belém, de ha muito, possuiu 2.327 k. 465 definitivamente estudados, faltando apenas os estudos do trecho que vae do barranco do rio Garupy ao rio Candirú, com uma extensão de 220 kilometros.

A verdadeira linha de penetração da Central é a linha Rio-Belém, que por si, pelos seus ramaes, pelo entroncamento de todas as linhas existentes no Nordéste, formará a grande arteria norte-sul que virá integrar na civilização brasileira immensas zonas do norte de Minas, da Bahia, de Goyaz, do Piauhy, do Maranhão e do Pará, constituindo o grande eixo das relações entre a Amazonia, o centro e o sul do Brasil.

E' ainda essa a linha da Central que attinge a area demarcada no centro do paiz para a installação do futuro Districto Federal.

Estrada de ferro, no Brasil, é causa de progresso e não consequencia d'elle; citariamos centenares de exemplos de localidades ou regiões, cujo progresso nasceu ou se desenvolveu com a chegada do trem, desbravador preexcellente dos sertões incultos. Mas basta recordar o oéste de São Paulo.

Quando eramos alumno de geographia (e isso não foi no reinado do Sr. D. João VI) viamos a carta do Estado de São Paulo com uma porção de linhas ferreas, quasi todas traçadas na direcção norte e interrompidas por outra porção de rodela negra, que eram as cidades ou villas.

Do lado, porém, de oéste, apparecia no mappa uma vasta mancha, amarella como o desanimo, cortada por uma legenda de letras muito gordas, que diziam: "Região desconhecida e habitada pelos indios".

Isto não foi, juramos, na época do Sr. D. João VI; foi antes de a Sorocabana e a Noroéste terem atravessado a região. Os fios conductores do progresso chegaram ás margens do Paraná e aquella região "desconhecida" em 15 annos tornou-se uma Chanaan procurada, povoada, cultivada, e tão "conhecida", que foi administrativamente demarcada em ricos e prosperos municipios.

Assim, não procede a allegação de que se não deve construir a linha porque ella atravessa uma região deshabitada. Pensando deste modo ella nunca será construida ou muito remotamente o será porque, sem estrada de ferro, o riquissimo valle do Tocantins permanecerá deserto, como deserto permaneceu o oéste de S. Paulo até que duas linhas ferreas

(duas, apenas) o integraram na vida politica e economica do Estado.

Linha de ferro não é linha da Light, que só se constróe onde ha ruas, casas e... passageiros que paguem á dita cuja Light. Linha de ferro, no Brasil, é condição precípua para a entrada da civilização no riquissimo e vasto territorio sertanejo, habitado por esparsos nucleos de população inculta, mas que ansiosa e acolhedoramente esperam ouvir o silvo da locomotiva, signal certo e infallivel da approximação do progresso.

E' este com relação á Linha do Centro, o nosso modo de ver, a menos que se não realize o projecto de levar os trilhos da Central a Porto Velho. Ahi, sim: geographica, geometrica, economica, estrategica e até heroicamente — seria essa a Linha Tronco da Central.

Mas, por emquanto, não nos assistem razões sufficientes para mudar de parecer e, pois, consideraremos neste livro como Linha do Centro, a que vae do Rio a Independência.

\* \* \*

A linha do Paraopeba, — impropriamente chamada em parte ramal de Paraopeba e em parte ramal de Bello Horizonte — tem inicio na estação Joaquim Murtinho, (K. 477.823) e finaliza na de General Carneiro (K. 590.310), ambas na Linha do Centro.

Póde ser considerada com uma variante desta ultima linha (por isso que della parte e nella entronca), nunca, porém, como um ramal.

Honorio Bicalho, justificando em 1870 o traçado por João Ayres, baseou a escolha em varias considerações, entre as quaes: "... ganhando a Mantiqueira tem a estrada tres excellentes direcções... 3.º — Póde, seguindo o traçado indicado pelo valle do Rio Doce, atravessar a serra das Vertentes e penetrar directamente no valle do S. Francisco por qualquer dos seus afluentes: o do Rio das Velhas ou o do Paraopeba".

Foi mais ou menos, o que se realizou 50 annos mais tarde: a Linha do Centro penetrou no valle do S. Francisco por "ambos os valles" indicados no parecer do grande technico.

E, ou fosse construida com o fim de levar a bitola larga á capital mineira (evitando o dispendiosissimo trabalho de alargamento da linha no difficil trecho que fica entre Itabirito e Sabará), ou fosse construida com o fim de encurtar e melhorar o traçado para a futura ligação com a cidade de Belém, o certo é que a linha em assumpto constitue hoje um

dos caminhos (não um ramal isolado) da referida Linha do Centro.

Como o tronco que se fende aos caprichos da natureza, sem perder, entretanto, a unidade constitucional, aos caprichos da engenharia (quicá da politica), a Linha do Centro da Central fendeu-se, sem por isso perder o caracter de Linha Tronco. São duas partes do mesmo caule que, bipartindo-se a certa altura, se reúnem em um ponto mais acima. Nenhuma dellas póde ser considerada, em relação á outra, como ramal; os ramos que voltam a unificar-se com o tronco não são ramos: ou constituem uma anomalia do proprio tronco, ou pertencem a uma especie vegetal... desconhecida.

Estavam escriptas estas considerações quando nos cahiu sob os olhos o Relatorio da Directoria da Estrada referente ao anno de 1911, em que foram iniciados os trabalhos de construcção da linha.

Enumerando os trechos em construcção e especificando as linhas e ramaes, diz o Relatorio: "... 4.º — Alargamento da bitola até Bello Horizonte, pelo valle do Paraopeba".

"Alargamento da bitola"; não diz: construcção de ramal. E como o alargamento de uma linha só póde ser executado quando esta já exista; e como o "alargamento até Bello Horizonte pelo valle do Paraopeba" não póde ser do ramal de Paracamy, ou da Maritima, ou de qualquer outra linha que não passe "pelo valle do Paraopeba"; e como a linha que passa por esse valle é a Linha do Centro, segue-se que o alargamento se operou na Linha do Centro, continuando esta como um só tronco verdadeiro, em duas partes distinctas.

Não é mysterio; é verdade".

Na ultima publicação de horarios, já se não fala em "Ramal de Paraopeba", que foi, implicitamente, considrado como Linha do Centro.

Se, pois, não houve ainda um acto formal, collocando as cousas nos respectivos eixos, houve uma publicação official cujos termos implicam, pelo menos em parte, o reconhecimento tacito da verdadeira Linha do Centro.

E isso já é alguma cousa."

---

## DA GUANABARA AO PARAHYBA

Das planuras occidentaes da bacia da Guanabara, onde assenta a cidade do Rio de Janeiro, ao outro lado da cordilheira que encarcera a mesma cidade, a linha da Central, rodeando contrafortes formidaveis, tangendo enormes taludes, transpondo gargantas elevadas e varando móes gigantesças e graniticas, attinge, ao fim de 109 k., as margens fecundas do formoso Parahyba. Iniciada a viagem na estação

### D. PEDRO II (\*).

Rio. . . . .	000 k. 000
B. Horizonte . . . . .	639 k. 951 (**)
Altitude. . . . .	5 m. 508

à Praça Christiano Ottoni, no Rio, o trem passa momentos depois entre o 1º Deposito de Machinas, á direita, e a estação (\*\*\*) .

### S. Diogo — K. 1.661

Toma o nome da pedreira que lhe fica em frente. Tem por função principal servir de entreposto de carnes verdes para o abastecimento da cidade. A sua plataforma assenta ao fim de um pequeno ramal de 291 metros.

O trem superpõe-se, por meio de extenso viaducto, a tres movimentadas ruas da capital, correndo depois, na

---

(\*) A estação D. Pedro 2º é provida de restaurante, botequim, charutarías, correio, telegraphos, estação pneumática, e, em frente á plataforma dos trens do interior, possui um quadro indicando o estado do tempo nas zonas atravessadas pela Estrada. Até 1885, existia ainda a "Estação Alfandega", sita á rua General Camara, 2. Da mesma forma, em S. Paulo, fôra inaugurado, em 1º de Novembro de 1900, o "Escritorio Urbano", considerado estação de 2ª classe, e situado á rua do Carmo.

Com a proxima electrificação das linhas suburbanas, o edificio da estação D. Pedro II passará por completa reforma, cujo projecto, de elegantes proporções, já foi elaborado pela Secção Technica.

(\*\*) Pela linha de Itabirito — 604 k. 653.

(\*\*\*) Logo ao partir de D. Pedro 2º o passageiro vê, á direita, os dois tunnels do ramal da Maritima, linha que passa sob os morros do Pinto e da Gambôa e que foi construída para servir á estação Maritima, situada no cáes do porto.

direcção léste-oéste, por entre a innumeravel casaria dos suburbios.

Galgando o viaducto, (cujas pontes de tres articulações foram das primeiras, no genero, empregadas em estradas de ferro), galgando o viaducto, de cerca de 2.000 mts. de extensão, (\*) o viajante se apercebe, á direita e para o nordéste, da configuração da maravilhosa serra do Mar, cyclopica muralha que se delinea no horizonte desde o sitio em que demoram as cidades de Therezopolis e de Petropolis; e á esquerda descortina o lindo panorama de uma vasta parte da cidade, cercada pelas serras da Carioca e da Tijuca, onde se destacam, em nitido relevo, o Corcovado, a 704 mts. de altitude e o Pico da Tijuca, a 1.021.

*Lauro Müller* — K. 2.360

Primitiva "Praia Formosa". Lauro Severiano Müller, Ministro da Viação de 1902 a 1906.

Situada no meio do viaducto, na altitude de 8<sup>m</sup>,188. Na planicie, á direita, acham-se as estações "Alfredo Maia", "Barão de Mauá" e "Therezopolis", respectivamente da Linha Auxiliar, da Leopoldina, e da antiga Therezopolis. Um pouco além, na rua S. Christovão, fica a estação "Francisco Sá", da antiga Rio do Ouro.

Ao ganhar novamente a planicie é o leito da Central acompanhado, á direita, pelas linhas da Linha Auxiliar e da Leopoldina, numa extensão de quasi 3 kms.

Nesse trecho, ainda á direita, destaca-se, na eminencia central da Quinta da Boa Vista, o antigo palacio dos Imperadores, hoje Museu Nacional. O palacio era servido pela estação "Imperial", que se localizava tambem á direita. Essa estação foi demolida, em 1925, para dar passagem a novas linhas. Revive porém no predio (que lhe conservou a feição architectonica) do escriptorio central da 1<sup>a</sup> Inspectoria de Linha e que se acha situado á esquerda, em frente ao proprio local onde existiu a estação.

Deslizando velozmente dentro da cidade, mas isolado pelos muros de alvenaria de pedra que cercam a linha e cruzando a todo o momento os trens suburbanos, o R I passa por S. Christovão (k. 3.460), *Derby Club* (k. 4.238), *Mangueira* (k. 4.879), *São Francisco Xavier* (k. 5.880), *Rocha* (k. 6.470), *Riachuelo* (k. 7.070), *Sampaio*, primitiva "Ponto do Carreiro" (k. 7.742), *Engenho Novo* (k. 8.630), *Silva Freire* (k. 9.106), *Meyer*, primitiva "Cachamby" (k. 9.507), *Todos os Santos* (k. 10.189), *Engenho de Dentro* (k. 11.398), onde se acham

(\*) O viaducto começa no k 1.700 e termina no k. 3.150.

installadas as grandes officinas da Central, *Encantado* (k. 12.142), *Piedade* (k. 13.120) e *Quintino Bocayuva*, primitiva "Cupertino", depois "Dr. Frontin" (k. 14.357) (\*).



Passagem superior dos suburbios

Nesse primeiro trecho da viagem prende a attenção do passageiro o aspecto de opulencia, já da linha da Central com as suas custosas obras de arte, já dos arrabaldes suburbanos com as suas modernas e graciosas vivendas, quadro magnifico, cuja movimentação augmenta com a esplendida moldura constituida pelos pincaros da serra dos Orgãos de um lado e a linha verde negro das serras da Tijuca, Engenho Novo e Jacarépaguá, do outro.

Com 20 minutos de viagem chega o trem a

*Cascadura* — K. 15.403 (\*\*)

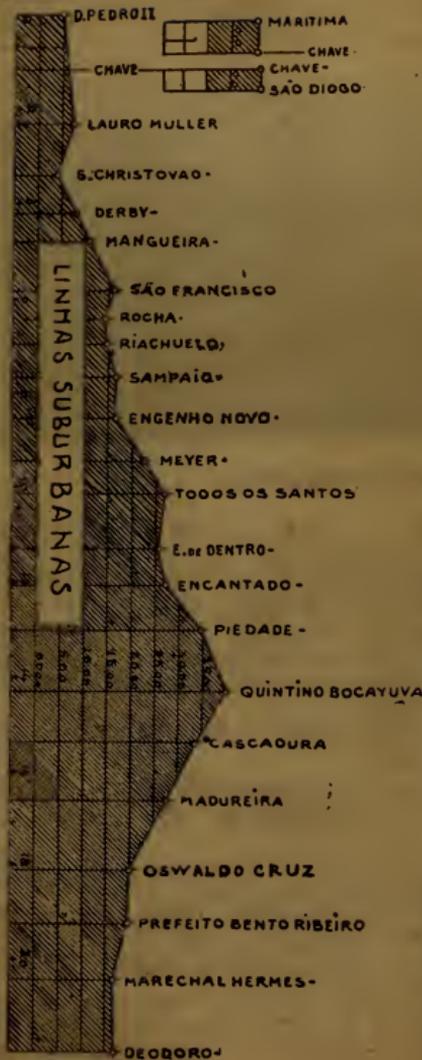
Casca dura, primeira resistencia que encontrou a picareta dos trabalhadores na abertura do leito da Estrada.

---

(\*) Os trens suburbanos entram na estação D. Pedro 2º por uma linha circular de 310 metros de extensão e 56 de ralo.

(\*\*) Caso os passageiros encontrem uma diferença entre as distancias marcadas nos postes kilometricos e estações, as altitudes tambem nestas referidas e as que constam do texto, cumpre declarar que, neste assumpto, o autor se cingiu á cópia da relação ao mesmo fornecida pela Secção Technica da 3ª Divisão.

Allás, si a diferença é de palmo, não chega a ser de kilometro, sendo, entretanto, para lamentar que não haja a devida connexão entre os serviços do Cadastro e as Inspectorias de Linha, para a consequente e imprescindivel uniformidade nas posições kilometricas das estações.



A estação foi construída em terrenos cedidos graciosamente por M. Joaquim de Aguiar.

E' a decima nona estação dos suburbios e o ponto inicial dos bondes de Jacarépaguá, localidade grandemente procurada pelas excellentes qualidades do seu clima.

Ahi mantem a Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro um hospital modelar para tuberculosos. Cascaoura é um dos centros mais movimentados do commercio dos suburbios.

Segue o trem por entre os telhados rubros da moderna edificação de populosos bairros que hontem ainda eram verde pradaria — *Madureira* (k. 16.680), ponto de partida da linha circular de *Campinho*, primitiva "D. Clara" (k. 17.184); essa linha tem 1.662 metros de extensão; *Oswaldo Cruz*, primitiva "Rio das Pedras" (k. 18.099); *Bento Ribeiro* (k. 19.278), um pouco adiante da qual sae, para a esquerda, o desvio que vae até a Escola de Aviação, com 4.048 metros; *Marechal Hermes* (k. 20.502), onde fica situada a villa

proletaria Marechal Hermes, á esquerda, encontrando-se arruados á direita, os terrenos da Fazenda Boa Esperança. São ainda estações suburbanas, não havendo, póde dizer-se solução de continuidade no desenvolvimento das edificações que povoam essa zona até

*Deodoro* — K. 22.058

A antiga "Sapopemba" (\*) mudou de nome em homenagem ao Marechal Manuel Deodoro da Fonseca, o proclamador da Republica.

Vigesima quarta estação de suburbios e entroncamento do ramal de Angra dos Reis.

Futura estação "terminus" das linhas de suburbios propriamente ditas e ponto terminal do fechamento em muros das referidas linhas.

Está ahi situada, á esquerda, a importante fabrica de tecidos da Comp. Industrial Deodoro, bem como um notavel Campo de Demonstração, á direita, pertencente ao Ministerio da Agricultura.

A localidade é servida pelas excellentes estradas de rodagem de Santa Cruz e da Pavuna ás quaes se ligam muitas outras que cortam o Districto Federal em todas as direcções. A estrada da Pavuna encontra ao norte a Rio-Petropolis que é um prolongamento da União e Industria; fica assim estabelecida a ligação rodoviaria directa entre Santa Cruz e o interior de Minas.

Existe uma linha de bondes de tracção animal, para o serviço da fabrica acima alludida.

Parte de Deodoro o ramal de Angra, com 84 kilometros em trafego até Mangaratiba (k. 103), estando o leito preparado, com todas as obras de arte, até Angra dos Reis, (k. 193).

Esse ramal atravessa a importante zona militar que vae de Deodoro á Realengo, e na qual se acham situadas a Villa Militar, vasta praça de guerra, e a Escola Militar do Realengo.

Campo Grande (k. 41), Santa Cruz (k. 55), no Districto Federal; Itaguahy (k. 66) e Itacurussá (k. 81), no Estado do Rio, são outras tantas importantes localidades servidas pelo ramal, cujo traçado á dois metros do Oceano Atlantico de Itacurussá em deante, offerece indescriveiveis panoramas.

(\*) Sapopemba (*Aspidosperma excelsum*), apocynacea outróra muito commum na localidade.

Por decreto n. 3.477, de 6 de novembro de 1899, foi concedida ao engenheiro Ayres Pompeu Carvalho de Souza e a José Augusto Vieira autorização para construírem um ramal ferreo de Sapopemba á Ilha do Governador (Ponta da Ribeira) e estabelecerem, naquella ilha, um caés para o serviço de carga e descarga de mercadorias.

Ao sahir de Deodoro é ainda a linha vertical das serras que enfeita a paizagem grandiosa: ao longe, á direita, no fundo azul saphira que mais lhe realça a nitidez, apparece a serra do Mar; muito proxima, á esquerda, tapando a Linha de Tiro a que serve de alvo, ergue-se, impassivel, a serra de Gericinó, que é um contraforte da serra de Madureira.

No k. 22.718 é transposto o arroio Maranguá, por uma ponte de 5<sup>m</sup>,55.

Sempre na direcção supracitada e quasi que horizontalmente, prosegue o trem na sua derrota passando pela ponte do k. 22.873 — 9<sup>m</sup>,020 e pelas estações

*Ricardo de Albuquerque* — K. 24.454

José Ricardo de Albuquerque, Secretario da Estrada e inspirado poeta

*Anchieta* — K. 26.484

Primitiva "Nazareth". Padre José de Anchieta, missionario celebre na historia da catechização dos indios brasileiros.

Transposta a divisa do Districto Federal com o Estado do Rio na ponte de Nazareth, de 15<sup>m</sup>,50, sobre o rio Pavuna (k. 27.141), apparece a estação

*Nilopolis* — K. 28.724

Primitiva "Eng. Neiva". *Nilo-polis*: cidade de Nilo. Dr. Nilo Peçanha, eminente politico fluminense e Presidente da Republica.

Primeira estação do Estado do Rio; está situada na séde do districto do mesmo nome, outr'ora povoação de São Matheus, localizada em terras da antiga fazenda pertencente ao padre Matheus Machado Homem.

E' a Vincennes do Brasil, pela sua proximidade da grande capital. A povoação (do municipio de Nova Iguassú), é de hontem; mas o seu progresso vertiginoso vaticina para breve a elevação desse districto á categoria de cidade. Muito extensa, bem illuminada, com ruas alinhadas, a povoação appareta, mórmente ao passageiro que entra, á noite, do interior, a physionomia de uma polida cidade.

Transposta a ponte do k. 29.423, o trem passa pelo Matadouro Modelo (á direita), transpõe as pontes do Sarapuhy (k. 29.771) e do Socorro (k. 30.000), de 10 e 8 metros, respectivamente; atravessa ainda as pontes dos kms. 30.758 (5<sup>m</sup>.71) e 31.319 (5<sup>m</sup>.22), e vae a

#### Mesquita — K. 31.952

Jeronymo José de Mesquita, 1º Barão de Mesquita, Director do Banco do Brasil, Presidente da Associação Commercial e proprietario da fazenda São Matheus, a que já nos referimos.

Ahi se acham estabelecidas a Fabrica de Ladrilhos da Companhia Materiaes de Construcção e a Companhia Brasileira de Material Ferroviario.

Todas estas estações, quer as do Districto Federal, quer as que fazem parte do Estado do Rio, constituem importantes nucleos de população.

Prosegue o trem pela varzea fertilissima, coberta de infindaveis e pautados laranjaes, quasi sempre pejados de fructos que na côr propria da sua maturidade, semelham pomos de ouro, edenicos e inaccessiveis.

A' medida que o trem se vae afastando, vão desaparecendo os pincares menos elevados do macisso carioca. Dominando, entretanto, as mais altas eminencias, alveja ao longe, no pedestal ciclopico, o monumento a Christo Redemptor, de braços abertos, num gesto largo e generoso de bençãos para a terra brasileira, e de gasalhoso acolhimento áquelles que a procuram.

Transposta uma ponte de 4<sup>m</sup>.80 (k. 34.183), o trem vae a

#### NOVA-IGUASSU'

Rio . . . . .	35 k. 349
B. Horizonte . . . . .	604 k. 602 (*)
Altitude . . . . .	26 m. 197

Primitiva "Maxambomba". *I-guassú*, agua grande. João da Costa Pereira e sua mulher, Luis José Pereira e Joaquim José Dias, cederam gratuitamente o terreno para a estação.

Freguezia de Santo Antonio de Jacutinga, para alli transferida de seu anterior assento por dec. de 29 de novembro de 1862.

---

(\*) As distancias a Bello Horizonte, até Lafayette, são contadas pela linha de Paraopeba.

É a primeira das cidades atravessadas pela Central e fica na baixada do Estado do Rio. Foi elevada á categoria de villa em 1° de maio de 1891, época em que passou a ser a séde do municipio, até então em Iguassú, antiga villa fundada em 1699 pelo alferes José Dias de Araujo e localizada ás margens do Iguassú.

É cidade desde 19 de junho do mesmo anno de 1891, e passou a ter o actual nome em 9 de novembro de 1916.

Depois de longos annos de estacionamento, a velha M-xambomba resurgiu do marasmo, acompanhando o surto de progresso que se nota em todas as localidades circumvisinhas da Capital Federal, ou melhor, em todas as regiões servidas pela Central.

Nova Iguassú conta 18 escolas primarias.

POPULAÇÃO — 50.000 h. — Da séde, 12.000.

SUPERFICIE — 1.449 km.<sup>2</sup>

DISTRICTOS — Marapicú, Cava, Pavuna, Bomfim, Pilar e Nilopolis.

POVOAÇÕES — Queimados, Brejo, Austin, São Matheus, e outros.

LIMITES — Itaguahy, Vassouras, Petropolis, Magé, Districto Federal e bahia da Guanabara.

RIOS — A bacia mais notavel é a do Iguassú; Santa Branca, Santo Antonio, São Pedro, do Ouro, Tinguá, Xerem e Cachoeira, são rios que tambem regam o municipio, onde existem magnificas cachoeiras que podem ser aproveitadas para a producção de energia electrica.

SERRAS — A mór parte do territorio é uma vasta planicie circumdada por elevadas montanhas.

CLIMA — Salubre.

PRODUÇÃO — Sólo de grande fertilidade; é notavel a quantidade de laranjaes ahi existentes e cujos deliciosos fructos, exportados para toda parte, especialmente para a Republica Argentina e Inglaterra, constituem a principal riqueza do municipio, que tambem exporta aves, ovos, lenha, carvão e legumes. Preço das terras: 400 a 800 mil réis o alqueire (\*).

---

(\*) O municipio, que possui cerca de 10.000 cabeças de gado vaccum, tem a sua industria representada por fabricas de alcool, polvilho, polvora, ceramica e conta ainda algumas olarias, serrarias e cortume.

A sua plantação de laranjas consiste em cerca de 100 pomares, com 1.500.000 laranjeiras, não incluindo a plantação ultimamente ahi feita pelos irmãos Guinle (1.000.000 de pés).

VIAÇÃO — O município é servido por commodas estradas de rodagem, que ligam a séde ás povoações, ao Districto Federal e aos municípios visinhos. A Central e a Leopoldina nelle percorrem cerca de 210 kilometros.

As principaes estradas de rodagem são as de: Nova-Iguassú a Pilar, com 30 kms. — ao Bananal de Itaguahy (antiga Mineira), com 21 kms. — a Vassouras (antiga da Policia) com 35 kms. — Cava a Paty do Alferes (antiga do Commercio), com 50 kms. — a estrada Plinio Casado, que entronca com o prolongamento da antiga Automovel Club, ligando a séde do município a São João do Merity — a de Belford Roxo ao entroncamento da Rio-Petropolis.

\* \* \*

Ao partir de Nova Iguassú a linha corre parallela ás terras (á direita) do Parque Nova Iguassú, que ahí possui uma area de 9.000.000 mts.<sup>2</sup> dividida em lotes proprios para chacaras e sitios. Nas proximidades da cidade ha uma zona de cerca de 1.000 lotes apropriados para moradia.

Para além da cidade, a linha continua a cortar o resto da baixada que fica entre o litoral e a serra do Mar.

De ambos os lados do trem, continuam, infindaveis, os laranjaes.

Atravessada a ponte do k. 36.840 - 9<sup>m</sup>.62; a Secca (k. 38.600 - 13<sup>m</sup>.84); e a de Matacavallos (k. 39.060 - 5<sup>m</sup>.00) passa o trem por

*Morro Agudo* — K. 39.741

Chamou-se, em tempos, "Humberto Antunes". Tomou o nome de uma fazenda outr'ora pertencente ao Commendador Francisco José Soares.

No k. 41.910 é transposta uma ponte de 10<sup>m</sup>.00.

*Austin* — K. 44.503

Engenheiro Charles E. Austin, empreiteiro do primeiro trecho da Estrada.

Começam aqui os terrenos das Fazendas Reunidas Normandia, cuja area, de 300 milhões de metros quadrados, está sendo vendida á razão de 4 a 15 contos o alqueire (48.400<sup>m</sup><sup>2</sup>) de excellentes terras para citricultura e cereaes.

Depois da ponte do k. 47.800 (5<sup>m</sup>.51), passa o trem pela do Camboatá (k. 47.880 - 10<sup>m</sup>.00) e vae a

*Queimados* — K. 48.278

A velha Queimados já teve o seu nome mudado para o de "Ottoni", voltando, em boa hora (1929), a ter o nome pri-

mitivo, que é o da povoação em que está localizada e que constitue hoje a séde do districto de Marapicú.

E' notavel por ter sido o ponto terminal do primeiro trecho da Estrada, inaugurado em 1858. Foi construida em terreno cedido gratuitamente pelo morgado de Marapicú.

A' esquerda, a 2 ½ kilometros da estação, está situada a Fazenda Santa Rosa, grande fornecedora de mudas e enxertos de laranjas (\*).

São transpostos os rios do Ouro (k. 49.663) e Santo Antonio (k. 53.620 - ponte de Caramujos, de 34<sup>m</sup>,00).

#### *Caramujos — K. 54.920*

Nome da localidade em que está situada.

No k. 57 existiu outr'ora (18 de julho a 24 de outubro de 1898) o posto telegraphico "Rio S. Pedro".

Atravessado o rio S. Pedro (k. 58.657) pela ponte do mesmo nome, de 35,<sup>m</sup>05, prosegue o trem, cortando o ultimo trecho da baixada.

Approximamo-nos da montanha, que em frente se eleva sobranceira e granítica; á esquerda, vamos deixando a serra de Catumby.

No k. 60.923 é transposta ainda uma ponte de 5<sup>m</sup>.00.

#### *Belém — K. 61.749*

Denominação de muitas localidades do Brasil é cujo sabor biblico relembra o espirito religioso de nossos maiores. Foi erguida em terrenos doados pelo Marquez de S. João Marcos.

A estação, muito movimentada, possui um café (outr'ora afamado) e botequim.

E' séde de um destacamento de machinas.

Belém está situada no municipio fluminense de Vasouras e é ponto de junção da Linha Auxiliar. Esta linha (bit. de 1,<sup>m</sup>00) serve a varias localidades situadas na serra do Mar e que pela sua proximidade do Rio, são muito procuradas no verão.

A Auxiliar tem como linha tronco a que de Alfredo Maia, passando por Parahyba do Sul, 166 k., Entre Rios, 177 k. e Sapucaia, 213 k. se dirige a Porto Novo (k. 240.108), onde encontra a Leopoldina. Possui o ramal do Jacutinga que, da estação de Governador Portella

---

(\*) No velho predio dessa fazenda nasceu o Dr. Milciades Mario de Sá Freire, Prefeito do Districto Federal.

(k. 111.730), passando por Vassouras, 149 k., Juparanã, 158 k., Valença, 183 k. e Rio Preto, 222 k., se dirige a Santa Rita do Jacutinga (k. 258.409), onde encontra a Sul de Minas; e finalmente o sub-ramal de Affonso Arinos, que da estação de Valença (k. 182.850), passando por Santa Thereza e Porto das Flores, se dirige a Affonso Arinos (k. 242.610), estação de entroncamento situada no k. 229.233 da Linha do Centro.



«Belém»

Cumpre, antes de proseguirmos, não esquecer que quando se começou a Estrada, o ponto visado era Vassouras; daí o traçado por Belém. Quando, já em 1895, era chronica a crise de transportes por que passava a Central, foi pelo Dr. Carlos Morsing apresentado um projecto que visava descongestionar a linha da serra evitando o alargamento dos tunneis que, dizia elle, consumiria largos capitaes. Pelo projecto o traçado viria de Barra a Pirahy, á garganta de Santa Rosa, ao ribeirão das Lages, tangeria Itaguahy e entroncaria no ramal de Santa Cruz. Entre outras, apresentava como vantagens do traçado: não haver tunneis consideraveis e não ter um desenvolvimento maior de 100 kilometros.

O projecto, que provocou larga discussão pela imprensa, não teve execução e a crise, cada dia maior, continuou a preoccupar as administrações.

Vinte annos mais tarde a visão larga de uma energia de ferro amparada por um governo patriótico, solucionava a questão da maneira por que adeante se verá.

Um pouco depois de Belém a linha atravessa o rio Sant'Anna, pela ponte do mesmo nome, de 66,<sup>m</sup>00, no k 63.236 e a estrada de rodagem, pela ponte da Cacaria, de 12<sup>m</sup>.00, no k. 63.314; e passa pela estação

#### Guedes da Costa — K. 64.859

Antiga "Bifurcação". Engenheiro Carlos Guedes da Costa, chefe da Via Permanente.

Aqui se verifica o entroncamento do ramal de Paracamy (\*) — talvez *para*, rio; *acamy*, forquilha: onde os rios se encontram formando forquilha. Pequena povoação assente na fralda da serra e ponto terminal (k. 70.004) da linha do seu nome. A' linha de Paracamy se liga outra de igual bitola (na estação Lages), pertencente á Light and Power, e que se dirige á represa do ribeirão das Lages, vasto lago de 30×25 kms. a cujas bordas está construída a grande usina de força electrica da referida Companhia. Essa linha, que tem 26 kms., termina na base da serra das Fontes. Um bonde, em plano inclinado, faz o serviço para o alto, onde está a represa.

Nas noites limpidas a profusa illuminação que circumda essa usina é avistada dos trens que passam, colleando, no trecho de "Serra" a "Palmeiras".

Deixando a estação "Guedes da Costa" a linha muda completamente de direcção e de perfil, começando a galgar a serra, primeiro pela encosta occidental do valle do Sant'Anna; depois, abrindo alas por entre montes de accidentado terreno, ganha a bacia do Macacos para, por fim, vencendo ainda lombadas e transpondo grótas em rampas de 1,8% num desenvolvimento de cerca de 30 kilometros, attingir, logo á sahida do tunnel 12, a altitude de 447<sup>m</sup>.120.

Nesse trecho a natureza apresenta aos olhos do passageiro maravilhado, um desses grandiosos e empolgantes scenarios com que tão prodigamente os fados brindaram

---

(\*) Segundo alguns, Paracamy é versão indigena de Macacos, antiga denominação do logar.

Paracamy pertence ao municipio de Itaguahy; é entretanto considerado como um suburbio do Rio, com que se comunica por meio de 18 trens diarios. Ahí fica situada uma importante Fabrica de Tecidos.

esta bem dita terra brasileira. Primeiro á direita, até o k. 71, depois á esquerda, até á entrada do tunnel 10, o passageiro não se faria de admirar o encantador espectáculo das ondulações do terreno, que, em plano inferior se estendem por longinquo horizonte, trazendo á imaginação a idéa de um revoltó e glauco oceano de montanhas.

Depois das pontes "Camarinha" (4,<sup>m</sup>60 - k. 65.259) e "Presidente Pedreira" (9<sup>m</sup>,00 - k. 66.670), esta sôbre a estrada de rodagem do mesmo nome (\*), passa o trem por

*Ellison* — K. 68.181

Major A. Ellison Junior, engenheiro chefe interino da construcção, morto em um desastre, entre Maxambomba e Queimados, em 1859, quando, em locomotiva, percorria a linha (\*\*).

*Mario Bello* — K. 71.030

Primitivo "Posto da 6ª Divisão", mais tarde "Oriente" e actual "Mario Bello". Engenheiro Mario de Faria Bello, Ajudante da 2ª Divisão; enérgico e esforçado chefe de serviço a quem muito devem os trabalhos de duplicação da linha da serra.

Agora começa a série dos quinze tunnels existentes no trecho de trinta e dois kilometros que medeiam entre o primeiro e o ultimo: Tunnel 1, em curva, 258,<sup>m</sup>25 - k. 72.609; Tunnel 2, em tangente 307,<sup>m</sup>20 - k. 74.525. Neste trecho, á esquerda, o panorama é deslumbrador. Adeante passa a estação

*Serra* — K. 75.478

Primitivo "Posto do Rasgão". Toponymo tirado da serra em que está situada.

Tunnel 3, em curva, 115,<sup>m</sup>90 - k. 76.316; Tunnel 4, em tangente 129,<sup>m</sup>75 - k. 76.624.

*Scheid* — K. 77.924

Henrique Scheid, engenheiro Residente em 1898.

Tunnel 4 A, em curva, 25,<sup>m</sup>40 - k. 78.175; Tunnel 5, em curva, 119,<sup>m</sup>00 - k. 78.820; Tunnel 6, em tangente,

---

(\*) Esta estrada de rodagem, ha poucos annos renovada e baptizada com este nome, é o mesmo Caminho Novo, aberto por Garcia Rodrigues Paes Leme, de Minas para o Rio (1702).

(\*\*) Não confundir com o engenheiro William S. Ellison, primeiro engenheiro da Construcção em 1866 e anteriormente (1859) Inspector Geral do Trafego.

115,<sup>m</sup>50 - k. 79.184; Tunnel 7, em curva, 461,<sup>m</sup>50 - k. 80.738  
Um kilometro adiante da bocca superior deste tunnel fica a estação

*Palmeiras* — K. 82.107

muito procurada por veranistas e onde existem dois aprazíveis hotéis.

Deram-lhe o nome algumas velhas palmeiras outróra existentes no pateo da estação (\*).

Logo após a plataforma desta estação, o trem entra successivamente nos tunneis: Tunnel 8, em curva, 96,<sup>m</sup>50 - k. 82.255; Tunnel 9, em tangente, 198,<sup>m</sup>25 - k. 82.563; Tunnel 10, em tangente, 210,<sup>m</sup>00 - k. 83.131; Tunnel 11, em tangente, 660,<sup>m</sup>30 - k. 84.160.



Tunnel 8

Ao sahir deste tunnel apparece, entre florido jardim, a casa de morada do Inspector de Linha (2<sup>a</sup> Inspectoria), logo depois da qual entra o trem nas chaves da estação

*Paulo de Frontin* — K. 85.501

A antiga "Rodeio", primitivamente sitio do Joaquim do Alto, tomou o nome do Dr. André Gustavo Paulo de Frontin,

---

(\*) A 13 de março de 1929, enorme barreira de 55.000 metros cubicos de terra cobriu as tres linhas e chegou até a cobertura da velha e solida estação, que foi demolida para dar logar ás linhas provisórias. Com a primitiva estação, que era de dois pavimentos, desapareceram as galhardas palmeiras que lhe deram o nome.

luminar da engenharia brasileira, vulto proeminente na politica nacional e benemerito duplicador da linha da serra, onde a sua energia de *tank* perfurou tunneis, alargou pontes, rasgou córtes profundos, na extensão de 46 kms., abrindo assim uma nova linha através da qual descortinou o futuro e a fortuna da Estrada de Ferro Central do Brasil. E contra a expectativa até de profissionaes illustres que declararam impossivel a realização dessa obra, tudo foi feito em quatorze mezes, sem a mais leve alteração do trafego da Estrada, que já era intenso apesar da linha singela então existente.

Tão gigantesca obra teve, por assim dizer, uma importancia mundial por isso que, sem esse serviço, não poderia o Brasil ter fornecido as 60 mil toneladas mensaes de manganez que contribuíram para assegurar aos alliados a victoria na Grande Guerra.

Logo á entrada da estação, á direita, vasto palacete, situado no alto, chama a attenção do passageiro; é a opulenta casa de residencia do Coronel Francisco Portugal.

Como todas as estações da serra, Paulo de Frontin é ponto preferido pelos veranistas que têm negocios diarios na Capital. Mau grado a sua altitude, a risonha povoação, que pertence ainda ao municipio de Vassouras, fica encravada entre montes por onde serpeia o ribeirão Simão Pereira, atravessado pela linha na ponte de Rodeio, de 28<sup>m</sup>,00, no prolongamento da plataforma da estação.

Existe na localidade uma importante fabrica de varetas de chapéos de sol, da firma Quinzio Ferrini.

Não muito além de Paulo de Frontin surge o tunnel 12, em tangente, 2.233<sup>m</sup>,60 - k. 88.235.

Esse tunnel é a principal obra d'arte da serra; como o tunnel 11, tambem não foi alargado, tendo sido construido outro, paralelo, a uma distancia de 11<sup>m</sup>,22 entre eixos e com mais 12<sup>m</sup>,10 de alongamento sobre o tunnel velho. Não é demais recordar a differença do tempo empregado na construcção dos dois tunneis: 7 annos o primeiro, 11 mezes e meio o segundo.

Perto da bocca superior do tunnel 12, culmina, como se disse, o trecho ascendente da linha da serra, no percurso do qual as poderosas "Pacific" arfam ao longo dos trilhos, levando o trem em marcha vagarosa, mas uniforme e segura.



*Humberto Antunes* — K. 89.763

Eng°. Humberto Saraiva Antunes, Sub-Director da 3ª Divisão.

Chamou-se primitivamente "Tunnel Grande", passou depois a chamar-se "Ottoni", tendo tomado o actual nome em 1915.

Estamos já na bacia do Parahyba (\*) e a linha começa a descer até Barra do Pirahy. A estação, primeira do municipio de Barra, está situada no districto de Mendes; nas suas immediações fica a Fabrica de Papel Itacolomy, que é ligada á estação por excellente linha de bondes electricos.

Dahi parte o trem, passando pouco adiante por um córte a céu aberto, onde foi o Tunnel 13; e á direita o passageiro tem sob os olhos, na sua bucolica rusticidade, o panorama da "Pequena Petropolis" da Central, a encantadora

*Eng°. Neri Ferreira* — K. 91.975

Primitiva "Parada de Mendes". Eng°. João Neri Ferreira, chefe da Locomoção em 1891.

Serve a parte mais povoada do mais importante dos districtos de Barra do Pirahy, possui excellente clima (temperat. méd. 22°.7), que para ahi attrahe grande numero de veranistas. Nella se acham installados o matadouro da Frigorifico Anglo Limitada e a Fabrica de Phosphoros Serra do Mar.

E' localidade muito pittoresca, tem bons predios e possui um hotel sanatorio, sob a direcção do Dr. João Neri.

Logo depois da plataforma o trem passa por um viaducto de 7,80 e prosegue costeando o valle do Sacra Familia, affluente do Pirahy.

---

(\*) *Parahyba* — *para*, rio; *ahyba*, ruim; imprestavel á navegacao por accidente de seu curso.

"Da serra da Bocaina até S. João da Barra" o Parahyba rega, enflta e fertiliza varios municipios dos Estados de S. Paulo, Rio e Minas.

Nasce com o nome de Parahytinga (rio de aguas brancas), correndo na direcção sudoeste até receber o Parahybuna (rio de aguas pretas), tomando então o nome de Parahyba e a direcção leste-oeste até Guararema, onde faz uma volta, seguindo o rumo nordeste até receber o rio Pomba, depois do que, dirige as suas aguas volumosas na direcção de leste, até o Atlantico. Nesse percurso de 1.053 kilometros, o seu valle grandioso apresenta os mais variados panoramas e elle proprio, ora sereno, ora irrequieto, encanta e maravilha pela beleza e pela fecundidade das suas margens, que produzem todos os generos cultivados no paiz. E' francamente navegavel desde S. Fidelis, a cerca de 90 kms. da fóz.

*Mendes* — K. 92.635

Mendes, sobrenome de antigo fazendeiro e politico do logar, que gratuitamente cedera as terras de sua propriedade para a passagem da Estrada, sob a condição de ter o nome do doador a estação que ali se construísse. E a Estrada cumpriu o contracto.

Depois de passar sob outro viaducto de 16<sup>m</sup>,00 (k. 92.971) o trem atravessa o Sacra Familia na ponte do Mexias, de 26<sup>m</sup>,15 (k. 93.408).

No k. 96.298 cruza a estrada de rodagem por um viaducto de 9<sup>m</sup>,00 e passa por

*Martins Costa* — K. 96.386

Eng<sup>o</sup>. M. de A. Martins Costa, Chefe da Secção Technica da 5<sup>a</sup> Divisão e operoso auxiliar nos serviços da duplicação da linha da serra.

Correndo por entre córtes monumentaes, que sulcam os montes do sinuoso valle, o trem de novo atravessa o rio pelas pontes do Garcia, de 26<sup>m</sup>,15, no k. 96.684 e do Belisario, de 26<sup>m</sup>,15, no k. 97.328, entrando, um pouco além, no Tunnel 14, em tangente (74<sup>m</sup>,80 - k. 97.549), para logo ao sahir delle mais uma vez atravessar o referido rio pela ponte do Cabral, de 26<sup>m</sup>,15 (k. 97.810); mais adeante passa por

*Morsing* — K. 98.267

Carlos A. Morsing, chefe de Secção da 3<sup>a</sup> Divisão (Pessoal Technicó) em 1870 e atravessando ainda o Sacra Familia pela ponte do Cunha, de 38<sup>m</sup>,85 (k. 99.080), passa por sob um viaducto de 13<sup>m</sup>,00, no k. 102.027 e pela estação

*Sant'Anna* — K. 102.315

Tomou o nome de antiga fazenda, em cujas terras foi construida, ás margens do Pirahy — *pira*, peixe; *hy*, rio; rio do peixe.

Minuscula, comprimida entre os trilhos e o rio, fica, á esquerda, a estação da linha da Sul de Minas, que se dirige a Passa Tres.

A' esquerda ainda, vêem-se as grandes installações da "Ceramica Sant'Anna" e as da Companhia Industrial Pirahy (fabrica de papel).

O rio Pirahy, que banha a cidade do mesmo nome, situada 18 kms. a sudoeste, relembra o papel preponderante exercido na vida do Imperio por aquella cidade tradicional.

A opulencia do dinheiro assegurava a meia duzia de nababos o dominio de toda a vida economica e politica do municipio e adjacencias.

Os Breves, senhores da Gramma e da Olaria e de mais 18 fazendas que se localizavam entre Pirahy e Mangaratiba, eram, com os Moraes e outros, os arbitros da situação.

Um dos Moraes, o Capitão Mata Gente, já lendario, deixou traços indeleveis da sua indole autoritaria, da sua vida aventureira.

Agora o trem segue a margem direita do Pirahy até atravessar o Tunnel 15, em tangente, com 216,<sup>m</sup>10 (k. 104.248), logo depois do qual (k. 104.515) cruza um viaducto de 12,<sup>m</sup>90 (que dá passagem á linha da Sul de Minas) e transfere-se para a margem esquerda do referido rio, pela ponte do Andrade, de 61,<sup>m</sup>10 (k. 104.610).

A' margem esquerda do rio, prosegue o trem passando pelo 2° Deposito de Machinas da Central, situado algumas centenas de metros antes de

## BARRA DO PIRAHY

Rio .....	108 k. 222
B. Horizonte .....	531 k. 729
Altitude .....	357 m. 060

Como o nome o indica, a cidade está situada na fóz do Pirahy. Fundada em 1853, pelo Commendador Antonio Gonçalves de Moraes. Creada freguezia em 3 de novembro de 1885 e districto de paz em 11 de dezembro de 1886, foi a povoação de S. Benedicto da Barra do Pirahy elevada á categoria de cidade em 10 de março de 1890.

O Barão do Rio Bonito, o Dr. Aureliano Garcia, o poeta Ovidio Mello e Pedro Celestino Gomes da Cunha foram, entre outros benemeritos, os precursores da emancipação politica do futuro municipio.

Barra do Pirahy é o terceiro centro commercial do Estado do Rio, com algumas fabricas, notaveis estabelecimentos commerciaes, casas de caridade, muitas escolas, imprensa periodica e lindas pontes que a tornam, no dizer do Dr. Clo-

domiro Vasconcellos, a "Veneza fluminense". Tem boas ruas, predios de construcção moderna e communica-se com a ala esquerda da estação por meio de extensa passagem subterranea, inaugurada em 1914, com o nome "Condessa de Frontin".

Possue cerca de 3.000 casas, 36 ruas, 10 travessas e 4 praças.

E' séde de Bispado.

HOTEIS — Da *Estação*, no edificio da mesma; e *Victoria*.

POPULAÇÃO — 40.000 h. — Da séde, 10.000.

SUPERFICIE — 510 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Dôres, S. José do Turvo, Mendes e Vargem Alegre.

POVOAÇÕES — Sant'Anna, Ypiranga, Prosperidade, Thomazes.

LIMITES — Valença, Vassouras, Pirahy, Itaguahy, Barra Mansa.

RIOS — Regam o municipio o Parahyba, o Pirahy e diversos correjos e ribeirões.

SERRAS — De S. Joaquim, Rio Bonito, das Cruzes, da Viuva e das Minhocas, todas ramificações da serra da Mantiqueira.

CLIMA — Temperado e muito salubre.

PRODUCCÃO — Sólo fertil, possuindo algumas jazidas mineraes; produz café, canna, cereaes, entretem boa criação de gado (18.000 cabeças), e exporta phosphoros, doces, massas, cereaes, carnes preparadas, lacticinios, fumo, tecido, madeiras, etc. Preço das terras: 400 a 700 mil réis por hectare.

VIAÇÃO — A cidade é ligada aos districtos do municipio e aos municipios vizinhos por varias estradas de rodagem destacando-se entre ellas a que vae de Mendes a Vassouras, num percurso de 20 kilometros; a de Barra a Valença, por Ipiabas e Esteves, com 40; de Vargem Alegre ao Turvo e a Conservatoria, com 45.



*Plano de Pirahy -*



LEGENDA

- permetro urbano
- zona suburbana
- estacoes da L.T.C.B.
- zona Publica

De Barra do Pirahy parte a linha da Sul de Minas, que liga a cidade ao municipio de S. João Marcos (Passa Tres a 41 k.) e ás divisas de Minas com S. Paulo (Sapucahy a 553 kilometros).

A linha tronco dessa estrada parte de Cruzeiro (estação do ramal de S. Paulo) e passando por S. Lourenço a 80 k., Soledade a 90, Tres Corações a 170 e Varginha a 205, vae até Tuyuty a 361, onde entronca com a Mogyana.

Além da linha tronco, existem os ramaes de Campanha, que parte de Freitas a 107 e passa por Lambary a 150, Cambuquira a 176, Campanha a 193 e termina em S. Gonçalo a 225; o de Tres Pontas, que parte de Espera a 242 e vae a Tres Pontas a 262; e o de Sapucahy, que de Soledade a 90 k., passa por Itajubá a 174, Pouso Alegre a 254, Ouro Fino a 314, terminando em Sapucahy a 359, onde de novo encontra a Mogyana. Da estação Itajubá (174 k.), deste ramal, parte o sub-ramal de Delphim Moreira (210 k.), que entroncará futuramente com o sub-ramal de Piquete, da Central; e da estação Piranguinho (187 k.) parte o de Paraizópolis (238 k.).

Em direcção opposta ao ramal de Sapucahy, parte de Soledade a 90 k., a linha de Passa Tres a 415, no Estado do Rio, passando por Caxambú a 112 k., Baependy a 120, Bom Jardim a 244 — entroncamento com a Oéste — Santa Rita a 286 — entroncamento com a Linha Auxiliar — Barra do Pirahy a 374, Sant'Anna a 382, Pirahy a 399 e Passa Tres.

Ha ainda o ramal que de Tres Corações, a 170 k., passando por Carmo da Cachoeira a 211, vae a Lavras a 260, onde entronca com a Oéste; e o de Machado, que parte da estação de Gaspar Lopes a 295, passa por Alfenas a 302 e termina em Machado a 343.

De Porto Sapucahy, no k. 236 da linha de Sapucahy, partem os vapores da navegação do Rio Sapucahy até Cubatão a 160 k., porto este que serve aos municipios de S. Gonçalo e Machado; da estação de Fama, no k. 278 da linha de Tuyuty, partem os vapores até Carrito a 105 k., porto que serve á cidade do Carmo do Rio Claro, famosa por ter sido a primeira que installou fabricas de manteiga.

\* \* \*

Barra do Pirahy é, a bem dizer, um verdadeiro prolongamento dos suburbios do Rio, com que se communica por meio de 16 trens diarios. Para servir ás localidades comprehendidas no trecho de Belém a Barra, estabeleceu a Central trens proprios — S1 — S2 — S3 — S4 — além das paradas alternadas dos grandes trens do interior.

Póde-se, ainda, sem exageros de rhetorica qualificar de coração da Central, a estação de Barra.

E', com effeito, ahi que se verifica o desdobramento da Estrada nas suas grandes linhas que, como amplos braços fraternaes, ligam em estreito amplexo os Estados Unidos do



Barra do Pirahy — Vista parcial

Brasil: a que serve ao norte do paiz e a do sul, seguindo esta para sudoeste e aquella na direcção opposta, ambas marginando o Parahyba, em cujo valle, de Guararema a Porto Novo, num percurso de 471 k., echôa o sibilo sonôro e progressista das locomotivas da Central.







## DO PARAHYBA AO S. FRANCISCO

Das margens povoadas e propinquas do lendario Parahyba ás solitarias e longinquas margens do S. Francisco caudaloso, ora transpondo serras magestosas que dividem aguas abundantes; ora tangendo valles ou profundos ou abertos, sempre ferteis e formosos; ora traçando verdes campos de infinitos horizontes; e evocadoramente percorrendo sitios (\*) que constituem theatros memoraveis de luctas e de dramas e tragedias e victorias da nascente e predestinada nacionalidade brasileira, a Linha Tronco da Central, atravessa 15 cidades, 4 villas, 28 municipios, varias povoações e serve a uma infinidade de nucleos de população, cujo trabalho agricola e industrial, activamente impulsiona e intensifica (\*\*).

Ao partir de Barra o trem toma a direcção nordéste; tresentos metros além da estação, córta, quasi na sua foz, o rio Pirahy, pela ponte do mesmo nome, de 64,<sup>m</sup>80. E atravessando os suburbios da cidade, approxima-se da margem direita do Parahyba, de largas e murmurantes aguas.

Já agora não são os córtes successivos dos successivos montes que comprimem as aguas do Sacra Familia e do Pirahy; mais espaçoso, o valle do Parahyba offerece mais largos horizontes ao olhar do passageiro. Assim é que, á esquerda, descortina-se logo toda a serra das Cruzes, aliás não muito distante.

No k. 114.517 o trem transpõe a ponte do Pocinho, de 22,<sup>m</sup>60 e entra novamente no municipio de Vassouras, em que ficam localizadas mais 9 estações da Linha do Centro, das quaes a primeira é

*Ypiranga* — K. 115.592

*Y-piranga*, agua vermelha, rio vermelho.

E' uma estação pequena, ladeada de algumas casas e communica-se com Paulo de Frontin, Mendes e Paracamy por uma regular estrada de rodagem.

---

(\*) O percurso que faz hoje a Linha do Centro é, *mutatis mutandis*, o mesmo que fazia a estrada aberta no matto por Garcia Rodrigues Paes e Domingos da Fonseca Leme — o *Caminho Novo*, pelo qual o Rio se communicava com a Capitania das Minas Geraes, outr'ora *Campos de Cataguá*.

(\*\*) A rede completa da Central, incluída a Linha Auxiliar, abrange 68 municipios, de que 57 são atravessados na propria séde, servindo a Estrada, directamente, a 49 cidades, 9 villas e a innumerables povoações. Onze dos municipios mencionados são apenas tangidos pela linha; não obstante, a elles nos referimos em succinta noticia.

Depois de Ypiranga o trem passa pela ponte de São Roque, de 14,<sup>m</sup>70 (k. 117.476).

Notam-se signaes de industria pastoril; entre grandes pastagens, distinguem-se largos tractos de terra cultivada.

*Demetrio Ribeiro* — K. 121.469

Primitiva "Sebastião de Lacerda". Dr. Demetrio Nunes Ribeiro, Ministro da Agricultura, Viação e Obras Publicas do Governo Provisorio de 1889.

Como outras estações, teve que pagar o tributo da mudança de nome. E mudaram-lh'o, em 1931, pelo simples prazer de mudar, pelo sabor de estabelecer a confusão na contradança, uma vez que "Sebastião de Lacerda", ao commando precipitado do *marcante*, executou, lépido, o *changez de place*, indo occupar o lugar da velha e tradicional "Commercio" que, tropegamente, marchou para o exilio.

No k. 122.239 a linha atravessa o pontilhão das Cruzes, de 11,<sup>m</sup>95, transpondo um pouco adiante (k. 225.860) a ponte de Santa Engracia; e sempre junto á margem do rio, chega a

*Barão de Vassouras* — K. 128.528

A primitiva "Rio das Mortes", que posteriormente foi "Vassouras", mais tarde "Barão de Vassouras" e até hontem era "Caetano Furquim", voltou a ser "Barão de Vassouras". E até a data da impressão deste livro, continúa a ser "Barão de Vassouras".

Como a antiga "Concordia" passou a chamar-se "Teixeira Leite", em homenagem a Francisco José Teixeira Leite, Barão de Vassouras, fica o benemerito titular duplamente homenageado pela Central, aliás com toda justiça. E não fica só: Quintino Bocayuva, Santa Fé, Santa Rita, Gloria, Saudade, Retiro, Santo Antonio, Francisco Sá, e outros, gozam do mesmo privilegio.

"Barão de Vassouras" é tambem estação do ramal do Jacutinga, que passa pela séde do municipio, a cidade de Vassouras, situada 6 k. a suléste.

A bitola larga é, entretanto, o caminho preferido para aquella cidade, para onde ha constantes communações por meio dos trens de suburbios da citada linha, os quaes dão correspondencia com todos os trens da Linha do Centro.

Barão de Vassouras é um logarejo aprazivel, situado á esquerda do rio das Pedras e não longe do Parahyba.

A cidade de Vassouras é, pelas excelsas qualidades do seu clima, grandemente procurada no verão.

Os trens do mencionado ramal do Jacutinga (bit. de 1,<sup>m</sup>00) seguem até a proxima estação de Juparanã, pelo

leito da Linha do Centro que para isso intercalou um terceiro trilho nesse trecho.

Em Barão de Vassouras o passageiro encontra sempre á venda o afamado queijo "Creme Suisso", que constitue a industria caracteristica do municipio.

Cento e cincoenta metros após a estação, a linha cruza a estrada de rodagem por meio de um viaducto e transpõe pela ponte de Vassouras, 31,<sup>m</sup>80, o ribeirão das Pedras, que banha a cidade de Vassouras e desce da serra do Mar.

As pequenas casinhas, modestas mas alegres, os tractos de terra lavrada, junto ás aguas abundantes do Parahyba, predispõem favoravelmente o espirito do passageiro observador.

Na outra margem do rio, contrastando com a modestia das humildes moradas, importante propriedade agricola apparece por entre alpendres de luxuriante arvoredo.

E' o Patronato de Menores, pertencente ao Ministerio da Agricultura e installado no edificio da antiga e opulenta fazenda Santa Monica. Nesse edificio falleceu o Duque de Caxias.

Depois de passar pelo viaducto da Policia (k. 129.851), o trem atravessa (k. 130.951), a bella ponte do Desengano (\*), de 173,<sup>m</sup>20, em curva, entrando no municipio de Valença e chegando a

#### *Juparanã* — K. 132.153

*Ju-para-nan*, rio grande dos espinhos. Manuel Jacintho Nogueira da Gama, Barão de Juparanã, Presidente da Camara de Valença.

A primitiva "Desengano" está no meio da povoação de Juparanã que é um districto de Valença. Situada em larga planicie, entre o Parahyba e a serra das Cruzes, a povoação possui uma linda igreja, um vasto e solido predio que abriga o Asylo Isabel, e alguns edificios pertencentes á Central, que ahí manteve durante muitos annos, a séde da extincta 3<sup>a</sup> Residencia do Centro.

Juparanã é, como dissemos acima, estação commum ao ramal do Jacutinga, que passa pela séde do municipio de Valença, situada a 24 k. ao norte.

Daqui segue, pois, naquella direcção, a linha do alludido ramal, passando em Valença, Rio Preto e terminando em Santa Rita do Jacutinga.

Como Vassouras, a cidade de Valença, de precioso clima, é muito procurada por veranistas e convalescentes, os quaes

---

(\*) Esta ponte dá tambem passagem á estrada de rodagem.

encontram nella, a par de excellentes hotéis, a fina e encantadora vida social propria de uma elegante cidade de repouso que vive ainda das suas fidalgas tradições de opulencia e grandeza.

Os trens para Valença estão em correspondencia com os rapidos da Linha do Centro.

Deixando Juparanã o trem percorre um pequeno trecho da margem esquerda do Parahyba, que ahi apresenta bellissima paizagem. E procurando evitar as escarpas e penhascos de insolitos contrafortes da serra das Cruzes, foge para a outra margem do rio atravessando, no k. 135.367, a esplendida ponte do Paraizo, de 194,<sup>m</sup>00.



Ponte do Paraizo

De novo no municipio de Vassouras e confiante no leito que ha 60 annos lhe serve de caminho, celeremente desliza sobre os trilhos luzidios.

O Parahyba quebra o silencio do largo scenario, rolando agora pelos calhás da "Cachoeira do Sumidouro", onde as suas aguas rugem, precipitando-se no abysmo dos *sumidouros* profundos.

*Parada do Mello* — K. 137.700

E' transposto o correjo da Concordia (k. 142.385), pela ponte do mesmo nome, de 21,<sup>m</sup>40; o trem solta, dahi a momentos, o alegre silvo precursor de uma estação; a

marcha diminue; estalidos mais fortes annunciam a passagem das rodas nos encontros de trilhos; são as chaves da estação

*Teixeira Leite* — K. 142.705

Antiga "Concordia". Francisco José Teixeira Leite, Barão de Vassouras, chefe de influente familia oriunda do municipio de Vassouras.

Na plataforma, muito limpa, muito varrida, uma bandeirinha branca oscilla. A um apito curto da locomotiva o trem retoma a sua marcha horaria.

Pelas encostas dos morros, pelos valles extensos, surgem casas de habitação; a região, outróra coberta de interminos cafezaes, é hoje campo de industria pastoril; um ou outro recanto cultivado apparece.

*Sebastião de Lacerda* — K. 146.815

Primitiva "Commercio". Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda, ministro da Viação de 1897 a 1898.

Nem a velha Commercio escapou ao insidioso ataque da molestia que flagella as estações da Estrada. Passou 65 annos com um nome só. Era demais; era uma odiosa excepção, que a distinguia das suas co-irmãs. Um Aviso de 1931, substituiu-lhe o nome... até outro Aviso.

Está localizada na séde do districto de Commercio.

Serve ao districto de Tabôas e á villa de Santa Thereza (a 20 e 25 k. ao norte, respectivamente) do visinho municipio de Santa Thereza de Valença. Excellente estrada de rodagem que se apropriou do leito da que foi outróra (de 1882 a 1922) E. F. Rio das Flores (\*) liga a estação ás mencionadas localidades. Ainda lá está, servindo hoje á referida estrada de rodagem, a bella ponte, que liga as duas margens do Parahyba.

Avistam-se pomares, em que predomina a umbrosa mangueira.

E' atravessado o corrego Commercio, logo depois da plataforma da estação.

Transposta a ponte da Florencia, de 14,<sup>m</sup>90, sobre o ribeirão do Salto (k. 152.939), surge, dois minutos depois, a estação

*Alliança* — K. 154.072

Tomou o nome de antiga fazenda ahi situada.

Foi construida no lugar denominado Arraial do Dias, em terreno doado por Manoel Martins da Silva, negociante ahi estabelecido. Varios fazendeiros do municipio de Vas-

---

(\*) Pouco a pouco houve a supressão de facto, não de direito, do material ferroviario applicado na linha.

souras concorreram com a quantia de 12:000\$. para construir-se o edificio da estação.

O trem rola na vertente de uma serra que desaba sobre o rio, obrigando-o a fugir para o norte, com o fim de rodea-la; mas a poderosa "Baldwin" inflecte contra o monte elevado, varando-o pelo Tunnel 16, de 159,<sup>m</sup>00, em curva (k. 157.470).

*Casal* — K. 159.225

Como a precedente, tomou o nome de antiga fazenda localizada nas immediações.

A estação serve ao districto de Abarracamento, do vizinho municipio de Santa Thereza.

De novo as aguas do Parahyba surgem marulhosas, caindo sobre os campos com a alva procição das suas espumas.

Depois de Casal o trem córta a estrada de rodagem (k. 164.100), por meio de um viaducto.

*Carlos Niemeyer* — K. 165.549

Eng.<sup>o</sup>. Carlos Conrado de Niemeyer, Chefe da Locomoção em 1889.

Terras ferteis; o capoeirão fechado, á esquerda, denota a uberidade do sólo outróra longamente usado. O Parahyba apresenta lindos aspectos com as suas ilhas engalanadas de verdes festões.

O trem passa por um córte rochoso (k. 167.900), cujas abas estão ligadas por solida ponte de ferro.

No k. 169.189, é transposto o rio Ubá pela ponte do Secretario (\*), de 44,<sup>m</sup>00. Cerca de mil metros adiante fica a estação

*Andrade Pinto* — K. 170.232

O antigo *pouso* do Alferes, que depois se chamou estação de "Ubá", passou posteriormente a chamar-se "Paty" e tem hoje o nome de *Andrade Pinto*, em homenagem ao Eng.<sup>o</sup> José de Andrade Pinto, sub-Director da 5.<sup>a</sup> Divisão em 1977.

Está localizada na povoação de Paty (\*\*), séde do 3.<sup>o</sup> districto do municipio que vamos atravessando.

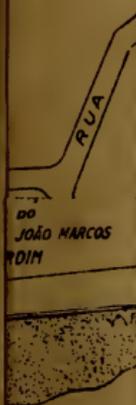
Ao longe, á direita, avistam-se as cristas da serra de Sucupira. Depois de passar por baixo de um viaducto (k 172....) o trem transpõe pela ultima vez o Parahyba, nas tres pontes de Boa Vista, respectivamente de 136, 86

(\*) Esta ponte fica na variante que, obedecendo rigorosamente a todas as exigencias da technica moderna, foi construida para melhorar as condições do pequeno trecho. A' esquerda vê-se o primitivo traçado com a respectiva ponte.

(\*\*) *Paty*, especie de palmeira (*Stagrus botryophora-Mart.*).

# PARAHYBA do SUL

1929



A

VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO



e 37 metros (ks. 173.738, 173.950 e 174.055) e entra no município de Parahyba do Sul, cortando logo o ribeirão do Retiro.

*Vieira Cortez* — K. 177.770

Era a antiga "Bôa Vista"; chamava-se, primitivamente, "Avellar". Antonio Vieira Cortez, engenheiro residente.

Ao deixar a estação, o trem atravessa logo adiante o correjo Boa Vista. O horizonte, á direita, é limitado pelos ultimos cabeços da serra do Caburú.

Corre o trem pelo extensissimo valle; no k. 183.055 transpõe o ribeirão Fiuza (ponte da Chacarinha, de 27,<sup>m</sup>00).

A linha margeia agora a esquerda do Parahyba. Na vertente opposta, rasgando montes e transpondo socalcos, vê-se a Linha Auxiliar, cuja soberba ponte de 236<sup>m</sup>,34, sobre o Parahyba, fazendo um angulo recto com a Linha do Centro, é totalmente descortinada pelo passageiro.

Passando por baixo de um viaducto, que é o prolongamento da ponte alludida, chega o trem a

**PARAHYBA DO SUL**

Rio. . . . .	187 k. 231
B. Horizonte . . . . .	452 k. 720
Altitude. . . . .	278 m. 833

Entre a serra da Covanca e o rio Parahyba, "das cidades de serra acima é uma das que mais sobresaem pela sua grande área, asseio e posição topographica; o cáes em toda a sua extensão, os edificios publicos e particulares, alguns de apurado gosto e custoso preço, o seu solo quasi todo plano, cortado por extensas ruas calçadas a paralelepipedos, alguns chafarizes publicos, a monumental ponte de ferro sobre o rio, a configuração das colinas, que a accidentam pelo centro, tudo emfim concorre para lhe dar um aspecto agradabilissimo".

Fundada em 1683 por Garcia Rodrigues Paes Leme, que ahí fez construir a capella da Conceição da Santa Virgem.

Em 1745 Pedro Dias Paes Leme, Marquez de São João Marcos, e filho de Garcia, erigiu outro templo no morro onde existe hoje o cemiterio velho.

Para o novo templo (que só tinha um altar guardando apenas o Santissimo Sacramento), foi transferida a séde do curato, que, a 2 de janeiro de 1756, foi elevado a freguezia.

A 15 de janeiro de 1833, era Parahyba do Sul elevada á categoria de villa, tomando emfim, a 20 de dezembro de 1871, os fóros de cidade.

Em 1860, a esforços do Visconde da Parahyba, lançou-se a primeira pedra da nova e actual matriz; em 1882 ficou

concluída a igreja, tendo sido feita a trasladação do Santissimo Sacramento e das imagens para a nova matriz e demolindo-se a matriz velha.

A cidade possui 20 ruas, 4 praças e 280 prédios. É dotada de agua, luz electrica e esgotos e tem bons estabelecimentos commerciaes.

A bibliotheca municipal conta 3.000 volumes.

A Irmãdade de N. S. da Piedade mantém um vasto hospital e asylo para orphãos desamparados, construído no alto do morro de Santo Antonio.

**HOTEIS** — *Hotel Ferreira.*

**POPULAÇÃO** — 58.000 h. — Da séde, 4.000.

**SUPERFICIE** — 1.177 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — Parahyba, Entre-Rios, Mont Serrat, Encruzilhada, Bemposta, Sant'Anna do Tiradentes e Areal.

**POVOAÇÕES** — Werneck, Moura Brasil, Barão de Angra, Boa Vista, Cavarú, Piracema, Cruz, Lages, Cebolas, Pamulha, Bomfim, etc.

**LIMITES** — Petropolis, Sapucaia, Estado de Minas, Santa Thereza e Vassouras.

**RIOS** — Parahyba, Bemposta, Boa Vista, Fiuza, Lava-Pés, Limoeiro, Paiol, Olaria, Parahybuna, Taboas, Piabanha, Preto, Mãe Joanna, Mingú, etc.

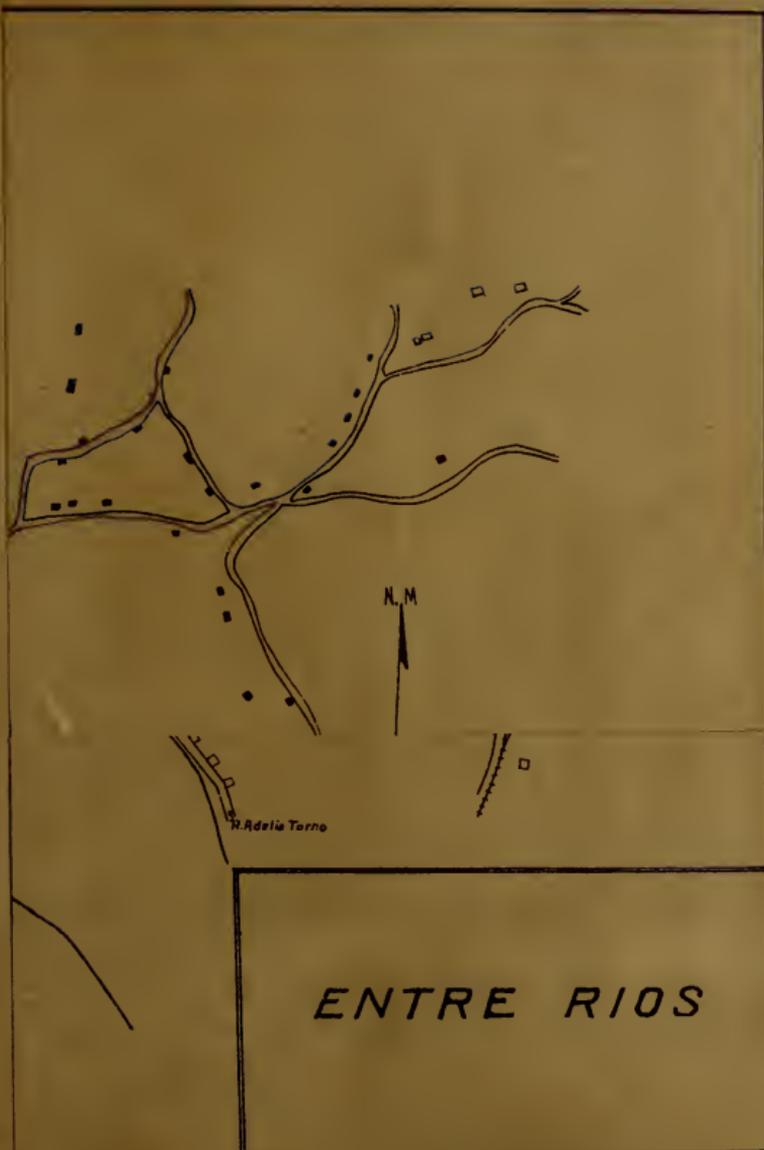
**SERRAS** — A das Abóboras, com os montes Boqueirão, Parahybuna e S. Lourenço, de grande altura; a de S. João, a de Sant'Anna, a de Capim, etc.

**CLIMA** — Salubre, havendo localidades de temperatura amena, como Fernandes Pinheiro, Areal, etc.

**PRODUÇÃO** — Todas as culturas tropicaes são possiveis no municipio, cujos frescos valles são apropriados á criação de grandes rebanhos.

A industria é representada por um cortume com instalações modernas, varias fabricas de doces e balas, fabrica de calçados, fabricas de massas alimenticias e, principalmente, pela ceramica. O municipio conta, ainda, 10 fabricas de manteiga, produzindo 30.000 kilos. Possui tambem importante industria pastoril (52.000 cabeças de gado). Exporta aguas mineraes, (está no municipio a fonte da agua "Salutaris", que exporta cerca de 4.000.000 de garrafas por anno), massas alimenticias, toucinho, doces, cereaes, xarque, aguardente, lacticinios, fumo, café, etc. — Preço das terras: 130\$000 por hectare.

**VIAÇÃO** — O municipio é percorrido pelas estradas de ferro Central e Leopoldina.



*ENTRE RIOS*

1911



ENTRE RIOS

Vias Brasileiras de Comercio

Diversas estradas de rodagem communicam Parahyba com os municipios visinhos, facilitando o transporte da producção dos campos.

\* \* \*

Tresentos metros depois da estação, o trem cruza a rua Saldanha Marinho, pelo viaducto Lavapés, de 19,<sup>m</sup>00; um pouco além transpõe o corrego Limoeiro e o viaducto da rua das Flores; no k. 188.864, corta o corrego Mingú, pela ponte do mesmo nome, de 25,<sup>m</sup>90; e agora corre por entre barrancos vermelhos de argilla. O arvoredado é luxuriante e destaca-se da verde pelucia dos campos regados pelo Parahyba, largo e marchetado de ilhas cobertas de vegetação.

*Barão de Angra* — K. 192.461

Elisario Antonio dos Santos, vice-almirante Barão de Angra, Director da Estrada em 1872-1873.

O terreno apresenta socavões e barrancos, consequencia da actividade de oleiros que, por trilhos tortuosos, empurram uma caçamba sobre rodas, miuda e afunilada, com pressões a vagonete.

No k. 194.524 é transposta a ponte de Cantagallo, de 17<sup>m</sup>,00, sobre o ribeirão do mesmo nome. Nessa altura fórma o Parahyba a "Cachoeira do Cantagallo".

Mais alguns momentos e o trem passa pelo destacamento de machinas, á direita, chegando logo após a

*Entre Rios* — K. 197.613

Entre Rios, que são o Parahyba, o Parahybuna e o Piabanha.

E' uma das mais importantes estações da Central. Serve tambem á Linha Auxiliar e é ponto de junção da Leopoldina, que dahi irradia toda a sua rede mineira.

A Leopoldina Railway é constituída pela antiga E. F. Leopoldina, á cuja rede foram incorporadas (depois da formação da companhia inglesa), varias outras linhas ferreas, como a Grão-Pará, a Juiz de Fóra ao Piáu, a Carangola, etc.

Com á extensão superior a 3.000 kilometros, a Leopoldina Railway cruza, com as suas linhas, toda a metade oriental do Estado do Rio, serve a uma vasta região do sul do Espirito Santo, e tem, no suléste de Minas, a sua extensa rede mineira, que atravessa a riquissima zona da matta, productora abundante de café e de madeiras de lei.

Em Juiz de Fóra tem esta estrada novamente contacto com a Linha do Centro; e a sua linha tronco (da rede mineira), encontra ainda a Central na cidade de Ponte Nova (k. 643 do ramal desse nome).

São irrepreensíveis os serviços dessa empresa, que guarda, na sua linha de Norte, o *record* da velocidade em bitola de 1,=00.

A estação de Entre Rios está localizada na séde do districto de Entre Rios, grande e movimentado centro commercial, com excellentes predios, extensas e alinhadas ruas, vasto e moderno jardim, agua canaizada, luz e força electrica, telephonia, theatro, cinemas, bons hoteis e desusado movimento de automoveis, que, por meio da excellente estrada "União e Industria", o ligam a Petropolis, ao Rio e a Juiz de Fóra.

Uma empresa de auto-omnibus faz o transporte de passageiros entre a localidade e Juiz de Fóra, partindo o auto diariamente, de Entre Rios, ás 16.40, e, de Juiz de Fóra, ás 7.00. O percurso é de cerca de tres horas e o preço é de 10\$ por pessoa. Ida e volta, 18\$, com direito a oito dias. Ha tambem uma linha para Parahyba.

A ampla estação, cuja longa plataforma se estende para servir á Linha Auxiliar e á Leopoldina, possui um excellentesteaurante e botequim. Elevada e solida passagem superior, de armação metallica, liga a plataforma ao lado opposto da linha.

De Entre Rios seguia a linha de bitola larga até Porto Novo, um dos pontos visados pelo decreto de 9 de maio de 1855 (\*).

Commemorando a resolução de levar a Linha do Centro ao Rio das Velhas, foi, por ordem da Directoria, construida uma guarita mesmo na chave que separa as duas linhas (a de Porto Novo e a do Centro). Nessa guarita



"Entre-Rios" — Guarita historica

foram collocadas placas commemorativas, fundidas em bronze pelas officinas da Estrada.

(\*) O trecho de Entre Rios a Porto Novo, transformado em linha de bitola estreita, pertence hoje á rede da Linha Auxiliar.

# A RAILWAY

L DAS LINHAS  
ndo a nova medição  
arão de Mauá

SANTO

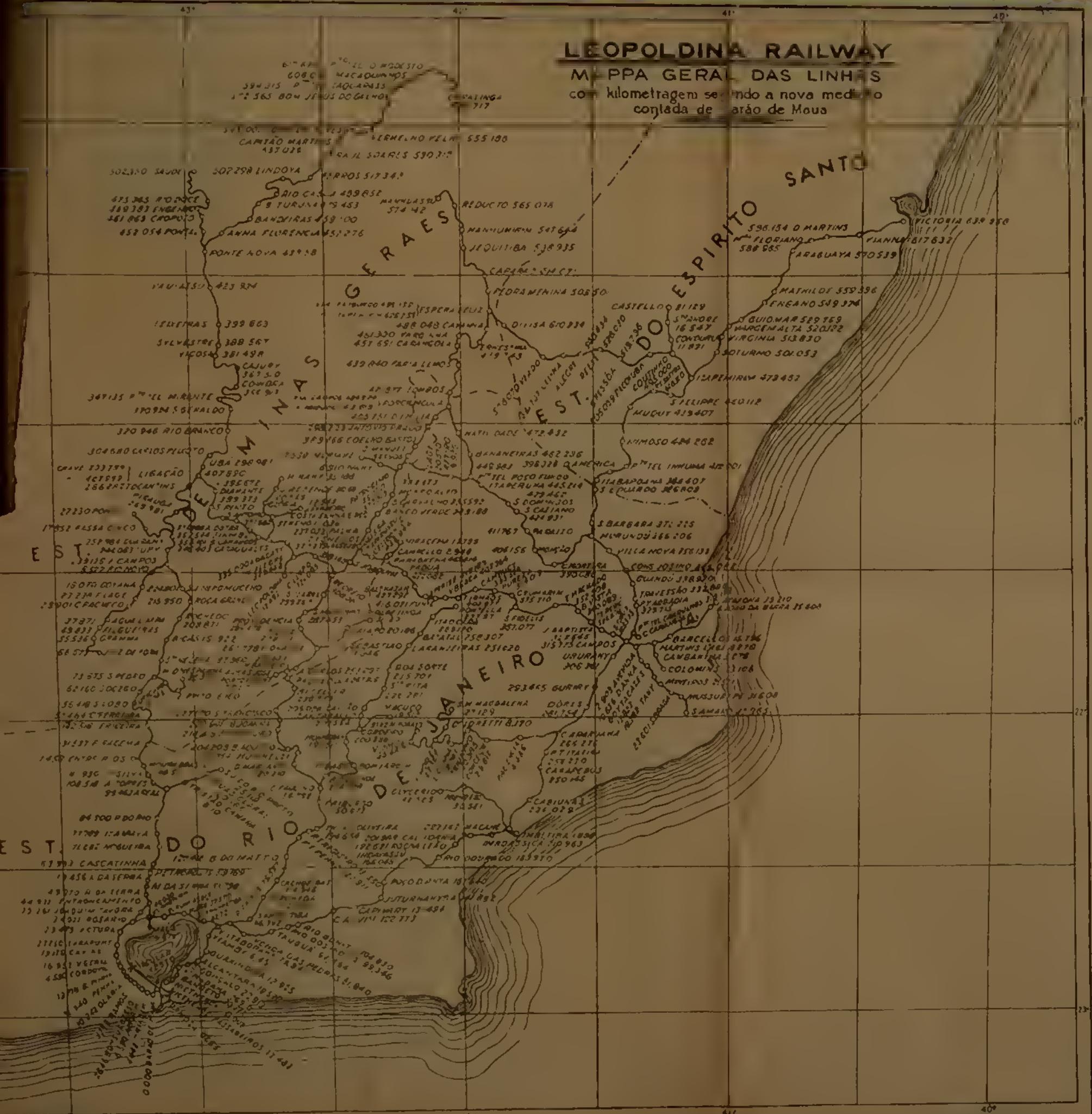
596.154 D. MARTINS  
M<sup>te</sup> FLORIANO 588.965  
ARAGUAYA 570.539  
VIANNA 617.632  
VICTORIA 638.358

40°

VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO

# LEOPOLDINA RAILWAY

MAPA GERAL DAS LINHAS  
com kilometragem sendo a nova medida  
contada de arão de Maua



. . .

Ao partir de Entre Rios, a linha muda de direcção, tomando o rumo norte. E por entre montes abahulados e córtes talhados em rocha granítica, attinge o Alto de Santa Anna, depressão da Serra das Aboboras.

A' esquerda da linha corre a "União e Industria", (cruzada pelo trem no k. 200.690), de gracioso traçado, entre touceiras de bambús que, de trecho a trecho, lhe ensombream o saibro ardente.

*Fernandes Pinheiro* — K. 204.433

Primitiva "Alto de Sant'Anna". Engº. Antonio Augusto Fernandes Pinheiro, Presidente do Club de Engenharia.

No k. 205.437 é transposta a Passagem de Sant'Anna (7<sup>m</sup>,00).

A linha volteia por entre os morros do accidentado trecho; o brilho nickelado dos trilhos destaca-se entre as fitas paralelas e gaias do olente *capim limão* (\*). O traçado magnifico, condiz com a belleza da terra alpinica.

No k. 209.673, o trem atravessa o rio Parahybuna (\*\*), na ponte de Serraria, de 204<sup>m</sup>,80, em curva, entrando no Estado de Minas pelo municipio de Mathias Barbosa, districto de Sant'Anna do Deserto.

Continuando a descrever a longa curva iniciada na ponte, como que a fugir do morro do Macuco, que se lhe depara em frente, o trem atravessa no k. 211.208 a ponte de Gamelleira, de 15<sup>m</sup>,60, sobre o corrego Macuco e, tomando a direcção sudoéste, tange a margem esquerda do Parahybuna, passando por

---

(\*) Quasi todo o leito da Central é marginado por duas ordens dessa graminea (*Andropogon schoenanthus*).

(\*\*) Parahybuna — rio de aguas escuras. Nasce na serra da Mantiqueira, municipio de Santos Dumont, districto de Dores do Parahybuna.

Banha os municipios mineiros de Santos Dumont, Juiz de Fóra, Mathias Barbosa e Mar d'Espanha.

E' um dos principaes afluentes da margem esquerda do Parahyba, em cujo leito se lança em frente á fóz do Piabanha, que vem da serra do Mar.

Divide os Estados do Rio e Minas, desde que recebe o Rio Preto, até á sua fóz.

No seu percurso de 154 kilometros, recebe como principaes afluentes o Rio do Peixe e o Rio Preto, na margem direita; e o Rio Kagado, na esquerda.

Entre M. Procopio e Chapéo d'Uvas, é o Parahybuna navegavel por canoas, na extensão de cerca de 15 k. A sua largura média é de 40 mets., sendo de 0m,60 a 3m,00 a sua profundidade.

*Serraria* — K. 212.079

Tomou o nome da localidade.

Uma extensa ponte de ferro liga a estação á terra fluminense, na outra margem do rio.

Aqui tinha inicio a linha da E. F. União Mineira, encampada depois pela Leopoldina Railway.

Excellente estrada de automoveis parte de Serraria para Silveira Lobo, estação da linha do centro da Leopoldina Railway, situada a 14 k. ao norte e proxima da séde do districto de Sant'Anna do Deserto.

E' encantadora a paizagem no trecho que vae de Serraia a Parahybuna. A linha segue sempre a esquerda do rio, cuja margem opposta é acompanhada pela antiga e excellente estrada "União e Industria"; parallelamente, á direita do trem, corre outra estrada de rodagem de grande transitio.

E a vista dos sitios e fazendas; aqui o alegre *cottage*; além, a choupana humilde; a bizarra topographia da região, em que a mattaria negra e bruta contrasta com largos espaços de terreno cultivado; e, por fim, a propria Estrada, cujos trilhos reluzentes assentam sobre uma linha caprichosamente cuidada, onde o trem corre veloz, tão confiante no caminho que lhe abriu a Sciencia, como a torrente sinuosa no conducto que lhe cavou a Natureza, tudo isto são sensações que pagam bem a curiosidade de conhecer o maravilhoso traçado da Central sobre o sólo que, na sua maravilhosa physionomia stereometrica, constitue o Estado de Minas.

Um pouco além de Serraria o trem toma a direcção noroeste, corta quasi na sua fóz o corrego do Buraco Quenté (pontilhão de Pedro Lopes (5<sup>m</sup>,00 - k. 214.192), inflecte, além, para nordeste e, depois de cruzar duas vezes a estrada de rodagem e de transpor os pontilhões Dr. Alvim e Viuva Lisboa, de novo toma a direcção noroeste, chegando a

*Souza Aguiar* — K. 217.010

Tenente Coronel Antonio Geraldo de Souza Aguiar, Director da Central de 1892 a 1893.

Logo adeante da estação a linha atravessa o corrego do Caipora; e tomando a direcção leste-oeste, cruza ainda a estrada de rodagem, corta o corrego Matacavallo, cruza mais uma vez a estrada referida e, sempre na direcção supracitada, atravessa, no k. 220.530, o Tunnel 17 (dos Micos), de 91<sup>m</sup>,20, em curva. No k. 222.536, corta o ribeirão Palmeiras, na ponte dos Micos, de 13<sup>m</sup>,60.

Digna de nota é ainda, no trecho, que vamos descrevendo, a celebre pedra "Parahybuna", massa de granito núa e colossal, apresentando em frente a face negra e a pique, como a querer impedir a passagem do trem.

No k. 224.448 a linha atravessa o Tunnel 18 (da Cachoeira), de 114<sup>m</sup>,00, em curva, perto do qual fica a estação

*Parahybuna* — K. 225.698

*Para-y-buna*: rio d'agua escura.

Pertence ainda ao municipio de Mathias Barbosa e serve ao distrito de S. Pedro de Alcantara, de cuja séde dista 10 k. e a que está ligada pela antiga "União e Industria", hoje Rio-Bello Horizonte.

Uma ponte de cimento armado (97<sup>m</sup>,00 de extensão por 5<sup>m</sup>,70 de largura), por onde passa a estrada Rio-Bello Horizonte, liga a estação á séde do districto de Mont Serrat (municipio fluminense de Parahyba), na margem opposta do rio. Essa ponte substituiu a velha ponte de ferro que outróra dava passagem á extincta linha de bondes para Tres Ilhas. A povoação de Mont Serrat fica aprazivelmente situada em torno de ampla e graciosa capella (consagrada a Nossa Senhora do Mont Serrat) e á sombra do forrídavel talude da já mencionada "Pedra Parahybuna". Ahi está installado, em predio moderno, o Posto Fiscal do Estado de Minas.

Dois minutos depois de Parahybuna passa o trem pela ponte Cachoeira do Inferno, de 74<sup>m</sup>,05, no k. 226.318, entrando de novo no Estado do Rio, cujo territorio ainda vae percorrer por tres mil metros, ora marginando o Parahybuna, que fórma nesse trecho a Cachoeira de Santa Helena (10.000 cvs.), ora marginando o Rio Preto, cujas aguas ahi se lançam no Parahybuna.

*Affonso Arinos* — K. 229.189

Primitiva "Barra Longa". Affonso Arinos de Mello Franco, escriptor elegante e eminente politico mineiro.

Está situada em territorio fluminense, e é tambem estação do sub-ramal de Affonso Arinos (Linha Auxiliar) que num percurso de 60 k. vae até a cidade de Valença onde entronca com o ramal do Jucutinga, da linha indicada.

A povoação é dotada de luz electrica, possui algumas casas commerciaes e uma usina de lacticinios, de propriedade de Adão Pereira de Araujo.

Ao sahir de Alfonso Arinos o trem corta o canal do Rio Preto por uma ponte de 20<sup>m</sup>,00 (k. 229.245) e logo em seguida atravessa o proprio Rio Preto (\*) pela ponte do mesmo nome, de 118<sup>m</sup>,00 (k. 229.371), entrando de novo, e definitivamente, no Estado de Minas, já agora pelo municipio de Juiz de F6ra, districto de Vargem Grande.

*Barão de Nepomuceno* — K. 232.000

Pedro de Alcantara Cerqueira Leite, Barão de S. João Nepomuceno. Proprietario de grandes terras na região, inclusive a importante fazenda da Gruta, hoje situada no visinho municipio de Mathias Barbosa. O nome S. Pedro de Alcantara, de um dos districtos do actual municipio de Mathias, foi dado em homenagem áquelle titular. O Barão de Nepomuceno foi o primeiro organizador de empresas ferroviarias particulares na então Provincia de Minas, tendo sido presidente da Estrada de Ferro União Mineira, mais tarde encampada pela Leopoldina, e que hoje constitue o trecho de Silveira Lobo a Ubá. Foi presidente da Provincia, no periodo da guerra do Paraguay.

A estação serve á região da margem esquerda do Rio Preto, até Tres Ilhas.

A linha corre a meia encosta da vertente; em plano inferior desliza o Parahybuna. Desabrigado, ao sol, lindo *bungalow* (Fazenda do Porto) (\*\*) apparece junto á estreita e elegante ponte que o liga aos frescos bosques da margem esquerda do rio e que dá tambem passagem a uma estrada de rodagem ahi cruzada pelo trem.

Correndo na direcção noroeste a linha atravessa, no k. 232.816, o Tunnel 19 (Poço Manso), de 120<sup>m</sup>,00; e sempre á margem direita do Parahybuna, transpõe, (kilometro 235.523-640-781) pelas pontes do Poço Manso, (\*\*\*) de 64<sup>m</sup>,00 a primeira, 17<sup>m</sup>,15 a segunda e 55<sup>m</sup>,00 a terceira, o cotovello ahi formado pelo rio, continuando a percorrer-lhe a referida margem direita.

(\*) Rio Preto — assim chamado, talvez, pela c6r que apresentam as suas aguas, de um tom sempre escuro.

Nasce no Pico das Agulhas Negras, na serra de Itatiaia, municipio de Ayuru6ca, districto de Bocaina.

Num percurso de 220 k. e na direcção SO-NE banha os municipios de Ayuru6ca, Rio Preto e Juiz de F6ra, do Estado de Minas. e os de Rezende, Barra Mansa, Valença, Santa Thereza e Parahyba do Sul do Estado do Rio, servindo durante todo o seu curso, de divisa entre os dois Estados.

O Rio Preto, tributario do Parahybuna, é 70 kms. mais extenso do que este.

(\*\*) Pertencente ao Dr. Rogello Santiago.

(\*\*\*) Nestas immediações ficam situadas as cachoeiras de Poço Manso, cuja potencia é de 500 cvs.

Aos arquejos isochronicos da poderosa *tiragem*, continúa a elegante "Pacific" a rebocar o pesado trem; e no k. 237.582 atravessa a ponte do Espirito Santo, de 13<sup>m</sup>,50, sobre o ribeirão do mesmo nome. Uma bella ponte de ferro, de 80<sup>m</sup>,00, em dois lances, surge á direita; um grupo de casas apparece, rodeando pequena igreja construida no alto de formoso outeiro; estamos em

*Sobragy* — K. 238.060

Primitiva "Espirito Santo". Conselheiro Bento José Ribeiro Sobragy, Director da Estrada de 1865 a 1869 e de 1873 a 1876.

A estação serve á séde do districto de Vargem Grande (6 k. a oeste) por meio de soffrivel estrada de rodagem.

Depois de Sobragy o trem toma a direcção nordeste, passa, no k. 238.987, pela ponte de Bomsucesso, de 90<sup>m</sup>,00, sobre o Parahybuna, entrando, de novo, em territorio do municipio de Mathias Barbosa.

Estamos agora á esquerda do Parahybuna em cuja margem opposta surge, solitaria, uma pequena capella. São interessantes os quadros que se vão desenrolando aos olhos do passageiro: aqui é o rio que se aperta, espumando, em leito de rocha escura e estratificada; alli, moradas de sítiantes alvejam, no meio de pastos matizados de rezes; além, já alargado por entre margens de terra fecunda, o Parahybuna apresenta archipelagos risonhos.

E o trem arqueja, entre as duas fitas de aço, vencendo a longa rampa que começou em Entre Rios e só terminará no alto da serra das Vertentes.

*Cotegipe* — K. 245.086

Corrupç. de *acuti-gy-pe*; no rio torto ou sinuoso. João Mauricio Wanderley, Barão de Cotegipe, grande estadista do 2º Imperio.

Povoação pequena e pittoresca, com edificações em ambos os lados do rio; solida ponte liga-lhe os dois resumidos e socegados bairros. No alto, á esquerda, linda capella em fórma de igreja, chama a atenção do passageiro.

Aqui, na margem opposta do Parahybuna, desagúa um dos seus principaes afluentes, o Rio do Peixe.

No k. 246.185 o trem passa de novo para a direita do Parahybuna, pela ponte de Caioaba, de 45<sup>m</sup>,50.

Parallela, do outro lado do rio, corre a estrada "União e Industria", cujo traçado abandonára a margem da linha desde Parahybuna. Uma ponte vicinal á direita, um casarão typico á esquerda, surgem simultaneamente; estamos passando pela velha fazenda da Soledade.

No k. 251.487 é o Parahybuna mais uma vez cortado pela ponte do Rio Bonito, de 38<sup>m</sup>,80; e tomando direcção diversa da do curso do rio, o trem atravessa o ribeirão Mathias e chega a

**MATHIAS BARBOSA.**

Rio .....	252 k. 681
B. Horizonte .....	387 k. 270
Altitude .....	477 m. 442

Coronel Mathias Barbosa Gomes da Silva, rico sesmeiro ahi estabelecido nos tempos coloniaes; legou o nome á estação, em torno da qual se foi desenvolvendo a povoação que hoje é villa e séde de municipio, creado por lei de 7 de setembro de 1923.

A villa é ampla, tem apreciavel movimento commercial e propende para um rapido engrandecimento, dada a sua situação geographica e a riqueza do territorio do municipio.

Possue abastecimento d'agua, luz e força electrica, esgotos, telephonia e tem 10 escolas primarias.

**HOTEIS** — *Central e Familiar*.

**POPULAÇÃO** — 26.327 h. — Da séde, 6.000 (\*).

**SUPERFICIE** — 364 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — Mathias; São Pedro de Alcantara (14 k.); Sant'Anna do Deserto (36 k.).

**POVOAÇÕES** — (\*\*) — *Mathias*: Cedofeita, 4 — *São Pedro*: Parahybuna, 10 — Souza Aguiar, 6 — Cotegipe, 5. *Sant'Anna*: Socego, 8 — Ericeira, 4 — Serraria, 4 — Silveira Lobo, 6 — Candido Ferreira, 6.

**LIMITES** — Estado do Rio, Mar d'Espanha, Juiz de Fóra e Bicas.

**RIOS** — O Parahybuna que recebe os seguintes affluentes: o do Peixe, na margem direita e o Kagado na esquerda; este recebe na sua margem direita o ribeirão. Kaguicho, formado pela junção dos ribeirões Zunby e S. João. Regam ainda o territorio os ribeirões Mathias, Bomjardim,

---

(\*) A população dos municipios mineiros está expressa em algarismos correspondentes aos do Anuario Demographico de Minas Geraes, anno III — 1930.

A população das sédes refere-se a todo o districto.

(\*\*) Os numeros que seguem o nome da povoação indicam a distancia kilometrica á séde do respectivo districto. A kilometragem indicada nos *Limites*, entende-se de séde a séde de municipio.

Palmeiras e innumerous corregos. São abundantes, no município, as quedas d'agua que podem ser aproveitadas para a producção de energia electrica.

**SERRAS** — Algumas ramificações das serras de Monte Verde e do Leandro, com denominações locais.

**CLIMA** — É reconhecidamente saudavel, constituindo cada uma das estações da Central situadas no município, agradável sitio de repouso para os que buscam a amenidade de um clima sadio. Temperat. méd. — 19°0.

**PRODUCCÃO** — Territorio rico em turfa, calcareos, mica, argilas plasticas e muito proprio para a cultura de cereaes. Conta 112 propriedades agricolas e 7.732.043 cafeeiros. A pecuaria é representada por desenvolvida criação de gado bovino, suino e equino. Exporta laticinios, café, assucar, arroz e madeiras. Preço das terras: 230\$ o hectare.

**VIAÇÃO** — O territorio do município é servido pelas estradas de ferro Central e Leopoldina, e cortado por cerca de 80 k. de estradas carroçaveis, permittindo algumas, em certos trechos, o transito de automoveis; entre estas, a "União e Industria", que por 36 k. atravessa o município.

. . .

Depois de Mathias o trem cruza a estrada "União e Industria", de novo corta o ribeirão Mathias (ponte da Liberdade, de 11<sup>m</sup>,40 (k. 253.494), na fóz do corrego da Boiada, cujo estreito valle vae subindo, agora na direcção nór-noroeste; e depois de cruzar mais uma vez a estrada mencionada, atravessa, no k. 255.570, o Tunnel 20 (Passa Tres), de 143<sup>m</sup>,00, chegando logo após a

*Cedofeita* — K. 256.289

Henrique Coelho de Souza, Conde de Cedofeita, Agente Consular de Portugal em Santo Antonio do Parahybuna (Juiz de Fóra), cujo solar era ahí localizado. Ainda hoje se percebem, a uma centena de metros adiante da estação, as ruinas da nababesca morada.

A estação serve á população de Caeté, (município de Juiz de Fóra) á nordeste, por uma estrada de rodagem de segunda ordem.

Pouco além de Cedofeita a linha de novo se aproxima da margem esquerda do Parahybuna (que logo adiante forma a cachoeira do Joazal, de 12.000 cvs.).

A "União e Industria" corre agora (desde Cedofeita) á esquerda, entre a linha e o Parahybuna; nas proximidades

da cachoeira do Joazal passa para a margem direita do rio, (ponte do Zamba) desenvolvendo-se paralelamente á Estrada, até o k. 261.

De novo rumando na direcção nordéste ao tanger a margem do rio e (acompanhando-lhe o curso sinuoso) in-flectindo mais adeante para léste, o trem atravessa, no kilometro 262.978, o Tunnel 21 (Cachoeira), de 79,<sup>m</sup>60; e tomando a direcção norte logo ao sahir do tunnel, logo ao sahir do tunnel transpõe as pontes da Cachoeira do Marmello, de 49,<sup>m</sup>50 a primeira e 22,<sup>m</sup>80 a segunda (k. 263.073-176), entrando no municipio de Juiz de Fora.

Estas pontes cortam outro cotovello formado pelo rio, cuja margem esquerda é, porém, logo adeante abandonada para, em custoso e heroico traçado, vencer a linha o desnivel e tranpôr a serra do Marmello, que dá acesso á cidade de Juiz de Fóra, em cujo municipio de novo nos achamos desde a travessia das pontes.

Afastando-se do Parahybuna o trem prosegue na direcção norte; e soltando um bello fumo claro que se evola para a limpida abundancia do azul radioso, transpõe, sobre o ribeirão da Floresta, uma das principaes obras de arte da Central — o viaducto do Retiro (82<sup>m</sup>,50 - k. 266. 143).



Viaducto do Retiro

Por não poder supportar a intensidade do trafego moderno, feito com locomotivas pesadas, foi esse viaducto, em 1930, substituido por outro, que lhe fica á esquerda em

nível superior e com a extensão de 150<sup>m</sup>,00 (parte metálica, 90<sup>m</sup>,00).

O antigo viaducto é uma notavel obra de arte.

Foi construido ha 60 annos por Jorge Rademaker, que o projectou o executou. Rademaker não era engenheiro; mas o Imperador conferiu-lhe este diploma profissional, depois da realização de tão grande obra de engenharia, verdadeiro padrão da competencia de quem a realizou.

*Retiro* — K. 266. 233

Retiro, rancho, pouso, eram nomes communs aos varios sitios que constituíam pousada para os viajantes que se utilizavam do *Caminho Novo*; aqui estava localizado um daquelles sitios, que transmittiu á estação o seu primitivo nome de Retiro.

A estação serve ao districto de Chacara que lhe fica cerca de 25 k. a nordéste e ao de Sarandy, de que dista 6 k.

Para além de Retiro a linha se desenvolve em ampla curva para o lado de oéste; feito o que, rumando para o sul, vem buscar de novo a margem esquerda do Parahybuna, tomando então, de novo, o rumo oéste, até a travessia do Tunnel 22, em que volta a sua direcção geral de noroéste.

Neste trecho, á esquerda, contemplam-se ao mesmo tempo o lindo viaducto acima referido e uma parte da "União e Industria", com a sua bella ponte de cimento armado, sobre o Parahybuna.

Estamos quasi no alto da serra e o passageiro tem agora sob os olhos o empolgante espectáculo do rio que espuma em fragorosa cachoeira, a mais consideravel das cachoeiras do Marmello (\*).

Approximámo-nos de Juiz de Fóra; no k. 270.380 é atravessado o Tunnel 22, de 552<sup>m</sup>,20. Caminha o trem; já ao fundo do horizonte se destaca o morro do Imperador, extensa massa granítica que fecha, a oéste, a perspectiva da cidade e em cujo dorso, a uma altura de 200 mts., ergue-se, dominando toda a febril e devota metropole, a estatua do Christo Redemptor.

O Parahybuna é ainda transposto pelas pontes José Carlos, Poço Rico e Cemiterio, de 49<sup>m</sup>,90, 25<sup>m</sup>,45 e 45<sup>m</sup>,00,

---

(\*) Esta cachoeira tem a potencia de 6.000 cvs. e é aproveitada pela Companhia Mineira de Electricidade.

respectivamente; estamos já nos suburbios da "Prinzeza de Minas", a grande e bella

### JUIZ DE FORA

Rio .....	275 k. 067
B. Horizonte .....	364 k. 884
Altitude .....	678 m. 776

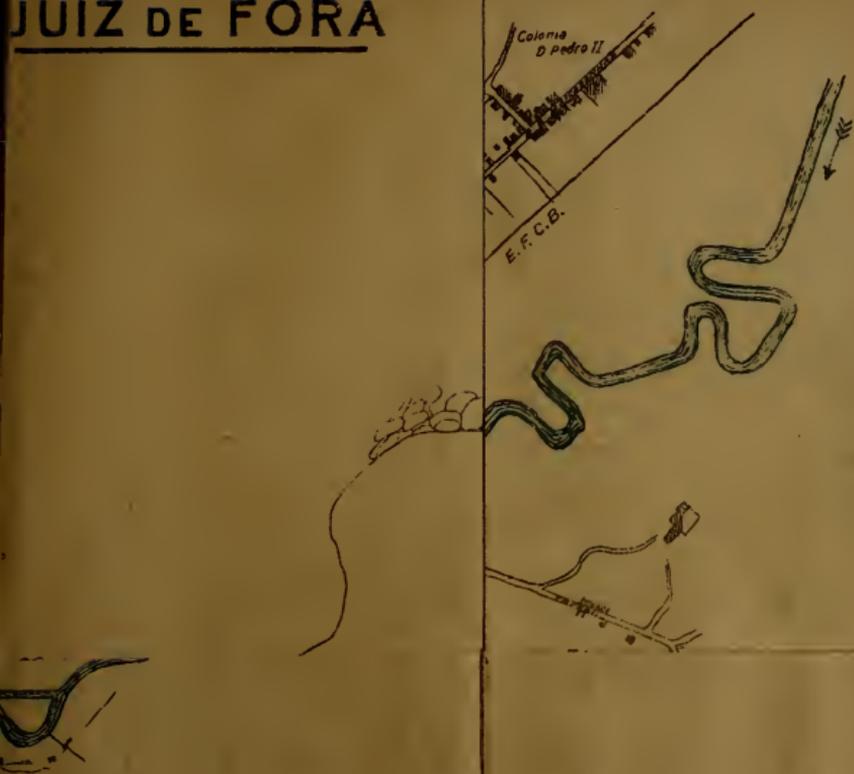
A antiga povoação de Santo Antonio do Parahybuna de Juiz de Fóra, foi fundada em 1840 pelo engenheiro Fernando Halfeld; foi elevada a categoria de villa em 31 de maio de 1850 e é cidade desde 2 de maio de 1856.



"Juiz de Fóra"

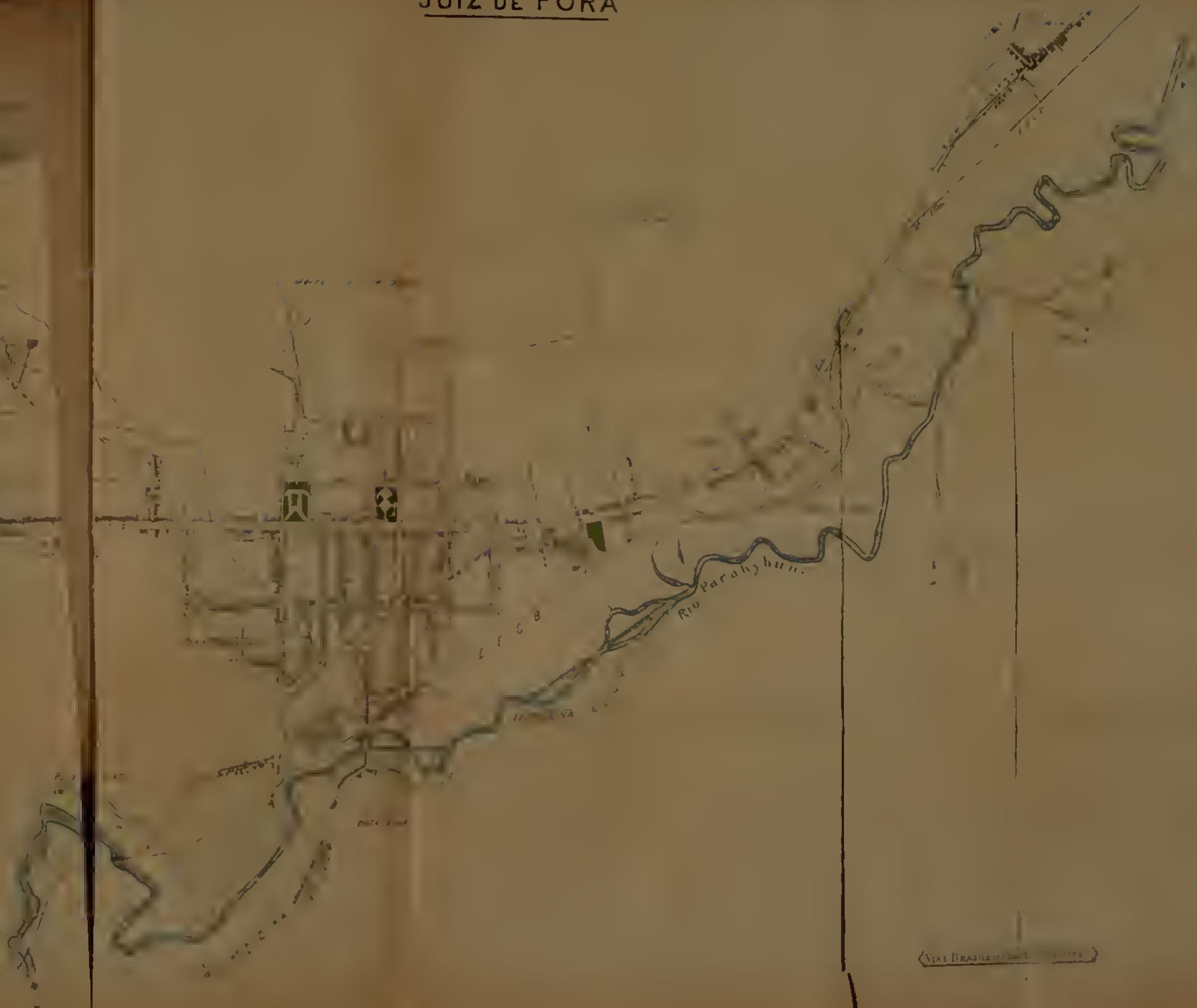
"Crescendo dia para dia o clamor dos povos contra os Juizes Ordinarios, El-Rei D. Affonso IV achou ser de direito e de razão mandar Juizes a certos e determinados logares (1351), em que mais queixas se levantavam, querendo que esses magistrados, por serem extranhos, fizessem mais *cum+*

# JUIZ DE FÓRA



COMMUNICAÇÃO

JUIZ DE FÓRA



Vias Brasileiras

*pridamente* o direito. E chamavam-se esses magistrados Juizes de Fóra”.

Em Minas houve alguns desses Juizes.

A Manchester nacional é, relativamente, a mais industrial das cidades brasileiras: com uma população de 64.000 h. possui nada menos de 130 fabricas.

A cidade, cujas ruas são todas alinhadas, possui excellentes predios, (cerca de 7.000), lindos jardins, alguns monumentos e bellas egrejas. A matriz, collocada no alto, tendo em frente um grande e bem tratado parque, offerece aspecto imponente.

Destacam-se entre os seus monumentos: o do Christo Redemptor, no alto do Morro da Liberdade; o de Fernando Halfeld, no Parque Halfeld; o da Princeza Izabel, no Parque Mariano Procopio; o do Dr. João Penido, na Praça João Penido; e o do Commendador Mariano Procopio, na Praça Riachuelo.

A rua Halfeld, pelo seu movimento e linha architectonica, rivaliza com as primeiras ruas do Rio e de São Paulo; a avenida Rio Branco, arborizada e ajardinada, com 40 metros de largura e longa de 3 kms., possui residencias comparaveis com as de Botafogo e Copacabana.



Juiz de Fóra — Rua Halfeld

Dotada de installações proprias de uma cidade moderna, Juiz de Fóra offerece todos os confortos aos seus visitantes.

Varias linhas de bondes ligam o centro da cidade aos seus graciosos arrabaldes.

Juiz de Fóra conta 5 avenidas, 57 ruas e 8 praças. Possui 3 theatros, (\*) 2 cinemas, 9 jornaes diarios e 10 periodicos. Tem 13 institutos de assistencia incluindo a Casa de Misericordia e o Hospital Militar. As suas igrejas são em numero de 17, algumas de estylo moderno e elegante. A instrucção publica é diffundida por 6 escolas primarias, 8 cursos secundarios, 20 cursos profissionaes, uma escola de Pharmacia e Odontologia e uma de Engenharia.

Diversas bibliothecas possui a cidade, sendo as mais notaveis a Municipal, com 5.100 volumes e a da Academia de Commercio, com 3.000.

E' tambem digno de menção, entre os seus varios museus, o Museu Historico e Artístico do Dr. Alfredo Lage, com 5.050 objectos. Entre as suas preciosas colleções conta-se a de numismatica que contém exemplares rarissimos; a colleção brasileira é quasi completa. Na secção de autographos destacam-se os de Napoleão 1° e uma carta de Victor Hugo a Machado de Assis. O Museu é possuidor das principaes fardas que pertenceram ao Imperador D. Pedro 2° — a da Maioridade, a da Coroação e a do Casamento.

Juiz de Fóra é séde de um Banco e de 3 Agencias Bancarias.

E' tambem séde de Bispado.

HOTELIS — *Renascença*, em frente á estação; *Rio de Janeiro*, na rua Halfeld e *Minas Hotel*, na Praça João Penido.

POPULAÇÃO — 126.911 h. — De séde 64.000.

SUPERFICIE — 2.049 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Juiz de Fóra; Agua Limpa (19 k.); Chacara (19 k.) — Paula Lima (32 k.); Porto das Flores (46 k.); S. José das Tres Ilhas (39 k.); Rosario (42 k.); S. Francisco de Paula (26 k.); Sarandy (26 k.); Vargem Grande (21 k.); Mariano Procopio (3 k.), e Bemfica (14 k.).

POVOAÇÕES — *Juiz de Fóra*: Barreiro, 6 — Colonia de S. Pedro, 9 — Borboleta, 6 — Gramminha, 6 — Gamma, 12; — *S. José*: Tres Ilhas, 8; — *São Francisco*: Humaytá, 18; — *Sarandy*: Caeté, 12; — *Agua Limpa*: Ferreira Lage, 7; — Cel. Pacheco, 6.

LIMITES — Estado do Rio; Mathias Barbosa, 20; Mar d'Esanha, 48; Guarará, 45; S. João Nepomuceno, 69; Rio

(\*) Em 1929 foi inaugurado um magestoso Theatro com capacidade para 3.000 espectadores.

Novo, 50; Santos Dumont, 49; Barbacena, 102; Lima Duarte, 60 e Rio Preto, 78.

**RIOS** — O Parahybuna, que recebe os ribeirões Espírito Santo, das Pontes, S. Pedro, rio do Peixe, Espírito Santo (segundo) e o Rio Preto, na margem direita; e os ribeirões da Estiva, dos Pintos, das Rosas, Iung e da Floresta, na esquerda. Correm ainda pelo município os ribeirões da Conceição, S. Matheus, Claro e o rio Monte Verde, afluentes do Rio do Peixe; os ribeirões Conceição do Guilherme, do Villela, da Agua Limpa, do Mineiro, afluentes do Rio Preto; e o ribeirão da Vargem Grande formador do ribeirão do Espírito Santo. Muitos outros ribeirões e uma infinidade de correços serpeiam ainda pelo territorio do município, que é muito rico em quedas d'agua.

**SERRAS** — Do Leandro, da Borboleta e da Agua Limpa, todas pertencentes á cordilheira da Mantiqueira. O ponto culminante do município é o Morro do Leandro, com a altitude de 988 metros.

**CLIMA** — O clima de Juiz de Fóra é notoriamente salubre e muito ameno. Temper. méd. 19°,0.

**PRODUÇÃO** — O seu sólo, que contém mica, turfa, calcareos, argillas, possui excellentes pastagens, onde a pecuaria se desenvolve vantajosamente (150.000 cabeças de gado). Produz café (18.262.843 cafeeiros), arroz, feijão, algodão, amendoim, batatas, canna, e possui 1.341 fazendas. A sua industria, que é notavel, apresenta fabricas de lactícinios, de tecidos, de moveis, de siderurgia, de chapéus, de calçados, de bebidas, de ceramica, etc. Muitos dos seus productos fabris não recebem confronto com os similares estrangeiros; entre estes, o queijo. Exporta artigos de folha de flandres, sóla, banha, cereaes, carnes preparadas, tecidos, tijolos, telhas, café, assucar, etc. Preço das terras: 250\$ o hectare (\*).

**VIAÇÃO** — O município é servido pela Central e pela Leopoldina; e pela estrada "União e Industria", que daqui dirige um ramal para a cidade de Rio Novo, estabelecendo assim a ligação por automovel entre Juiz de Fóra e a zona da Matta. Concluido o trecho da estrada Rio-Bello Horizonte entre Carandahy e Burnier, (93 k.) e melhoradas as actuaes

---

(\*) O numero de fazendas e de cabeças de gado comprehende tambem o município de Mathias Barbosa, ultimamente desmembrado do Juiz de Fóra.

condições entre Burnier e Itabirito, estará o Rio ligado á capital mineira por excellente rodovia.

A estrada terá um desenvolvimento total de 565 kms., dos quaes 325 entre B. Horizonte e Parahybuna e 240 nos territorios fluminense e carioca.

Partem de Juiz de Fóra os trens do ramal de Lima Duarte, cuja linha entronca com a do Centro na estação de Bemfica. O ramal de Lima Duarte, (k. 340.840) que se destina a Bomjardim, onde encontrará os trilhos da Sul de Minas e da Oéste, virá estabelecer rapidas communições e economicas, entre o Sul de Minas e a zona da Matta, já ligada a Juiz de Fóra pelo ramal desse nome, da Leopoldina Railway.

. . .

Deixando a estação, prosegue o trem, atravessando a cidade, onde se avistam alinhadas ruas bellamente edificadas.

A' esquerda, junto á linha, observa-se o monumento que perpetúa a memoria de D. Luis Lasagna, Bispo de Tripoli.

E' um artistitico alto relevo esculpido no proprio local em que aquelle sacerdote perdeu a vida, victima de um encontro de trens, quando se dirigia para Cachoeira do Campo, afim de inauguar a Escola D. Bosco.

Depois de cortar o ribeirão S. Pedro chega o trem a  
*Mariano Procopio* — K. 277.518

Primitiva "Rio Novo". Commendador Mariano Procopio Ferreira Lage, Director da Estrada de 1869 a 1872.

Localizada na séde do districto a que deu o nome.

Ahi, no meio de frondosa Quinta, caprichosamente tratada, branquejava o nobre palacio, de opulento repouso, em que veraneava o Commendador.

Parte dessa propriedade pertence hoje ao Commando da 4ª Região Militar, que nella introduziu, necessariamente, modificações.

Mas o bellissimo parque foi descuidado e está em ruinas; força é dizer, a administração publica não teve para elle o carinho que o seu fundador, simples particular que era, sempre lhe dispensou.

A outra parte da Quinta pertence ao Dr. Alfredo Lage, herdeiro de Mariano Procopio, e que installou no Castello, de puro estylo Renascença, (construido pelo architecto allemão Carlos Augusto Gambs) o museu a que já nos referimos (\*).

---

(\*) O Dr. Alfredo Lage, filho de Mariano Procopio, ficou com a parte principal do rico solar. E' querendo cultuar a memoria de seu

Mariano Procopio é séde da 5ª Inspectoria de Linha.

Ahi está installada uma usina da Companhia Electro Siderurgica Brasileira. A sua capacidade de producção é de 12 toneladas diarias.

Ao partir de Mariano o passageiro contempla, á direita, o magestoso parque a que nos referimos; e, um pouco adeante, o bem localizado e elegante predio do Quartel de Policia; do lado opposto apparece o Quartel do 10º Regimento de Infantaria do Exercito.

A' direita do Parahybuna desde a ponte do Cemiterio, continúa a linha, sempre ladeada de habitações.

O trem passa pelo local do extincto estribo *Pecuaría* (k. 281.200) antes de chegar a

*Francisco Bernardino* — K. 281.577

Primitiva "Usina", posteriormente "Creosotagem". Francisco Bernardino, politico mineiro.

Aqui possui a Central uma usina de creosotagem de dormentes. As officinas foram construidas em terreno cedido pelo Dr. Constantino Paletta. Os machinismos, para creosotar 250.000 dormentes por anno, foram fornecidos por P. & W. Maclellan, de Glasgow, por intermedio da The Brazilian Contracts Corporation.

A' direita, vê-se o prado de corridas.

Cerca de duzentos metros depois da estação é transposto, sobre um boeiro de 6,ºº0, o lindo ribeirão Cachoeirinha.

Proseguindo sempre entre o Parahybuna e a estrada Rio-B. Horizonte — que é o prolongamento da União e Industria — passa o trem por

*Barbosa Lage* — K. 283.199

Cel. Manoel Vidal Barbosa Lage, Presidente da Camara de Juiz de Fóra e um dos fundadores da Cia. E. F. Juiz de Fóra ao Piau (hoje ramal de Juiz de Fóra, da Leopoldina Railway).

*Setembrino* — K. 285.987

Marechal Fernando Setembrino de Carvalho, ex-Comandante da Região aquartelada em Juiz de Fóra e Ministro da Guerra no Governo Arthur Bernardes.

*Bemfica* — K. 288.582

Chamada, em tempos, "Ludovino Martins", voltou á primitiva denominação de Bemfica, nome reinol que a Estrada

---

Illustre pae, transformou o Castello Mariano Procopio em museu de arte e curiosidades, pretendendo adquirir do Governo Federal o que a este ora pertence, de modo a que o parque fique, em todos os seus aspectos, como o fez o benemerito brasileiro.

já encontrou na localidade e com que por certo quiz o seu padrinho de baptismo recordar as cousas da mãe patria (\*).

Ponto de entroncamento do ramal de Lima Duarte, que, dirigindo-se para sudoeste, vae até a cidade desse nome, a 53 k. de Bemfica.

A estação está situada na séde do districto de Bemfica, pequena e socegada povoação que se aninha ao longo dos trilhos da Central.

Logo depois da plataforma é transposto o ribeirão Tres Pontes (pontilhão de 5<sup>m</sup>,10).

No k. 289.196 o trem córta o Parahybuna pela ponte do Pires de 32<sup>m</sup>,08, para, pouco além, de novo atravessa-lo pela ponte da Vargem, de 25<sup>m</sup>,70 (k. 290.109).

*Dias Tavares* — K. 293.771

Antiga "Frederico Lage". José Dias Tavares, grande proprietario rural ao tempo da construcção da linha.

Continúa a linha pela direita do Parahybuna, mas já distante da estrada de rodagem, cujo traçado se desenvolve a algumas centenas de metros da outra margem do rio.

Menos fragoroso, mais humilde, como que ferido pelo abandono em que o vão deixar os trilhos conductores de civilização, corre o Parahybuna no seu ultimo trecho marginado pela Central.

Caminha o trem vencendo o accidentado terreno; de um e de outro lado da linha vêm-se morros elevados, entre elles, á direita, o Alto do Tinguá, de 850 mts. e o Morro do Lisbôa, de 910, á esquerda.

Depois do pontilhão Villa Rica (3<sup>m</sup>,90-k. 297.459) é atravessada (k. 299.800) a ponte da Olaria, de 15<sup>m</sup>,05.

Proseguindo na direcção noroeste, chega o trem á ultima estação do municipio de Juiz de Fóra, que é

*Chapéu d'Uvas* — K. 303.211

Alteração de Chapetuva: *xá*, ver; *pé*, caminho; *uva*, agua parada — caminho visto no pantano (\*\*). A região foi outr'ora um extenso tremedal, um atoleiro enorme.

E' uma pequenina povoação; lá está, á direita, a indefectivel capella.

---

(\*) E' phantastica a furla com que as estações da Central trocam de nome; umas ha que já tiveram tres e quatro denominações; outras, antes mesmo de inauguradas, são victimas de tão condemnavel mania.

(\*\*) Em os numerosos livros que consultamos, não vimos outra etymologia. Com ella, entretanto, não concorda o erudito Dr. Rodolpho Garcia, que considera impropria a traducção de *uva* por agua parada.

A estação serve ao districto de Paula Lima (séde — 3 k. a nordeste) a que está ligada por uma regular estrada de rodagem.

Proseguindo, o trem atravessa pela ultima vez o Parahybuna (ponte de Chapéu d'Uvas, de 24<sup>m</sup>,25 (k. 303.289), enveredando, agora na direcção norte, pelo tortuoso valle do ribeirão Tabões, varias vezes (sete) atravessado pela linha e cujas principaes pontes são: Cachoeira dos Tabões, de 14<sup>m</sup>,25, (k. 305.000) logo além da qual entra o trem no municipio de Santos Dumont; Paredão, de 17<sup>m</sup>,00, (k. 307.180); e Pedro Alves, de 10<sup>m</sup>,00 (k. 313.995).

*Ewbank* — K. 310.015

Eng<sup>o</sup>. José Ewbank da Camara, Director da Estrada de 1884 a 1889.

Tabões era o primitivo nome da localidade.

A estação está situada no districto de Ewbank, que conta 3.650 habitantes. Serve ao districto de S. João da Serra, que fica a nordeste.

Ao partir de Ewbank toma de novo a linha a direcção noroeste. Ora numa, ora noutra margem do ribeirão, corre agora o trem; está de novo á vista, primeiro á direita, depois á esquerda, a estrada de rodagem Rio-B. Horizonte, que depois do Tunnel 23, de 240<sup>m</sup>,070 (k. 314.328), de novo se afasta da linha, dirigindo-se para noroeste, enquanto que o trem, tomando a direcção norte, chega a

*Sergio de Macedo* — K. 317.365

Sergio Teixeira de Macedo, Ministro do Imperio em 1859. Era a então Companhia E. F. D. Pedro II subordinada, nessa época, ao Ministerio do Imperio.

Logo ao deixar a estação, e rumando de novo para noroeste, a linha corta o ribeirão Palmyra (ponte de 10<sup>m</sup>,00), atravessa um viaducto de 26<sup>m</sup>,80 (k. 318.850) sobre a estrada de rodagem de S. João da Serra e marginando a esquerda do referido ribeirão (cuja margem opposta é acompanhada pela estrada Rio-B. Horizonte), passa pelo

*Deposito de Palmyra* — K. 321.972

onde a Central tem installado um Deposito de Machinas.

## SANTOS DUMONT

Rio .....	324 k. 050
B. Horizonte .....	315 k. 901
Altitude .....	838 m. 014

A primitiva "João Gomes" (nome do rancho ali existente ao tempo do Caminho Novo) chamou-se, posteriormente, "Palmyra" e hoje é Santos Dumont.

Quando, em 1 de fevereiro de 1877, a estação foi inaugurada, a localidade não possuía mais que tres ou quatro casas de desolador aspecto.

Santos Dumont é um dos frizantes exemplos do quanto é necessaria, no Brasil, a expansão intensa das estradas de ferro. Penetrando pelos mais invios sertões, as estradas nada mais fazem do que ir ao encontro da ansia de progresso, latente entre os nossos mais afastados nucleos de população.

"Miniatura de um paraizo abrigado entre as austeras serranias mineiras", disse, de Palmyra, o eminente Ruy Barbosa.

De facto, a cidade é uma das mais cuidadas do Estado de Minas.

Oriunda do primitivo arraial de João Gomes, elevado a villa em 27 de julho de 1889 (quando mudou o nome para o de Palmyra) (\*), é cidade desde 4 de março de 1890.

Evolveu, transformou-se, poliu-se, para se tornar a joia que hoje é.

Antonio Ladeira, Vieira Marques e Sergio Neves, foram os artifices benemeritos desse trabalho proficuo e altamente compensado.

Desde agosto de 1932, passou a cidade a denominar-se "Santos Dumont", em homenagem ao seu glorioso filho, fallecido em Santos, no mez precedente. (\*\*)

Possue agua canalizada, luz e força electrica, rêde de esgoto, telephonia, 16 escolas primarias, ensino normal e profissional e um posto meteorologico. Todas as suas ruas são muito bem calçadas e alinhadas; quando chove, o escoamento das aguas é perfeito.

---

(\*) O nome suggerido pelos habitantes da antiga freguezia de João Gomes, na sua representação á Assembléa Provincial, pedindo a elevação da dita freguezia á categoria de villa, foi — "Villa da Independencia".

Na 2ª discussão do projecto, porém, o deputado Severiano de Rezende apresentou uma emenda, propondo o nome de "Palmyra" em substituição ao de "Independencia".

A emenda foi aceita, discutida e approvada. Mais tarde, pela imprensa, o autor da mesma declarou que se havia lembrado do nome "Palmyra" para a nova villa, em consideração á belleza natural da antiga Palmyra, da Asia Menor.

(\*\*) E a Central achou logo azado o momento para, mais uma vez, alterar a nomenclatura das suas estações, dando á antiga

A cidade tem 3 avenidas, 3 praças, 28 ruas e cerca de 2.000 prédios; contam-se-lhe 5 igrejas.

Ha ainda a enumerar 2 theatros, 2 cinemas, 2 jornaes periodicos, 2 institutos de assistencia e um notavel hotel sanatorio para tuberculosos.



Santos Dumont — Sanatorio

**HOTEIS** — *Hotel Borboleta* e *Hotel Brasil*.

**POPULAÇÃO** — 36.727 h. — Da séde, 11.556.

**SUPERFICIE** — 914 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — Santos Dumont; Dôres do Parahybuna (15 k.); S. João da Serra (21 k.); Conceição do Formoso (33 k.); Bomfim (37 k.) e Ewbank (14 k.).

**POVOAÇÕES** — *Santos Dumont*: Paivas, 18. *Dôres*: Coruja, 5. *São João*: Cantagallo, 6 e Mandembo, 20. *Bomfim*: Capivary, 6.

**LIMITES** — Juiz de Fôra, 49; Rio Novo, 60; Pomba, 57; Mercês, 55 e Barbacena, 48.

---

*João Gomes* um nome (o terceiro) que, allás, já baptisava a estação do k. 342.

Porque? Porque a estação está localizada na cidade de Santos Dumont? Então mudem-se tambem os nomes de D. Pedro 2º, Norte e Lafayette, para os de Rio de Janeiro, S. Paulo e Queluz.

**RIOS** — O Parahybuna, os ribeirões S. Bento, Taquarussú e Tabões, o rio Pinho, que fórma as cachoeiras do Guary, de 9.000 cvs. (aproveitada pelas Companhias Força e Luz de Palmyra e Carbureto de Calcio), do Pinho (600 cvs.), e do Bicho (700 cvs.); os ribeirões da Serra e Palmeiras; o rio Piau, que fórma a cachoeira do mesmo nome (5.000 cvs.); o Rio Formoso; o ribeirão S. Domingos; e grande quantidade de correços.

**SERRAS** — A de Palmyra e a do Macuco. O ponto culminante do municipio é o Morro do Leandro, de 988 mts., nos limites do municipio de Juiz de Fóra.

**CLIMA** — Todo o municipio de Santos Dumont, constitue um verdadeiro sanatorio, pelas superiores qualidades do seu clima e pela amenidade da sua temperatura que marca como média, 17°,9.

**PRODUCCAO** — Municipio rico em mattas e pastagens; produz, com abundancia, toda sorte de cereaes. Possui 3.015.000 cafeeiros A sua pecuaria apresenta especimens de primeira ordem. Conta 514 fazendas e 40.000 cabeças de gado.

A industria de lacticinios é importante, sendo excellentes os seus productos. A sua mais notavel industria, porém, e que constitue a maior industria electro-quimica do paiz, é a do carbureto de calcio, explorada pela Companhia Brasileira Carbureto de Calcio; a exportação attinge a 340 toneladas mensaes. A fonte vital dessa industria emana da grande usina electrica do Guary, com 6.000 Kw de potencialidade e situada 12 kms. ao sul de Santos Dumont. Factor importante do desenvolvimento industrial da cidade, a Companhia ainda fornece energia electrica a outras industrias e abastece a Companhia Força e Luz de Santos Dumont. A Companhia utiliza-se das jazidas de optimo calcareo, situadas em Barroso, municipio de S. João d'El-Rey.

Exporta massas, carbureto, carvão, cereaes, xarque, lacticinios, tecidos, cal, café etc. Preço das terras: 125\$000 o hectare.

**VIACÃO** — O municipio é servido pela Central e por cerca de 100 k. de estradas carroçaveis que ligam a séde municipal aos districtos. Cerca de 210 kms. de caminhos, estabelecem a communicação entre Santos Dumont e os municipios adjacentes. A estrada Rio-B. Horizonte liga o municipio a Juiz de Fóra e a Barbacena, e, portanto, ao Rio e a Bello Horizonte.

Parte de Santos Dumont o ramal de Piranga, cuja estação terminal é actualmente Mercês, 57 k. a nordéste.

Da estação Santos Dumont segue a linha descrevendo uma curva quasi fechada, dentro da qual, como perola artisticamente engastada em precioso anel, fica a cidade, compacta e asseada.

Descripta a curva, a linha toma a direcção oeste, acompanhando o valle do ribeirão Posses, que é atravessado, ainda no perimetro urbano da cidade, por uma ponte de 10<sup>m</sup>,40 (k. 325.200).

No k. 328.360 é o mesmo ribeirão mais uma vez atravessado pela ponte "Vasconcellos", de 48<sup>m</sup>,00, tomando a linha, novamente, a direcção noroeste.

Estamos já na Mantiqueira e é bem sensível aqui a subida da serra. A poderosa "americana" bufa, arrastando o trem, que por fim transpõe o divisor das aguas dos rios Pinho e Posses.

No k. 330.328 passa a linha pelo local onde foi a estação *Eng. Recemvindo*; (\*) della nem vestigios existem.

Agora na encosta meridional do rio Pinho e em rumo oeste, o trem, continuando a subir, atravessa o referido rio no k. 336.598, por uma ponte de 12<sup>m</sup>,20, e passa por

#### *Mantiqueira* — K. 337.187

Antigo rancho de "Maria Candida". Mantiqueira, corrupç. de *mã-tykyr*: cousa que verte, ou vertente; em outro tempo *Amantiquir*, composto de *aman-tykyr*: a chuva goteja ou pinga — (\*\*).

A estação serve ao districto de Dôres do Parahybuna que lhe fica ao sul.

Parte de Mantiqueira a linha ferrea pertencente á Fabrica de Lacticínios, situada 9 k. á sudoeste.

Começa aqui o trecho mais interessante da serra. A linha, que ao sahir de Mantiqueira tomára a direcção noroeste, desenvolve-se sinuosamente por tres planos destacados; o traçado, de soberbo aspecto, dá logar a inegalaveis quadros panoramicos.

#### *Cabangú* — K. 341.378

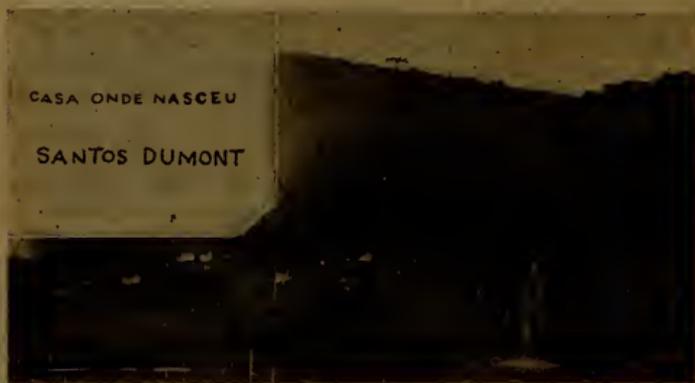
Depois de chamar-se, por alguns annos, "Santos Dumont", voltou ao seu primitivo nome de Cabangú. Nome da fazenda em que está localizada.

---

(\*) *Recemvindo* Rodrigues Pereira, engenheiro residente.

(\*\*) Querem outros que o nome que significa serra das Vertentes, seja Jaguamimbaba; por chamar-se *Amantikyra* a região fronteira a Guaratinguetá e porque se tornasse mais conhecido este ultimo nome, transformado em Mantiqueira pelos portuguezes, desapareceu o primeiro, generalizando-se o segundo a toda a serra.

Logo adiante desta estação os trilhos curvam-se no molde perfeito de uma ferradura; do lado externo da ferradura gigantesca, avarandada, entre umbrosos arvoredos e á beira de formoso lago, depara-se rosea e modesta casinha. Aquelle pequeno lago reflecte toda a luz fulgurante de um mundo de glorias! Aquella pequena casa é o ninho do genio que realizou uma das maiores conquistas humanas! Alli nasceu Santos Dumont.



Tunnel 24, de 196<sup>m</sup>,00, no k. 342.329; Tunnel 25, de 108<sup>m</sup>,00, no k. 342.914. A linha attinge aqui a altitude de 1.000 metros.

A região é caracteristicamente a região do *campo*, onde predomina o velludo verde claro dos pastos.

Aqui, alli, começam a apparecer capões de pinheiros, por entre a praga laboriosa dos *cupins*; já no município de Barbacena, sóbe o trem até

*Rocha Dias* — K. 344.417

Eng°. Luis da Rocha Dias, Ajudante de 1ª classe da 3ª Divisão, em 1872.

Tunnel 26, de 144<sup>m</sup>,00, no k. 345.483; Tunnel 27, de 140<sup>m</sup>,00, no k. 347.061; Tunnel 28, de 74<sup>m</sup>,00, no k. 349.231; Tunnel 29, de 48<sup>m</sup>,00, no k. 349.335; Tunnel 30, de 106<sup>m</sup>,00, no k. 349.691 (\*).

(\*) O Tunnel 30 é construido ao ar livre e foi executado com o fim de isolar o leito da linha de barreiras que constantemente interrompam a circulação dos trens.

Agora de novo na direcção noroeste, desde a travessia do Tunnel 28, a linha passa por

*João Ayres* — K. 351.654

Conserva o nome de rico sesmeiro (João Ayres Gomes), ahí residente ao tempo do Caminho Novo, a que já nos referimos.

A linha attinge a cumiada da serra, na altitude de 1.117<sup>m</sup>,118, vencendo a difficultosa garganta de João Ayres: e descendo pela vertente opposta córta os corregos Wenceslau (k. 355.410) e Constantino (k. 356.024), e acompanha o valle do ribeirão Bandeirinha, cujo leito atravessa varias vezes (oito).

*Sítio* — K. 363.252

Antigo *sítio*, existente no logar ao tempo da construcção da linha, deu, provavelmente, o nome á estação. Serve ao districto de Santo Antonio da Ibertioga, cuja séde está situada 15 k. a sudoeste: serve tambem aos districtos do Torres e Santa Barbara do Tugurio a 12 e 24 k., respectivamente, a nordeste.

A "Oeste de Minas" aqui possui, desde 28 de agosto de 1881, uma estação que foi, até bem pouco, a estação inicial da linha de Paraopeba (bitola de 0<sup>m</sup>,76), da referida Oeste.

Sítio é povoação importante, com boa illuminação, bom hotel e possui uma linda igreja de estylo ogival.

Deixando a estação o trem córta, junto á plataforma, um pequeno correjo e atravessa pela ultima vez o Bandeirinha (ponte de 13<sup>m</sup>,25-k. 363.496). E tomando a direcção norte, vae a

*Sá Fortes* — K. 368.382

Outr'ora, "Registro". Dr. Carlos de Sá Fortes, medico e fazendeiro na localidade ao tempo da construcção da linha.

Serve ao districto de Bias Fortes, cuja séde fica 6 k. a sudoeste.

Depois da estação o trem cruza, cerca de 50 metros além, a larga passagem inferior da estrada Rio- B. Horizonte e atravessa o Rio das Mortes (\*) (k. 369.346), pela ponte

---

(\*) Rio das Mortes — O nome lhe vem da matança que, por ordem de um conhecido facinoroso (Amaral Coutinho, chefe dos *embobas*), teve logar á margem deste rio, em fevereiro de 1708. A lugubre memoria da monstruosa e infame immolação collectiva dos

do Registro, de 22<sup>m</sup>,00. A locomotiva arqueja, subindo a rampa consumptiva; transposta a garganta elevada, começam os campos cultivados da Colonia Rodrigo Silva.

Nos ks. 370.131 e 374.074, são atravessados os pontilhões do Tirano (6<sup>m</sup>,00) e do Ventania (5<sup>m</sup>,00).

Transpondo, em cruz, a estrada Rio-Bello Horizonte, o trem prosegue a sua marcha fendendo a aragem fresca do planalto elevado.

Já proximo de Barbacena, atravessa o correjo José Ribeiro e toma, por um momento, a direcção oeste. A paizagem agora é verdadeiramente artistica, dando a impressão de grandiosa aquarella. Á direita, na eminencia de um outeiro, o sumptuoso predio do Aprendizado Agricola; á esquerda, no alto, cercado da espessa verdura dos bosques que o circumdam, o casario da cidade, de que se destacam as torres das duas principaes egrejas; e em baixo, riscado pelo trem, o terreno limpo, cultivado, arruado, falando ao coração de um alegre labor humano, que a terra generosamente recompensará.

Mais alguns arquejos da imponente locomotiva, um silvo sonoro e prolongado, uma passagem superior que apparece e eis-nos chegados á velha e historica

## BARBÁCENA

Rio . . . . .	378 k. 192
B. Horizonte . . . . .	261 k. 759
Altitude . . . . .	1.135 m.741

O antigo Registo da Borda do Campo (estabelecido por Domingos Rodrigues em 1701), que foi depois arraial da Igreja Nova, passou a parochia em 1752, villa em 1791 e cidade de N. S. da Piedade de Barbacena em 1840. O nome de Barbacena lhe foi dado em homenagem ao Visconde de Barbacena.

A estação recentemente construida, serve tambem ás linhas da Oeste de Minas.

Topographicamente formosa, Barbacena é uma das cidades mais altas (1.180 mts. na Matriz) e mais salubres do

---

paulistas passados a fio de espada depois que depuzeram as armas e pediram a paz, ficou perpetuada no nome que o rio guardou para si.

Nasce na serra da Mantiqueira, municipio de Barbacena, districto de Blas Fortes e nas direcções SE NO e L-O, depois de um percurso de 210 k., vae lançar-se no Rio Grande, de que é o mais consideravel manancial. Atravessa os municipios de Barbacena, Tiradentes, Prados, S. João d'El-Rey e Bomsuccesso.





Brasil. Graciosamente situada entre duas colinas (Monte Mario e Cruz das Almas), possui longas ruas, bellos jardins, boa iluminação electrica, esgotos, agua canalizada e telephonia.



“Barbacena”

Tem bons edificios como a Camara, a Cadeia, o Club de Barbacena, o Hotel Central, o Gymnasio Mineiro, o Sanatorio e muitos outros, sobresahindo, entre todos, o moderno edificio do Banco do Brasil.

De entre os monumentos publicos, notam-se o busto do Padre Corrêa de Almeida, e a estatua de Bias Fortes, inaugurada em 11 de agosto de 1930.

Ha na cidade 7 avenidas, 4 praças, 10 travessas, 35 ruas e 3.200 predios.

Das 11 igrejas existentes na cidade destacam-se a da Matriz, a da Boa Morte, a do Rosario e a de S. Francisco.

Conta 4 publicações periodicas, 80 escolas primarias, 3 cursos secundarios, 6 cursos profissionais, e varias bibliotecas, destacando-se a Municipal, com 11.000 volumes. Mantém 3 institutos de assistencia, incluindo a Santa Casa. Possui um theatro, 2 cinemas e tem 3 Agencias Bancarias.

Famosa cidade de verão, ha sempre em Barbacena um grande movimento de passageiros, quer da Central, quer da Oeste (que ahi tem actualmente a estação inicial da sua linha de Paraopeba).

Barbacena distinguiu-se nas luctas da Independencia e foi, em 1842, o berço da rebellião chefiada por José Feliciano P. Coelho da Cunha, Barão de Cocaes.

E' séde da 6ª Inspectoria de Linha.

HOTEIS — *Grande Hotel e Hotel Central.*

POPULAÇÃO — 94.357 h. — Da séde, 20.284.

SUPERFICIE — 3.168 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Barbacena; Bias Fortes (12 k.); Campolide (32 k.); Desterro do Mello (30 k.); Santo Antonio da Ibertioga (42 k.); Santa Rita de Ibitipóca (51 k.); Sant'Anna do Livramento (51 k.); Remedios (30 k.); Ressaquinha (18 k.); S. Sebastião dos Torres (24 k.); Santa Barbara do Tugurio (36 k.); União (32 k.) e Padre Britto.

POVOAÇÕES — *Barbacena*: Caieiro, 18 — Ilhéos, 24 — Potreiro, 12 — Ribeirão, 6. *Bias Fortes*: Espirito Santo, 30 — João Ayres, 12 — Mantiqueira, 45 — Registro, 6. *Campolide*: Faria, 9 — Olhos d'Agua, 6 — Pinheirinhos, 3. *Desterro*: Araçá, 6 — Moreiras, 12 — Paivas, 6. *Ibertioga*: Orioulos, 12 — Torres de Porteirinhas, 6 — Vargem Alegre, 6 — Vendinha, 8. *Ibitipóca*: Almeidas, 6 — Curralinho, 6 — Pombos, 9 — Teixeiras, 9. *Livramento*: Monte Alegre, 6 — Rio Pinho, 24 — Santa Rosa, 18. *Remedios*: Cascavel, 9 — Palmital, 12 — Vargas, 6. *Ressaquinha*: Campestre, 6 — Canjamba, 12 — Capetinga, 6 — Picada, 6 — Quilombo, 12 — Ressaca, 6. *Torres*: Campestre, 7 — Rancho do Sapateiro, 3 — Torres, 4. *União*: Candonga, 6 — Gentio, 3 — Velhas, 9.

LIMITES — Santos Dumont, 48; Mercês, 68; Alto Rio Doce, 60; Carandahy, 32; Prados, 42; Tiradentes, 50; S. João d'El-Rey, 56; Turvo, 100 e Lima Duarte, 91.

RIOS — O das Mortes, que forma a cachoeira de Ilhéos, de 4.000 cvs. e que é aproveitada pela Municipalidade; o Chopotó; o Pomba, que forma a cachoeira do Mello; os ri-

beirões de Alberto Dias, da Ressaquinha, do Caieiro, de Barbacena, de D. Ursula, da Bandeirinha, o correjo das Pombas, etc.

**SERRAS** — Da Mantiqueira, da Mutuca, da Conceição, da Trapizonga e muitas outras que constituem contrafortes da Mantiqueira. O ponto culminante é o Morro Queimado, com 1.374 metros.

**CLIMA** — Altamente recommendavel, não só pela sua salubridade como pela sua amena temperatura, cuja média annual é de 17°,1.

**PRODUCCÃO** — Sólo rico em calcareos e argillas; possui excellentes pastagens. E' muito proprio para a cultura de cereaes e produz excellentes fructos originarios das regiões temperadas da Europa. E' importante a cultura do fumo, produzindo o municipio uma qualidade especial daquella solanacea, que é muito saboreada pelos apreciadores, notadamente os mineiros. Possui 2.493.000 cafeeiros. As flôres de Barbacena são encantadoras, pelo seu sadio desenvolvimento, pela exquisita irisação das suas côres e pelo seu perfume duradouro. A pecuaria é muito notavel, contando os 2.292 estabelecimentos agricolas do municipio, cerca de 210.000 cabeças de gado. Ahi se cria em grande escala o bicho da sêda. A industria se tem desenvolvido em torno da cal, dos artigos de ceramica, dos laticinios, do xarque, dos tecidos de algodão e de sêda. A fabrica annexa á Estação Sericicola de Barbacena produz fios, tecidos, *echarpes*, meias, lenços e outros artefactos de sêda obtidos de casulos nacionaes. Produz igualmente bellos tecidos, a fabrica de sêdas da firma J. C. Brut, installada á Avenida Rodrigo Silva n. 279, com 30 teares. A firma entretém uma plantação de amoreiras que attinge á 1.000.000 de pés, com os quaes está produzindo 3.000 kilos annuaes de casulos, esperando produzir em breve o minimo de 10.000.

E' preciso não esquecer que os doces de Barbacena são afamados. Tem-se aperfeiçoado tambem a sua nascente industria de fabricação de vidro, para o que é aproveitada a excellente areia do municipio de Tiradentes. Preço das terras: 73\$000 o hectare.

**VIAÇÃO** — O municipio é cortado pelas estradas de ferro Central e Oêste de Minas; esta tem ahi a estação inicial da sua linha de Paraopeba (bit. 0<sup>m</sup>,76) que partindo de Barbacena se desenvolve, numa extensão de 602 kms., até Barra do Paraopeba no municipio de Abaeté. Essa linha passa por Tiradentes (86 k.); São João d'El-Rey, (100 k.); Aureliano Mourão, (203 k.), Bom Sucesso (216 k.), Oliveira.

(271 k.), Gonçalves Ferreira, (312 k.), Divinópolis, (356 k.), Martinho de Campos, (428 k.) e Barra do Paraopeba (k. 602) no município de Abaeté. (Vide B. Horizonte — *Viação*).

Possue cerca de 100 k. de estradas para automoveis e 100 k. de estradas carroçaveis.

A séde municipal está ligada a todos os seus districtos e aos municípios visinhos por estradas de segunda ordem. A estrada Rio-B. Horizonte atravessa o município de sul a norte.

\* \* \*

De novo na direcção norte prosegue o trem cruzando, 150 metros além da plataforma de "Barbacena", uma elegante passagem inferior; e ao deixar a estação o passageiro contempla ainda, de um só golpe de vista, todo o formoso panorama da clara e florida cidade; á direita, numa elevação, fica o Gymnasio Mineiro.

No k. 379.381, o trem passa pelo Viaducto da Bôa Vista, (27<sup>m</sup>,00) sobre ampla rua da cidade.

*Sanatorio* — K. 379.869

Ainda na cidade, no bairro do Barro Preto. Serve ao Hospital de Alienados (no alto, á direita) installado no predio que, para sua habitação particular, ahí fez construir, em 1885, o Commendador Maximiano Ferraz de Vasconcellos.

Logo depois da estação o trem passa sob elevada ponte que liga as abas de profundo córte; e, rumo do seu destino, prosegue atravessando os corregos do Cangalheiro, Cabeça Branca e Carro Quebrado, antes de chegar a

*Alfredo de Vasconcellos* — K. 389.523

Alfredo de Barros Vasconcellos, Eng<sup>o</sup>. Residente, morto sob um bloco de pedra quando passava revista no Tunnel 15.

Lá está a capellinha de uma outr'ora opulenta fazenda que... mas o trem não pára, não dá tempo a evocações; transpõe, célere, o ribeirão de Alberto Dias, (80 mts. depois da estação), pelo viaducto Vasconcellos, de 27<sup>m</sup>,00, e subindo o valle do corrego São Bento, continúa na derrota ascendente.

No k. 390 apparece uma pedreira pertencente á Estrada.

Os montes se succedem; á direita, o mais elevado delles, o Morro do Nené, de 1.293 mts., destaca-se por um momento.

Localizado á esquerda da linha fica o estribo do

*Kilometro 392* — K. 391.678

que serve a ceramica do Dr. Valerio Abranches, ahí installada.

Arfando ininterruptamente o trem continúa a sua marcha na direcção norte; estamos em

*Bias Fortes* — K. 394.096

Chrispim Jacques Bias Fortes, Presidente do Estado de Minas.

A estação primitiva ficava 140 metros adiante.

Depois de Bias Fortes a linha descreve uma curva em rampa, formando um enorme C com o sector de 300 metros.

No k. 395.554 é atravessada uma estreita passagem inferior.

Continúa o "rapido", em demanda da estação

*Ressaquinha* — K. 402.457

Toma o nome do rio Ressaquinha, que tem ahi as suas nascentes. Antigo *rancho* da Ressaca, por onde passava a estrada que nos tempos coloniaes ligava o Rio á Capitania de Minas.

A estação fica na séde do districto de Ressaquinha, (primitiva S. José da Ressaquinha) risonha povoação, de prospero futuro e que já possui abastecimento d'agua, illuminação electrica, telephonia e um grupo escolar.

Partindo da estação a linha toma a direcção nordéste até quasi attingir as cabeceiras do ribeirão Ressaquinha, que é por fim transposto. E descrevendo uma curva ascendente, para a esquerda, inflecte depois para sudoéste, como que formando um seio dentro do qual deslizam as aguas nascentes e tenues do referido ribeirão.

Depois, tomando de novo a direcção noroéste, contorna a base do Morro Ibaté, passa pela garganta deste nome, entrando no municipio de Carandahy; e ganha a encosta occidental da valle do Corrego Sujo, que vae percorrendo.

*Hermillo Alves* — K. 410.402.

Hermillo Candido da Costa Alves, Eng<sup>o</sup>. Ajudante da 2<sup>a</sup> Divisão em 1872.

Prosegue o trem; estamos na maior altitude attingida pela bitola larga da Central em todas as suas linhas; lá está assignalada essa altitude, no ponto culminante do traçado.

Continuando a percorrer o valle do corrego acima referido, chega o trem a

## CARANDAHY

Rio . . . . .	419 k. 652
B. Horizonte . . . . .	220 k. 299
Altitude . . . . .	1.057 m. 499

Corrupç. de *caranda-yba*, ou *carana-yba*: a palmeira carnahuba (*Copernicia Cerifera*); ou corrupç. de *carana-y*: rio das carnahubas.

O antigo arraial de Sant'Annã do Carandahy, antes pertencente ao municipio de Barbacena, foi elevado á categoria de villa e séde de municipio por lei de 7 de setembro de 1923.

E' de franco progresso a impressão que ao passageiro deixa a nova e extensa villa, topographicamente bem situada. Possui luz e força electrica, telephonia, tem 1.400 predios e 8 escolas primarias.

POPULAÇÃO — 24.124 h. — Da séde, 13.722.

SUPERFICIE — 606 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Carandahy; Caranahyba (18 k.); Capella Nova das Dores (30 k.).

POVOAÇÕES — *Carandahy*: Campinas, 18 — Endome, 12 — H. Penna, 6 — Pedra do Sino, 12. *Caranahyba*: Bernardo Corrêa, 6 — Campinho, 9 — Palmeiras, 6 — *Capella Nova*: Alfaiates, 8 — Barbosas, 3 — Ferreiras, 5 — Lobas, 3 — Maias, 3 — Palmeiras, 12 — Palmital, 6 — Sapé, 4.

LIMITES — Barbacena, Alto Rio Doce, Rio Espera, Queluz, Lagôa Dourada e Prados.

RIOS — O Carandahy, que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 150 cvs., 40 dos quaes aproveitados pela Companhia Carandahyense. O Piranga, e alguns ribeirões e correços.

SERRAS — Do Carandahy, do Caranahyba, o Alto das Taipas; as duas primeiras são ramificações da serra da Mantiqueira; a ultima pertence á cordilheira das Vertentes.

CLIMA — Salubre e muito ameno. Temp. med.— 16°0.

PRODUCCÃO — Municipio rico em calcareos, argillas plasticas, marmores, possuindo tambem excellentes pastagens; produz milho, arroz, fructas, canna, feijão, fumo, etc.. Conta 38.500 caféeiros. Possui desenvolvida industria pastoril e outras industrias em torno da cal e da ceramica. Exporta pelvillo, lenha, pedra, cereaes, couros, lacticinios, cal, tijolos, telhas, etc. Preço das terras: 73\$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é atravessado pela Central e pela estrada de rodagem Rio-B. Horizonte, que já se acha quasi concluida. A séde municipal é ligada aos districtos por meio de estradas carroçaveis, que se estendem até os municipios vizinhos.

\* \* \*

Dois minutos depois de partir da estação o trem atravessa o rio Carandahy (\*) (k. 421.274) por uma ponte de 40<sup>m</sup>,00 (vão livre, 20<sup>m</sup>,00) e sobe a serra das Taipas, que é um contraforte da serra das Vertentes.

Estamos no divisor das aguas das bacias do Rio Dôce, do Parahyba, do Rio Grande e do S. Francisco.

Já se avista o lendario Pico do Itaverava, pharol por onde se orientavam os sertanistas em demanda do fabuloso Tripuhy (Ouro Preto).

*Herculano Penna* — K. 424.701

Antiga "Taipas". Herculano Velloso Ferreira Penna, Director da Estrada de 1880 a 1884.

O trem prosegue pelo espigão elevado; não longe, á direita, ficam as nascentes do rio Piranga que, com o Brejahu e o Chopotó, forma o Rio Doce.

*Pedra do Sino* — K. 429.926

Uma gruta de pedra situada nas proximidades e cujas paredes vibram como um sino sob a acção de qualquer pancada, originou o nome da antiga fazenda Pedra do Sino, que o transmittiu á estação.

Está construida em terreno doado pela Companhia Fabril Industrial e Constructora, proprietaria de grandes caieiras existentes na localidade.

Um pouco além da estação entra o trem no municipio de Queluz. A paizagem é variada, observando-se já os invios capoeirões tão communs ao sertão mineiro.

*Christiano Ottoni* — K. 438.650

Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, benemerito organizador da primitiva Companhia que deu inicio á construcção da Estrada e primeiro Director desta (1865).

A estação serve ao districto de Christiano Ottoni, (3.698 h.) em cuja séde está localizada e ao de Caranahyba (municipio de Carandahy) que tem a sua séde cerca de 10 k. a léste; serve tambem ao municipio de Lagóa Dourada, cuja séde fica 15 k. a oeste. Serve ainda ás povoações de Aguenta Sol (5 k.), Canna do Reino (7 k.) e Veados (18 k.).

---

(\*) O rio Carandahy nasce na serra da Trapizonga, municipio de Barbacena, districto de Ressaquinha. Correndo na direcção L. O. e com um percurso de 105 k., banha os municipios de Barbacena, Carandahy, Lagóa Dourada, Prados, Tiradentes e São João d'El-Rey, lançando-se, por fim, no Rio das Mortes.

Estamos bem a cavalleiro das nascentes do Paraopeba (\*). Escasseia a floresta nos campos, onde predomina a inde-sejavel samambaia (*Felix herbacea*).

*Buarque de Macedo* — K. 450.117

Manuel Buarque de Macedo, Ministro das Obras Publicas em 1881.

A estação serve aos districtos de Morro do Chapéo, situado á direita, (séde a 10 k.) e S. Caetano do Paraopeba, á esquerda (séde a 8 k.); o districto de Serra do Camapuan, (séde a 15 k.) do municipio de Entre Rios, é tambem servido pela estação.

A linha agora margeia o rio Bananeiras, affluente do Maranhão.

O trem passa pela chave da Companhia Santa Mathilde (\*\*) na parada

*Bananeiras* — K. 460.503

de onde parte a E. F. Santa Mathilde.

Grupos de casas operarias surgem á esquerda, como um prolongamento do populoso bairro em que fica a estação

## LAFAYETTE

Rio . . . . .	462 k. 278
B. Horizonte . . . . .	177 k. 673
Altitude . . . . .	931 m. 700

Conselheiro Lafayette Rodrigues Pereira, Ministro de Estado e notavel politico do 2º Reinado.

A estação Lafayette serve á cidade de Queluz ,em cuja parte baixa está situada, no amplo e movimentado bairro

---

(\*) Paraopeba — *para-u-peba* ou *para-y-peba*: rio de agua raza (rio do peixe chato — Diogo de Vasconcellos). Nasce no alto das Taipas, municipio de Queluz, districto de S. Caetano do Paraopeba. Com a direcção SE-NO e num percurso de 440 k. banha os municipios de Queluz, Entre Rios, Ouro Preto, Bomfim, Santa Quitéria, Pará, Pequy, Sete Lagoas, Paraopeba, Pitanguy e Curvello. Recebe como principaes affluentes: na margem direita — Rio Maranhão, ribeirão do Macaco, ribeirão das Pedras, rio Falcão e rio do Peixe; e, na esquerda, o rio Camapuan.

Entre os municipios de Paraopeba e Curvello, é navegavel por canoas; da barra ao porto das Melancias (45 k.) é accessivel á navegação a vapor.

(\*\*) A Companhia Santa Mathilde outr'óra grande exportadora de mananzes, possui hoje officinas de reparação e construcção de material ferroviario, criação de gado seleccionado, olaria e fabrica de manteiga.

que lhe tomou o nome. O verdadeiro centro da cidade, invisível ao passageiro, fica á direita, em um planalto a que a importante rua Tavares de Mello, propociona facil e rapido accesso.

A primitiva Nossa Senhora do Campo Alegre dos Carijós, tem suas origens na época das *bandeiras*. A antiga parochia de N. S. da Conceição em 1709, elevada a freguezia em 1752, foi, em 1792, elevada a categoria de villa, sob a denominação de Villa Real de Queluz, em homenagem ao palacio real de Queluz. E' cidade desde 2 de janeiro de 1866,

Queluz é um dos theatros memoraveis da sangrenta lucta de 1842; a sua igreja matriz, transformada em forte onde se abrigaram os legalistas, foi alvo preferido das balas revolucionarias.

A cidade, no alto, possui largas ruas, bellas igrejas (dez), um grande jardim, e offerece vista aprazivel, se bem que, nos seus ares coloniaes, conserve ainda a lembrança das luctas de que foi teatro; o bairro de Lafayette, moderno, é mais movimentado, menos evocador; a sua actividade febril contrasta com a pacatez conventual da cidade mater.

E' que aqui está a estação da Central, a grande conductora de energias novas e de novos costumes, atravez do abençoado torrão que vae percorrendo.

Queluz conta 3.200 predios, 22 ruas, 10 travessas e 2 praças (\*). Tem luz e força electrica, abastecimento dagua e telephonia. Possui 40 escolas primarias, um jornal periodico, 2 theatros-cinemas e 2 estabelecimentos de assistencia. No districto de Lamim existe uma notavel bibliotheca de 25.000 volumes, fundada por iniciativa particular.

A Estrada mantém em Lafayette importantes officinas, (5ª Inspectoria de Locomoção) cujos trabalhos honram sobremaneira, não só a orientação technica dos chefes, como a meticulosa diligencia do operario nacional.

Partem de Lafayette os trens da bitola estreita, (1<sup>m</sup>,00) que, propriamente, só começa em Burnier, sendo, portanto, mixta a linha até essa estação; a baldeação entretanto dos passageiros que se destinam ao sertão, é feita em Lafayette.

**HOTEIS** — *Hotel Meridional* — *Hotel Haya*.

**POPULAÇÃO** — 65.304 h. — Da séde, 21.350.

**SUPERFICIE** — 1.904 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — Queluz; Alto Maranhão (12 k.); Santo Amaro (18 k.); Casa Grande (27 k.); Morro do Chapeu

---

(\*) Em dias limplos, avista-se, de uma de suas praças, a cidade de Barbacena.

(18 k.); Cattas Altas de Noruega (40 k.); Itaverava (24 k.); Lamim (43 k.); Christiano Ottoni (24 k.) e Congonhas do Campo (24 k.).

POVOAÇÕES — *Queluz*: Agua Preta, 5 — Almeidas, 9 — Alto da Varginha, 12 — Bananeiras, 2 — Buarque de Macedo, 12 — Buraco das Cobras, 13 — Gagé, 12 — Ilha de Murinho, 16 — Joaquim Murinho, 19 — Moinhos, 3 — Morro da Mina, 3 — Passagem, 12 — Pequiry, 12 — Pinhão, 7 — Rancho Novo, 9 — Roça Grande, 8 — Sacco, 9 — São Gonçalo, 6 — Sobradinho, 6 — Tiririca, 9 — Vargas, 8. *Alto Maranhão*: Mattosinhos, 6 — Monjolos, 3 — Providencia, 9 — Santa Quíleria, 10. *Santo Amaro*: Buraco, 2 — Jurama, 7 — Cascalho, 4 — Figueiredo, 2 — Olaria, 4 — Ribeirão, 4 — Sardua, 5. *Casa Grande*: Casa Branca, 6 — Engenho Velho, 16 — Olaria, 15. *Morro do Chapéu*: Areias, 11 — Raiz, 14 — Ribeirão S. José, 8. *Cattas Altas*: Agua Suja, 8 — Jequitibá, 6 — Moreiras, 6 — Pau Grande, 6 — Pirapetinga, 4. *Itaverava*: Agua Limpa, 3 — Barra, 3 — Barro Vermelho, 9 — Bengo, 13 — Bernardo Moreira, 13 — Canna do Reino, 6 — Corrego, 6 — Domingos, 5 — Engenho, 13 — Gambá, 11 — Gavião, 15 — Itaqui, 6 — Leite, 16 — Macacos, 10 — Ouro Fino, 10 — Pé do Morro, 8 — Posse, 8 — Providencia, 9 — Ribeirão, 12 — Sete Alqueires, 11 — Sobrado, 9 — Sumidouro, 8 — Tapera, 6. *Lamim*: Almeidas, 8 — Barroso, 10 — Bicuhyba, 8 — Boa Vista, 11 — Corrego da Cachoeira, 11 — Corrego da Vacca, 2 — Corrego do Arudas, 8 — Fazenda, 4 — Fraqueza, 7 — José de Mattos, 10 — Kagado, 11 — Martins, 10 — Moraes, 7 — Onça, 10 — Quebra, 6 — Retiro, 8 — Vendinha, 8. *Christiano Ottoni*: Aguenta Sol, 5 — Canna do Reino, 7 — Veados, 18. *Congonhas do Campo*: Pires, 15.

LIMITES — Carandahy, 42; Rio Espera, 55; Piranga, 60; Ouro Preto, 57; Bomfim; Entre Rios, 42; Lagôa Dourada, 45.

RIOS — Piranga, Guaraná, Gigante, Bananeiras, Maranhão, Paraopeba e muitos outros cursos d'agua, entre os quaes o Ribeirão do Pé do Morro, que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 1.200 cvs., aproveitada pela Empresa Baeta & Mello. Ha no municipio algumas outras cachoeiras.

SERRAS — Do Máo Cabello, do Pé do Morro, do Cumbe e algumas outras com denominações locais; pertencem, todas ellas, á cordilheira da Mantiqueira.

CLIMA — Notavelmente salubre e muito ameno, com a temperatura média de 18°,0.

**PRODUÇÃO** — Municipio muito rico em ferro, (jazidas Casa de Pedra, dos Pinhos, Matta Paulista e Batateiros, situadas no districto de Congonhas do Campo), manganez, (queluzita), chumbo, (crocoita, no districto de Congonhas do Campo), amethistas, (\*) mattas e pastagens. Produz café (241.700 pés), canna, feijão, batatas, mandioca e conta 610 fazendas. E' um importante centro criador de gado bovino e cavallar (85.000 cabeças). A industria é ahi importante-mente representada pela fabricação do ferro, por muitas serrarias e engenhos de canna, por fabricas de lacticinios e pelas notaveis officinas da Central. Exporta carvão vegetal, milho, arroz, feijão, cereas diversos, lacticinios, algodão, manganez, tecidos, etc. Preço das terras: 83\$000 o hectare.

**VIAÇÃO** — O municipio é atravessado pela Central e pela estrada de rodagem Rio-Bello Horizonte. Possui estradas carroçaveis que ligam todos os seus districtos á sede municipal e aos municipios visinhos.

Um pequeno ramal de bitola larga, (8 k.) da Central, vae buscar, *in loco*, o manganez do inexaurivel Morro da Mina, situado á direita e pertencente a Companhia Meridional de Mineração.

A Companhia Santa Mathilde possui a linha ferrea (bitola de 0<sup>m</sup>,60) que parte de Bananeiras e prolonga-se por 16 kilometros até a povoação Paiva, onde a referida Companhia possui jazidas de manganez.

De Bananeiras, igualmente, parte a E. F. Santa Mathilde, (bitola de 1<sup>m</sup>,00) que se dirige a Entre Rios, estando integralmente construida até a povoação Jurema (a 23 kilometros de Bananeiras), onde também existem jazidas de manganez. A estrada é de propriedade do Estado de Minas.

De Gagé parte a linha ferrea (bitola de 0<sup>m</sup>,60) pertencente á referida Companhia Santa Mathilde, e que vae até a povoação do Sabino. Ha também a linha aerea das jazidas de Agua Preta, com 6 kilometros.

Está em estudos a estrada de rodagem Queluz — Piranga — Ponte Nova, com cerca de 180 kilometros.

\* \* \*

Depois de Lafayette o terreno muda de aspecto; percebem-se as excavações feitas pelos primeiros exploradores

---

(\*) No districto de Itaverava encontram-se pequenas jazidas de amethista.

de ouro e diamantes; veem-se montes e montes de cascalho repassado, no terreno outr'ora todo revolvido pela *auri sacra fames*.

Continúa o trem á beira do rio Bananeiras, que vem sulcando a paizagem evocadora; atravessadas as pontes de Bananeiras, (k. 463.340-14<sup>m</sup>00) e do Rompante, k. 463.675-15<sup>m</sup>,50), o trem passa pela chave do ramal do *Morro da Mina* (k. 463.862). No k. 468... tem inicio a linha aerea de 6 kilometros, pela qual é transportado o minerio da jazida Agua Preta, pertencente a A. Oliveira & Cia. Transposto (k. 471.679) o rio Ventura Luis, pela ponte da Casa Branca, de 15<sup>m</sup>,50, apparece a estação

*Gagé* — K. 473.213

Talvez, terra arida (\*).

Foi inaugurada para servir a exportação de manganezahi extrahido pela Companhia Santa Mathilde. A' direita da linha está installada a Usina da Companhia Nacional de Altos Fornos para a fabricação do ferro guza. A produção diaria é de 50 toneladas.

A' esquerda, uma estrada de ferro liliputiana, em desenhadas curvas, collêia, como longa e fina serpente, pelo amplo morro onde vae buscar o mineral precioso.

Pouco além de *Gagé* o trem passa pela ponte da Viuva (k. 476.153-13<sup>m</sup>,50) e chega a

*Dr. Joaquim Murтинho* — K. 477.823

Substitui a primitiva "Jubileu", que ficava situada um pouco além. Dr. Joaquim Duarte Murтинho, notavel medico brasileiro e eminente Ministro da Fazenda, no Governo Campos Salles. Foi tambem illustre Ministro da Viação (1896-1897).

A estação, moderna e elegante, é o ponto onde a Linha Tronco se biparte, seguindo uma das linhas na direcção norte e a outra na direcção noroeste, ambas demandando um mesmo ponto.

A linha que toma a direcção noroeste, desce o valle do Paraopeba até certa altura; depois inflecte para o nordeste, e passando por Bello Horizonte vae bifurcar-se com a outra em General Carneiro, nas margens do Rio das Velhas. A que toma a direcção norte, galga o divisor das aguas do

---

(\*) E' a explicação dada pelos moradores do logar.





Paraopeba e do Rio das Velhas, desce pelo valle deste rio, passa por Itabirito e Sabará, juntando-se de novo com a primeira na estação acima referida.

Seguindo a linha do Rio das Velhas, o trem atravessa no k. 479.258, a ponte do Jubileu, de 26<sup>m</sup>,70 e no k. 481.454 a do Meio, também de 26<sup>m</sup>,70, ambas sobre o rio Soledade.

Transposta a ultima destas pontes entra o trem no municipio de Ouro Preto, chegando logo a

*Lobo Leite* — K. 482.741

Primitiva "Congonhas". Eng°. Francisco Lobo Leite Pereira, Chefe do Prolongamento em 1884 (\*).

A estação está localizada na séde do districto Lobo Leite, cuja igreja matriz, de estylo rococó, destaca-se á esquerda; serve também ao districto de Ouro Branco, cuja séde fica 10 k. á léste.

Deixando Lobo Leite o trem atravessa ainda uma vez (k. 483.335) o rio Soledade, pela ponte do mesmo nome de 22<sup>m</sup>,00; e começa a galgar a serra de Ouro Branco.

*Chrockatt de Sá* — K. 491.439

Primitiva "Bocaina". Eng°. João Chrockatt de Sá Pereira de Castro, Director da Estrada em 1891.

Paizagens e perspectives admiraveis se apresentam neste trecho, onde a vegetação é opulenta.

*Burnier* — K. 497.931

Primitiva "S. Julião". Eng°. Miguel Noel Nascentes Burnier, Director da Estrada em 1884.

E' o ponto mais elevado da Linha do Centro, constituida, como se disse, de bitóla mixta desde Lafayette.

A estação está localizada no districto de S. Julião, que conta 5.300 habitantes.

Burnier é séde de um destacamento de machinas.

A usina Queiroz Junior Limtd. tem aqui uma installação de altos fórnos para o preparo do ferro guza, com capacidade para produzir 17 toneladas diarias. O minerio de manganez é a grande riqueza do districto. Ahi fica situada a jazida pertencente á viuva Carlos Wigg, que a arrendou á Usina suprareferida.

---

(\*) O primeiro dono das minas da Passagem de Ouro Branco foi o Dr. Luis Lobo Leite Pereira.

Se bem que o leito da linha esteja construído para bitóla larga até Itabirito, é em Burnier, como dissemos, que começa a linha de bitóla estreita.

Parte de Burnier o ramal de Ponte Nova, que se dirige a cidade deste nome, passando por Ouro Preto (a 42 k.), Marianna (a 60 k.) e finalmente Ponte Nova, 145 k. a léste.



Entroncamento do ramal de Ponte Nova

Quinhentos metros além da estação o trem penetra no Tunnel 31 (Ouro Branco), de 254<sup>m</sup>,00, transpondo o divisor das águas do Paraopeba e do Rio das Velhas (\*).

---

(\*) Rio das Velhas — Nasce na serra de Capanema, município de Ouro Preto, districto de Antonio Perelra.

Num percurso de 690 ks. e na direcção S-N, banha os municípios de Ouro Preto, Itabirito, Nova Lima, Sabará, Belo Horizonte, Santa Luzia, Pedro Leopoldo, Sete Lagoas, Curvello, Diamantina e Pirapora.

Recebe como principaes affluentes na margem direita: o Taquarussú, o Jaboticatubas, o Paraúna, o Pardo Grande, o Curumatahy e o ribeirão das Portelras; e na margem esquerda os ribeirões das Tabocas e da Onça, os rios Maquiné, Santo Antonio, Picão, Bicudo, o ribeirão Cotovello e o rio Cipó.

Na bocca opposta do tunnel fica a ponte Rego d'Agua, de 8<sup>m</sup>,00, sobre o corrego do mesmo nome, o qual, com o ribeirão Matta Porco fórma o rio Itabira, cujo valle vae o trem agora descendo.

A linha córta, por meio de amplos boeiros e pontilhões, as aguas claras de pequenos tributarios do Itabira.

*Eng.º. Corrêa*  
K. 509.593

Manuel Francisco Corrêa Junior, Eng.º. Residente, morto em um desastre no k. 514.

A estação serve aos districtos de Amarante, (10 k. a léste) Casa Branca (14 k. a léste) e Bação (8 k. a oeste).

No k. 514.100, é atravessada a ponte do Ramires, de 21<sup>m</sup>,00, sobre o ribeirão Lagôa do Netto; um pouco além entra a linha no municipio de Itabirito. Continuam á vista, trechos da estrada Rio-Bello Horizonte.

Depois de transposto o ribeirão do Criminoso (k. 522.800), sobre uma ponte de 12<sup>m</sup>,00, chega o trem a



Tunnel de Ouro Branco

## ITABIRITO

Rio .....	523 k. 535
B. Horizonte.....	81.k. 118
Altitude .....	848 m. 143

Primitiva "Itabira do Campo". Itabirito (\*) — rocha silicosa, quartzito ferruginoso; de *Itabira, ita-bir* (corrupção de *tabira*, anta); pedra que se levanta, serro empinado.

(\*) O nome Itabirito foi creado pelo Barão de Eschewegue.

A estação, solidamente construída em alvenaria de pedra, está localizada na parte baixa do antigo arraial de Itabira do Campo, hoje cidade de Itabirito. A cidade fez-se do velho arraial situado á encosta do monte onde ainda agora se encontram casas do modernizado estylo colonial.



"Itabirito"

Creada villa e séde de municipio por lei de 7 de setembro de 1923, passou á categoria de cidade em 1926.

Dá acesso ao bairro alto uma ponte (sobre o Itabira) de 36<sup>m</sup>,00 de extensão por 6<sup>m</sup>,00 de largura. Essa ponte fica em frente á estação.

Sítio aprazível, cheio de sól e de alegria e muito procurado por convalescentes e enfermos á quem proporciona a therapeutica do seu clima impagavel.

Possue abastecimento d'agua, esgotos, telephonia, luz e força electrica. Tem 1.000 predios e 22 escolas primarias.

A 15 k. da estação fica o Pico de Itabira, proeminencia elevada da serra da Moeda e notavel pela sua constituição de minerio de ferro — 63,11 % de metal puro (jazida Catta Branca).

POPULAÇÃO — 29.300 h. — Da séde, 7.800.

SUPERFICIE — 850 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Itabirito; Bação; S. José do Paraopeba; Aranha; Moeda (\*).

POVOAÇÕES — *Bação*: Saboeiro, 18. *Moeda*: Côco, 12 — Contenda, 6 — Serra do Marinho, 12 — Vieira, 15 — Tres Irmãos, 18. *S. José do Paraopeba*: Marinhos, 3.

LIMITES — Bomfim, Ouro Preto, Nova Lima.

RIOS — O Itabira, o das Velhas (que fórma a cachoeira da Volta Dourada, de 2.000 cvs.), o do Peixe, o ribeirão do Criminoso, o corrego do Bação (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 500 cvs.), o corrego Secco, (que fórma a cachoeira Carioca de 120 cvs.), e muitos outros pequenos e crystalinos cursos d'agua.

SERRAS — A da Moeda, que na direcção SE-NO atravessa todo o territorio do municipio. O ponto culminante é o Pico de Itabira, já mencionado, com 1.573 mts. (1.529 — *Reclus*).

CLIMA — Altamente recommendavel. Temp. med. — 16°.0.

PRODUÇÃO — Contém o territorio muitas riquezas mineiras, sobresaindo o ferro (jazida do Pico de Itabira, com 32.000.000 de toneladas), topazios, kaolim, turfa, bismutho, antimonio, cobre e calcareos. Possui uma fonte de agua magneziana. Produz mandioca, uvas, milho, batatas. Possui industria pastoril, fabricas de tecidos, de calçado e de ferro. Exporta sóla, carvão vegetal, calçado, correias, fubá, areia, carnes, milho, arroz, feijão, batatas, cal, café, etc. Preço das terras: 80\$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é servido pela Central (quer na linha do Rio das Velhas, quer na do Paraopeba), pela estrada Rio-Bello Horizonte e por muitas estradas carroçaveis.

\* \* \*

Tendo sempre á vista a sinuosa estrada de rodagem, que tange a outra margem do rio, o trem passa por

*Esperança* — K. 527.707

onde está installada a Usina Queiroz Junior Ltda, com capa-

---

(\*) A séde deste districto está na altitude de 1.455 mts. (Anuario Est. do E. de Minas — 1º volume).

cidade para produzir 40 toneladas por dia. Essa usina é a pioneira da implantação da siderurgia no Brasil.



“Esperança” — Usina Queiroz Junior

Continuando a descer o valle do Itabira o trem atravessa um afluente deste rio (k. 534.135-21<sup>m</sup>,56) e vae a

*Aguiar Moreira* — K. 535.868

Eng<sup>o</sup>. Marciano de Aguiar Moreira, Director da Estrada de 1917 a 1919.

Serve aos districtos de S. Gonçalo do Monte (5 k. a léste) e Rio das Pedras (11 k. a nordéste).

Partindo da estação o trem vae cruzar pela primeira vez, na ponte do Arame, (\*) de 71<sup>m</sup>,00 (k. 537.587), o Rio das Velhas, na sua confluencia com o Itabira, entrando de novo no municipio de Ouro Preto, districto de Rio das Pedras.

O buccolismo da paizagem é variado e encantador. O trem segue, apertado entre a rocha alcantilada e as aguas que deslizam a vinte metros abaixo do leito da linha. O rio

---

(\*) Em 1888 existiu nestas immediações uma estação provisoria, de madeira, para o trafego de passageiros e bagagens.

Cacunda

Cauê

Esmeril



R. Maynarte

20°40'

0°

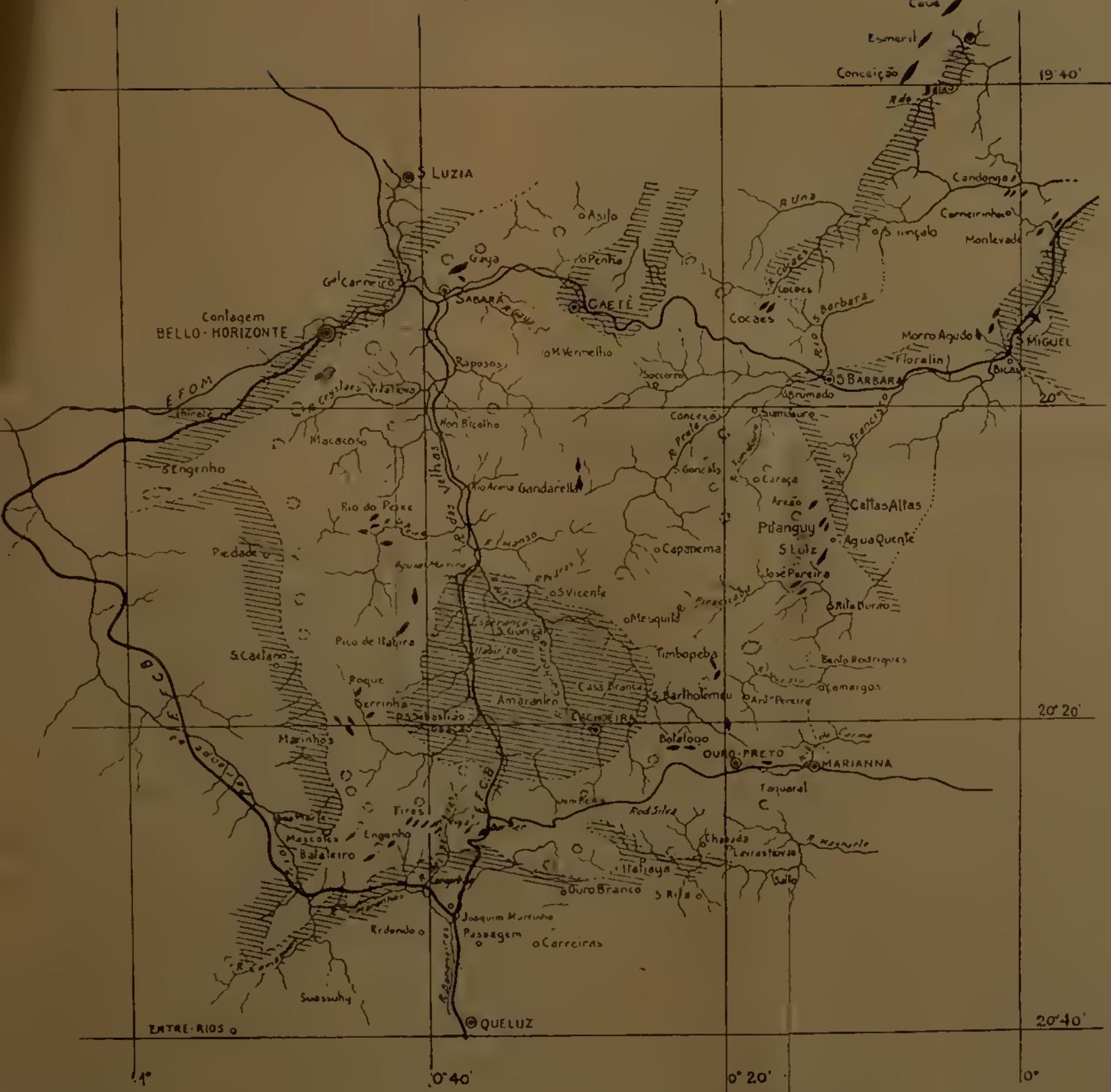
IMP.

VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO

# ESTADO DE MINAS GERAES

## JAZIDAS DE FERRO

-  Schistos crystallinos e granitos
-  Formação ferrifera
-  Minerio de ferro em pedreira



Esc. 1:500.000

VIAJ. BRASILEIRAS DE COOP. MINERAÇÃO

corre emoldurado por barrancos de onde pendem arvores de todas as dimensões, verdes de todos os matizes.

No k. 540.583 é transposta a ponte do ribeirão Manso de 49<sup>m</sup>.00, entrando o trem no municipio de Nova Lina, onde a Estrada possui tres estações (na linha que estamos descrevendo), sendo a primeira

*Monteiro de Barros* — K. 541.994

Eng. Antonio Augusto Monteiro de Barros, Chefe do Prolongamento em 1876.

Tranposto, no k. 543.554, o Tunnel 32 (Bemtevi), de 118<sup>m</sup>.00, o trem atravessa as pontes do Meixão e do Alto (k. 543.848 e 544.591), de 31<sup>m</sup>.40 e 27<sup>m</sup>.70, respectivamente. A estrada Rio-Bello Horizonte passa á cavalleiro da linha, á direita; em baixo corre o rio por entre alpendres de vegetação.

No k. 545.693 o trem passa pela ponte Secca, de 40<sup>m</sup>.00. e logo em seguida (k. 545.832) pela do Limoeiro, de 20<sup>m</sup>.00. Ponte do Silverio (k. 545. 969-13<sup>m</sup>.50); ponte do Souza (k. 546.337-10<sup>m</sup>.96).

No k. 549.370 é transposta a ponte da Cortezia, de 26<sup>m</sup>.45, sobre o correjo do Engenho; pouco depois o trem atravessa a ponte de Rio Acima (30<sup>m</sup>.00-k. 550.928) e chega a

*Rio Acima* — K. 550.693

Rio Acima, Rio Abaixo, são denominações muito usadas em Minas, significando a posição de localidades, em relação a determinados rios.

Serve ao districto de Rio Acima (3.324 h.), em cuja séde está localizada.

Em Rio Acima está installada uma usina para o preparo do ferro guza, fundada pela empresa Pedro Giannetti. Tem capacidade para a produção de 12 toneladas diarias.

Logo depois da estação é atravessada a ponte de Santo Antonio, de 26<sup>m</sup>.40 sobre o ribeirão do mesmo nome.

Prosegue o trem á margem do Rio das Velhas, que, agora placido e sereno, fórma grande quantidade de peráus e bancos de areia; a vegetação é rasteira; á esquerda, junto á estrada de rodagem, apparece uma humilde capellinha, perpetuando, quem sabe, o cumprimento de alguma fervorosa promessa.

E' transposta a ponte do Peixoto, de 34<sup>m</sup>.95 (k. 558.118), tres minutos depois da qual chega o trem a

*Honorio Bicalho* — K. 560.905

Primitiva "Gaya". Honorio Bicalho Hungria, uma das maiores capacidades technicas da engenharia nacional.

Nas immediações fica situada a jazida de ouro denominada "Mina D. Felisbella".

Delineiam-se no horizonte, á esquerda, os ultimos contrafortes da serra do Curral; proseguindo, sempre á direita do rio, o trem transpõe a ponte de Cabinda, de 33<sup>m</sup>,80 (k. 566.639), sobre o ribeirão Caburé, (\*) atravessa o correio das Lages (k. 568.237 - 13<sup>m</sup>,50), a ponte da Carlota (k. 568.649), e no k. 569.300 córta, pela segunda e ultima vez (na Linha do Centro), o rio das Velhas (ponte de Raposos, de 54<sup>m</sup>,20) depois do que, penetra no municipio de Sabará; e correndo pela base da serra da Carranca (á direita) chega a

#### Raposos — K. 570.314

Toma o nome da velha povoação em que está localizada, a qual, por sua vez, o toma dos seus fundadores D. Pedro de Moraes Raposo e seus parentes, que ahi se estabeleceram ao alvorecer do seculo XVIII.

A estação está localizada na séde do districto (1.660 hs.) de Raposos, pequena povoação em torno de uma igreja consagrada a N. S. da Conceição e que passa por ser a mais antiga de Minas. No dizer do poeta, as suas columnas "sustentam, como heróes, tres séculos nos hombros".

O districto contem importantes jazidas auríferas.

A estação serve as povoações de Sant'Anna e Sobradinho.

Raposos é ponto inicial dos trens de suburbios que estabelecem frequentes communicações entre a povoação e a capital do Estado.

Aqui tem inicio a estrada de ferro electrica da *S. John d'El-Rey Mining Company*. A linha, solida e bem cuidada, parte de uma das plataformas da propria estação da Central; e num percurso de 9.500 mts., na direcção sudoeste, vae a

#### NOVA LIMA

A antiga freguezia de Congonhas de Sabará constitue, desáe 1891, a séde do municipio de Nova Lima; a povoação teve origem nos começos do seculo XVIII, e foi fundada por Domingos Rodrigues da Fonseca Leme.

A villa possui bellas ruas, esplendida matriz, bom theatro, cinema, muito commercio e excellentes residencias, especialmente no bairro dos inglezes, onde ha tudo que se possa exigir para o conforto do homem civilizado.

---

(\*) Caburé — coruja (*Strix brasiliana*).

E' dotada de abastecimento d'agua, iluminação e força electrica, esgotos, mercado, telephonia, possui 17 escolas primarias, 2 cursos profissionaes e 4 institutos de assistencia. Conta 1.107 predios, 1 avenida, 39 ruas, 4 travessas e 6 praças. Está na altitude de 842 mets. (\*).

POPULAÇÃO — 22.611 h.  
— Da séde, 14.521.

SUPERFICIE — 991 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Nova Lima; Rio Acima, (37 k.) e Piedade do Paraopeba (42 k.).

POVOAÇÕES — *N o v a Lima*: Cabeceiras, 6 — Faria, 9 — Macacos, 15 — Pires 6. *Rio Acima*: Cocho d'Agua, 6 — Honorio Bicalho, 9 — Rio do Peixe, 20 — Santa Rita, 4. *Piedade*: Cachoeirinha, 9 — Casa Branca, 8 — Corrego de Almas, 9 — Corrego do Feijão, 13 — Suzana, 12.

LIMITES — Itabirito, 50; Ouro Preto, 64; Caeté, 30; Sabará, 15; Bello Horizonte, 12; Contagem, 25; Santa Quitéria, 55 e Bomfim.

RIOS — O das Velhas, o do Peixe (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 3.800 cvs.); (\*\*) os ribeirões Fernão, Paes, Macacos, Crystaes e Retiro; e o corrego do Baeta, todos formando apreciaveis quédas d'agua.

SERRAS — A da Moeda, a do Róla Moça e a do José Vieira.

CLIMA — Muito ameno e salubre. Temp. med. — 20°,0.

PRODUCCÃO — Sólo riquissimo, contendo ouro, prata, arsenico, aluminio, graphite, ferro (varias jazidas perfa-

## NOVA LIMA Parte Central

E sc 1:10000



(\*) Raposos — 715<sup>m</sup>,536.

(\*\*) Aproveitada pela Companhia de Morro Velho.

zendo o total de 107.000.000 de toneladas) e muitas mattas. Produz batatas, milho, mandioca e eucalyptos, e conta 390 fazendas. A plantação de café é de 16.000 pés. Possui grande criação de aves e gado suino e bovino (17.000 cabeças). A sua principal industria é a da mineração da mina do Morro Velho, havendo ainda fabricas de lacticinios, de bebidas, e usinas para a produção de energia electrica. Exporta ouro, aguas gazosas, lenha, lacticinios, etc. Preço das terras: 100\$000 o hectare.



Morro Velho — Bocca da Mina

VIAÇÃO — Não só a Central, (que ahí possui 3 estações) mas a excellente linha electrica da Companhia do Morro Velho, serve ao municipio. Além destas, ha ainda cerca de 180 k. de estradas de rodagem, mais de um terço das quaes adaptadas ao transitio de automoveis. A estrada Rio-Bello Horizonte passa pela séde municipal, estando já em trafego e consequentemente ligando o municipio á capital do Estado.

\* \* \*

A população de Nova Lima mantem-se pela força de cohesão da Companhia do Morro Velho, famosa desde 1776

e a que a administração da Companhia inglesa deu importancia rara entre as minas do mundo.

Morro Velho está occulto entre os ultimos contrafortes da serra do Curral, que vem morrer ás margens do Rio das Velhas. Desde 1830 que engenheiros e capitaes ingleses sítiam alli um veio de ouro. São admiraveis as installações da mina, cujos poços já attingem a profundidade de 2.250 mts. Alli trabalham os operarios, que se revezam de espaço a espaço, em turmas de 1.000. No interior da mina a obra é de uma segurança, de uma belleza e de uma audacia que excedem toda previsão. E nessa profundidade, onde vão a luz, o ar respiravel, as brócas possantes, os vagonetes sobre trilhos, trabalha-se febrilmente. No fundo da mina, no extremo da ultima galeria, sommando kilometros de distancia, estronda a dynamite; na superficie da terra sobre uma area extensa, batem descompassadamente, noite e dia, noventa pancadas por minuto, cada um dos 120 pilões californianos, de 320 kilos cada *mão*.



Merro Velho — Ultima galeria, a 2.250 metros de profundidade

Os trabalhos da mina occupam 4.200 operarios. A extracção diaria é de 400 toneladas de quartzito pyritoso

aurífero (mispickel). A produção diaria é de 12 kilos de ouro refinado e uma pequena percentagem de prata.

\* \* \*

Continuando a descer o Rio das Velhas ao deixar a estação Raposos, o trem transpõe as pontes da Grota Funda, (45<sup>m</sup>,40), do André Gomes (23<sup>m</sup>,20) e da Agua Limpa, (10<sup>m</sup>,80) nos kms. 574.130, 577.160 e 579.055, respectivamente; atravessa ainda o pontilhão do Collegio (k. 580.015 - 7<sup>m</sup>,00) e prosegue em caminho de

### SABARÁ

Rio. . . . .	582 k. 424
B. Horizonte . . . .	22 k. 229
Altitude. . . . .	704 m. 536

Sabará, *Tabará*, fôrma contracta de *Itabaraba* ou *Itaberaba*, *ita-beraba*; pedra reluzente, penedia resplandecente, crystal.

Aqui está localizado um destacamento de machinas.

Na encosta de lindo outeiro (cujo prolongamento fôrma, ao norte, a serra dos Dois Irmãos), situado á direita do Rio das Velhas e na foz do Sabará, fica a cidade, outr'ora theatro de demoradas luctas entre paulistas e *emboabas* que disputavam o dominio de montes e valles, onde reluzia o ouro.

Manuel Borba Gato, genro, e Garcia Rodrigues Paes Leme, filho de Fernão Dias Paes Leme, (o legendario Caçador de Esmeraldas) ahi acharam e exploraram, pelos fins do seculo XVII, uma série de jazidas e lavagens de ouro.

O antigo arraial da Barra do Sabará, já povoado em 1698, foi, em 1711, elevado a Villa Real de Nossa Senhora da Conceição do Sabará. Foi a terceira villa fundada em Minas. E' cidade desde 6 de março de 1838.

Possue agua canalizada, luz e força electrica, conta 900 predios, 30 ruas, 20 travessas e 5 praças. Tem 10 escolas primarias, 7 escolas profissionaes, 2 institutos de assistencia. Das suas 10 egrejas, destacam-se a Matriz, a do Carmo e a de S. Francisco. Tem 1 theatro e 1 cinema.

A cidade está em frequentes communicações com a capital do Estado, de que é, por assim dizer, um suburbio.

Nas immediações de Sabará (á nordéste) está situado o Pico da Piedade, um dos pontos mais elevados (1.783 mts.) da serra do Espinhaço, ramificação da cadeia oriental do systema orographico brasileira. Do proprio trem se avista a gigantesca móle de "itabirito" dominando as outras mon-

# PLANTA DA CIDADE DE SABARA

Esc. 1:10000



- 1 Estação
  - 2 Esc. Normal
  - 3 Grupo escolar
  - 4 Forum e Cadeia
  - 5 Matadouro
  - 6 Egr. Matriz
  - 7 " de S. Francisco
  - 8 " " S<sup>ta</sup> Rita
  - 9 " da Rosario
  - 10 " de N. S. das Mercês
  - 11 " da Terra Santa
  - 12 " de N. S. do 'O'
  - 13 " do Carmo
  - 14 Usina de Força e Luz
- C - Chafariz



tanhas com a sua larga pyramide truncada e cortada á pique do lado que dá para a cidade de Caeté. No alto da montanha ergue-se uma igreja de grandes proporções e que attrahe em piedosas romarias annuaes (agosto e setembro) gente de toda casta e de todas as paragens.

E' de notar o elegante predio que serve de moradia ao Inspector de Linha (9ª Inspectoria); situado ao alto, á esquerda, bem a cavalleiro da linha, com um formoso jardim construido na explanada que solido muro de alvenaria de pedra sustenta. Esses requintes de gosto, bem como as installações da residencia no amplo pateo da estação, são devidos á operosidade do fallecido Residente, Dr. Carlos Brandão

São tambem dignas de nota a ponte do ramal de Santa Barbara, que fica em frente ao supramencionado predio e a da estrada de rodagem que liga a estação á cidade e que fica um pouco além, perpendicular ao vertice do angulo formado pelas linhas do centro e do ramal de Santa Barbara. Essa ponte, que é de concreto armado, tem 85 metros de extensão e 4<sup>m</sup>,50 de largura; tem passeios lateraes e faixa central macadamizada.

POPULAÇÃO — 11.309 h. — Da séde, 6.349.

SUPERFICIE — 597 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Sabará; Lapa (13 k.); Raposos (12 k.); Cuyabá, (10 k.).

POVOAÇÕES — *Sabará*: Corrego das Lages, 9 — Pompeu, 3 — Roça Grande, 3. *Lapa*: Brumado, 8 — Palmital, 9 — Rio Vermelho, 6 — Siqueira, 2 — Vargens, 8. *Raposos*: Fogo Apagou, 14 — Sant'Anna, 12.

LIMITES — Nova Lima, 15; Caeté, 24; Santa Luzia do Rio das Velhas, 18; Bello Horizonte, 20.

RIOS — O das Velhas, o Sabará (que fórma a cachoeira da ponte de João Velho, de 1.000 cvs.) (\*); o corrego do Capão (com a cachoeira do mesmo nome, de 30 cvs); o ri-beirão Vermelho, (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 240 cvs.) (\*\*). Muitos outros pequenos cursos d'agua regam o municipio.

SERRAS — A do Curralinho e a do Taquaril, que fazem parte da cordilheira do Espinhaço. O ponto culminante é o Pico da Piedade, com 1.783 mts., no limite do municipio de Caeté.

---

(\*) Aproveitada pela Empresa Lath & C.

(\*\*) Aproveitada pela municipalidade de Santa Luzia.

CLIMA — Salubre e ameno. Temp. med. — 18°,8.

PRODUÇÃO — Ferro, (jazida do Segredo ou da Lage, com 288.000.000 de toneladas e jazida Gaya, com 233.000.000), manganês, ouro e titânio; produz mandioca, feijão, arroz, canna e milho. Conta 92 fazendas. A criação de gado (2.400 cabeças), a fabricação de joias, constituem as suas principaes industrias. Exporta fumos, cereaes, aguas gazoas, óca, couros, assucar, lacticínios, etc. Preço das terras: 50\$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é atravessado pela Central que nelle possui 6 estações: 3 na Linha do Centro e 3 no ramal de Santa Barbara. De Raposos parte a linha de tramways electricos que liga o municipio a Nova Lima. O ramal de Santa Barbara, parte da estação de Sabará e atravessa os municipios de Caeté (a 25 k.), Santa Barbara (a 77 k.), Rio Piracicaba (a 119 k.) e Itabira.

Sabará é ligada, por um ramal, á estrada Rio-Bello Horizonte; e á capital do Estado por excellente estrada de automoveis.

A partir de Sabará e até a sua foz, o Rio das Velhas permite a navegação por barcos e canoas.

Algumas estradas carroçaveis ligam a séde municipal aos respectivos districtos.

\* \* \*

Depois de Sabará a linha deixa a direcção geral de sul-norte, que vinha seguindo desde Sá Fortes, e rumando para noroeste, descreve um serie de SS elegantes e em rampa que contrasta com o declive do rio.

Acompanhando sempre a margem esquerda do rio historico, passa o trem pela parada

*Roça Grande* — K. 585.125

onde foi a fazenda Roça Grande, pertencente á familia Vaz de Mello.

A' breve trecho desta parada entra a linha no municipio de Bello Horizonte, pela ponte do Arrudas (21<sup>m</sup>,30), quasi ligada á plataforma de

*General Carneiro* — K. 590.310

General Tiburcio Gomes Carneiro, morto no cerco da Lapa (Paraná) onde commandava as forças legaes contra os revolucionarios de 1893.

A estação, em forma de triangulo, tem tres plataformas. Nella se juntam novamente as duas partes da Linha Tronco,

que em Joaquim Murtinho se haviam separado. Dista 14 k.065 da capital do Estado.

Depois de General Carneiro o trem transpõe a ponte do Malheiro (10<sup>m</sup>,95 - k. 590.704), e se desvia um pouco do



“General Carneiro”

Rio das Velhas; no k. 601.696, entra no município de Santa Luzia, pela ponte do Onça (66<sup>m</sup>,21), muito próxima da plataforma de

*Capitão Eduardo* — K. 601.824

O Capitão Eduardo cedera terras de sua propriedade, para a passagem da Estrada; e esta prestou-lhe a homenagem de lhe gravar o nome na presente estação, situada nessas mesmas terras.

A linha agora é acompanhada pela estrada de rodagem que de Bello Horizonte se dirige á serra do Cipó. Muito ao longe, á direita, vêem-se as elevações da referida serra.

Transposta a ponte do Tamanduá, de 13<sup>m</sup>,55 (k. 602.211), o trem passa pela parada

*Bicas* — K. 605.427

e depois de atravessar as pontes dos kms. 607.015 e 608.824, de 15<sup>m</sup>,95 e 10<sup>m</sup>,84, respectivamente, aproxima-se novamente

do rio das Velhas, agora espaçoso e largo; á direita, além do rio, surgem as torres da Matriz de

### SANTA LUZIA

Rio. . . . .	610 k. 381
B. Horizonte . . . . .	34 k. 416
Altitude. . . . .	680 m. 536

Primitiva "Rio das Velhas". A estação serve a cidade de Santa Luzia do Rio das Velhas, cuja séde fica 2 kms. á direita.

Do trem se percebe a cidade entre a frondosa vegetação que a abriga.

Uma linda ponte de 250 mts. liga a estação á outra margem do rio e portanto á cidade.

Santa Luzia deve as suas primeiras construcções ao Tenente General Borba Gato que as iniciou em fins do seculo XVIII. A antiga vigararia de Bom Retiro, era villa em 1847 e é cidade desde 30 de abril de 1856.

Possue agua canalizada, illuminação e força electrica. tem 28 escolas, 1 curso secundario, 1 curso profissional, 1 jornal periodico, 1 theatro, 1 cinema, e 3 institutos de assistencia. Tem 8 ruas, 6 travessas, 6 praças, 1.300 predios e conta 15 egrejas.

Santa Luzia foi theatro, em 1842, de renhidas luctas em que, contra o Imperio, se empenharam animos revoltados de São Paulo e Minas.

Bateu-os o Barão (depois Duque) de Caxias, firmando desde ahí a sua reputação de habil guerreiro.

POPULAÇÃO — 49.562 h. — Da séde, 9.453.

SUPERFICIE — 3.739 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Santa Luzia; Lagôa Santa (17 k.); Baldim (65 k.); Jaboticatúbas (42 k.); Riacho Fundo (90 k.) e Vespasiano (15 k.).

POVOAÇÕES — *Santa Luzia*: Barreiros do Anzol, 5 — Bicas, 6 — Macahubas, 15 — Pinhões, 12 — Ribeirão da Matta, 9. *Lagôa Santa*: Campinho, 7 — Confins, 7 — Lagôa dos Mares, 9 — Lagoinha, 8 — Tavares, 6. *Baldim*: Mucambo, 18 — Rotulo, 15 — S. Sebastião do Alegre, 12 — S. Vicente, 6 — Seio de Abrahão, 30. *Jaboticatubas*: Joanna, 24 — Palma, 19 — S. José do Almeida, 18. *Riacho Fundo*: Curral Queimado, 15 — Soberbo, 22 — Vaccaria, 24. *Vespasiano*: Bernardo de Souza, 10 — Carrancas, 8 — Cypriano, 12.

LIMITES — Bello Horizonte, 24; Sabará, 18; Gaeté, 30; Itabira, 100; Curvello, 168; Conceição, 136; Sete Lagôas, 66; Pedro Leopoldo, 38 e Contagem, 36.

RIOS — O das Velhas, o Vermelho (que fórma as cachoeiras do Onça, da Rocinha e do Rio Vermelho, de 436, 120 e 180 cvs., respectivamente); o Cipó (que fórma a cachoeira do Cipó Abaixo, de 20.000 cvs.); o ribeirão do Urubú (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 240 cvs.); o correço Sujo (que fórma a cachoeira do Barreiro, de 35 cvs.); o rio Paraúna (que fórma as cachoeiras de Roberto Gomes, de 18.000 cvs. e Capivara de 8.000).

SERRAS — A do Bom Jardim, a do Cipó e a do Baldim. Estas serras têm a altitude média approximada de 1.100 metros.

CLIMA — Todo o municipio é grandemente salubre; temperatura média: 20°,3.

PRODUÇÃO — O territorio é rico em calcareos, mar-more, salitre e titanio. Produz milho, arroz, feijão, cebolas, canna, batatas e algodão, e conta 635 fazendas. Possui desenvolvida industria pastoril (62.000 cabeças de gado) e tem fabricas de tecidos, sabão, oleos, vinho e engenhos de arroz. Os bancos de jaspe existentes nos arredores, deram a Santa Luzia uma industria especial de fabricação de imagens e outros objectos religiosos e artisticos. Exporta fubá, sabão, toucinho, cascas taníferas, lenha, farinha, fumo, café, etc. Preço das terras: 41\$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio, que é atravessado pela Central, possui cerca de 250 k. de estradas carroçaveis, além de 530 k. de caminhos que o cortam em todas as direcções. É ligado á capital do Estado por estrada de automovel.

\* \* \*

Prosegue o trem por entre a paizagem agreste do sertão mineiro: habitações humanas matizam, de longe em longe, o scenario grandioso.

São atravessadas as pontes dos kms. 611.283 e 615.632, de 13<sup>m</sup>,55 e 6<sup>m</sup>,90, respectivamente.

No k. 617.491 era localizada a extincta estação *Benjamin Jacob*.

*Ribeirão da Matta* — K. 620.740

O nome indica a sua origem: o ribeirão da Matta, que ahí desaguá no Rio das Velhas.

Ao deixar a estação a linha se afasta da margem do Rio das Velhas, subindo o valle do ribeirão da Matta para galgar o espigão que divide as bacias daquelle e do rio Paraopeba. E até Corintho, por 230 k., a linha segue a vertente oriental do referido espigão.

No k. 625.967, é transposta uma ponte de 16<sup>m</sup>,28.

*Vespasiano* — K. 627.292

Coronel Vespasiano Gonçalves de Albuquerque, que, militarmente, administrou a Estrada no periodo revolucionário de 1893-1894.

E' a antiga povoação do Capão. Graças á passagem da Estrada, Vespasiano apresenta hoje as proporções de uma grande villa, com boas edificações, de onde sobresahe a elegante igreja matriz. E' séde de districto, que conta 6.601 h. e tem um grupo escolar.

A tres kms. da estação fica a celebre gruta "Dr. Lund" ou "Lapa Vermelha", onde o naturalista emerito descobriu os fosseis que tanto concorreram para o seu renome e para enriquecer o Museu de Copenhague.

A estação serve ao districto de Lagôa Santa (\*), cuja séde está situada 6 k. a nordéste, na margem de formoso lago natural de 1.000<sup>m</sup> × 1.000<sup>m</sup> e em cujo territorio ficam situadas as grutas do Fidalgo e do Canhanga. Serve tambem ao districto de Vera Cruz, antigo Pindahyba (do visinho municipio de Pedro Leopoldo), cuja séde fica a 12 k. a sud-oéste. Serve ainda as povoações de Carrancas (8 k.), Bernardo de Souza (10 k.), Cypriano (12 k.), Ignacia Carvalho (15 k.), Maravilhas (12 k.) e Pinhões (15 k.). Está ligada ao municipio de Bello Horizonte pela estrada de automoveis da serra do Cipó, e serve ao districto de Campanhã (municipio de Contagem), por um ramal da referida estrada.

Depois do apito classico e regulamentar, bufa a locomotiva, puxando o trem; a região agora está coberta de grande quantidade do coqueiro chamado Macahúba, produtor de excellente oleo lubrificante e grandemente exportado para o Rio e S. Paulo.

*Nova Granja* — K. 632.440

O nome da estação refere-se a uma granja ahi situada e pertencente a Virgilio Machado, que a creou.

---

(\*) Assim chamada porque as suas aguas são virtuosas, possuindo propriedades therapeuticas.

Entre as estações Capitão Eduardo e Nova Granja, a linha atravessa as pequenas pontes de Bicas, Farinha Boa, Ponte Pequena, Quebra, Corrego Sujo e Carrancas.

Partindo de Nova Granja e subindo sempre a margem direita do ribeirão da Matta, o trem atravessa (k. 636.651) a ponte das Areias, de 21<sup>m</sup>,90 e chega a

*Dr. Lund* — K. 642.504

Primitiva "Horta Velha". O nome actual é uma justa e legitima homenagem ao sabio naturalista dinamarquez Dr. Peter Lund.

Tuberculoso, veiu o Dr. Lund procurar, em 1832, o clima secco e temperado do municipio de Santa Luzia, esperando, é claro, que a salubridade da região lhe prolongasse um pouco mais os dias de vida. Fixou residencia no districto de Lagôa Santa e ahi viveu apenas... mais 46 annos.



Lagôa Santa — Casa do Dr. Lund

Quarenta e seis annos de serviços prestados ao Brasil e á Sciencia, pelos importantes descobrimentos que fez na região regada pelo Rio das Velhas.

Partindo de Dr. Lund o trem atravessa (k. 647.189) a ponte do Matheus, de 21<sup>m</sup>,40, pela qual entra no município de

## PEDRO LEOPOLDO

Rio .....	648 k. 023
B. Horizonte.....	72 k. 058
Altitude .....	698 m. 034

Primitiva "Cachoeira Grande". Eng.º Pedro Leopoldo da Silveira, Chefe da Secção de Construcção da Estrada, fallecido em 1894 (\*).

Ao contacto da locomotiva, que desbrava o sertão, Pedro Leopoldo, inaugurada em 1895, cercou-se logo de boas casas, fez-se villa, com largas ruas alinhadas e é séde de município creado por lei de 7 de setembro de 1923.

Possue uma linha de bondes, tem abastecimento d'agua e illuminacção electrica e conta 800 predios. Ha na villa um cinema. Pedro Leopoldo conta 15 escolas primarias. Foi séde da extinta 9ª Residencia do Centro.

POPULAÇÃO — 30.615 h. — Da séde, 7.808.

SUPERFICIE — 964 km².

DISTRICTOS — Pedro Leopoldo; Mattosinhos; Fidalgo; Capim Branco; Vera Cruz, e Prudente de Moraes.

POVOAÇÕES — *Pedro Leopoldo*: Pimentel, 7 — Urubú, 6. *Mattosinhos*: Côchos, 12 — Mucambeiro, 13. *Fidalgo*: Quinta, 6. *Sangradouro*, 4 — *Sumidouro*, 7. *Capim Branco*: Arco Verde, 6 — *Bôa Vista*, 4. *Vera Cruz*: Areias, 9 — *Manto*, 6 — *Neves*, 12.

LIMITES — Santa Quitéria, Contagem, Santa Luzia e Sete Lagôas.

RIOS — O das Velhas, o ribeirão da Matta, que fórma as cachoeiras Grande (\*\*), (de 1.000 cvs. e 100 metros de

---

(\*) Perto da estação está situada a Cachoeira Grande (ribeirão da Matta), em cujas proximidades por sua vez se encontrava uma fazenda chamada da "Cachoeira". Pelo facto de pertencer a quatro moças solteiras, que a administravam, era vulgarmente conhecida por fazenda da Cachoeira das Moças. No terreiro dessa fazenda existia, ao tempo da construcção da linha (1895), um cruzeiro de aroeira que tinha, em baixo relevo, a data de 1702.

(\*\*) Aproveitada parcialmente pela Companhia Industrial Bello Horizonte.

quéda) e do Perypery (\*), (de 80 cvs.); os ribeirões Palmital, Bananal e Pindahybas (que fórma a cachoeira do mesmo nome, (\*\*)) de 50 cvs.); e outros cursos d'agua que fertilizam o municipio.

SERRAS — A do Cruzeiro e a da Ranhosa.

CLIMA — Secco e muito salubre. Temp. med. — 20°,5.

PRODUÇÃO — Marmore, calcareos; cebolas, batatas, canna, milho, arroz, feijão; café (322.000 pés); criação de gado; cortume, serrarias, fabricas de tecidos e engenhos de assucar. Exporta fumos, tecidos, cal, couros, batatas, amendoim, fubá, toucinho, carnes, aguardente, assucar, algodão, café, etc. Preço das terras: 40\$000 o hectare.

VIAÇÃO — Além da Central, o municipio é servido por estradas carroçaveis que o ligam aos municipios vizinhos e que ligam tambem a séde municipal aos districtos e respectivas povoações. Já está em trafego a estrada de automoveis entre Pedro Leopoldo e Bello Horizonte, passando por Campanhã e Neves; esta mesma estrada dirige-se, na direcção norte, para o districto de Baldim, do municipio de Santa Luzia.

Pedro Leopoldo possui, como se disse, no perimetro urbano da séde, uma linha de bondes de tracção animal.

\* \* \*

Depois de atravessadas as pontes do Urubú (k. 651.207), de 16<sup>m</sup>,00, e da Floresta (k. 655.888), de 12<sup>m</sup>,00, surge, no alto da colina, á direita, rodeando a igreja de gracioso estylo e entre touças de frondoso arvoredado, que lhe dão risonho aspecto, a povoação de

*Mattosinhos* — K. 658.460

Primitiva "Paz". Tomou o nome da povoação que lhe fica mil metros a sudoeste, sobre alegre colina e que constitue séde de districto, cuja população é de 7.951 h. (\*\*).

---

(\*) Aproveitada pela Companhia Lanificio Pery-Pery.

(\*\*) Aproveitada parcialmente pela Companhia Cedro e Cachoeira.

(\*\*\*) O Dr. Lassance Cunha, chefe da Construcção, tinha escolhido o nome "Paz" para a estação, em homenagem á pacificação do Rio Grande, que se acabava de firmar.

E mandou inscreve-lo no logar apropriado.

Na manhã seguinte, porém, aquelle nome estava apagado por borrões de uma tinta... pouco cheirosa e em seu logar, expressivos, imperiosos, Ham-se os seguintes dizeres: "Mattosinho é que nós qué".

A outros tres mil metros da povoação fica situada a gruta do Bomjardim.

A estação serve tambem ao districto de Fidalgo (\*), 15 k. á nordéste e em cujo territorio estão situadas as grutas do Sumidouro, á margem do Rio das Velhas, e a de Lapinha, de espaçosas galerias; ahí fica tambem a lagôa do Sumidouro, de grandes dimensões, mas que secca periodicamente.

A' margem desta lagôa estabeleceu Fernão Dias Paes Leme o arraial de S. João do Sumidouro, o terceiro dos arraiaes fundados em Minas. Ahí tambem, como os velhos troncos que resistem ao ataque violento do raio, mas abatem-se lurados pela acção insolita do microbio, tombou para sempre (maio de 1781), victima dos miasmas apanhados nas câs do Guaicuhy, quando de volta das margens da lagôa Vupabussú (o anhelado e fertil jazigo das esmeraldas preciosas), o grande sertanista a quem Minas deve os primeiros lares da sua civilização.

Entretanto, o que o intemorato bandeirante, o teimoso sonhador, não poude descobrir, foi encontrado, em 1921, na fazenda denominada Sete Cachoeiras, municipio de Ferros, onde existe importante jazida, estudada e descripta pelo Dr. Alvaro da Silveira (\*\*).

*Periphery* — K. 660.414

Corrupç. de *piry* ou *piri*: o junco.

Serve á Fabrica de Tecidos Periphery.

Logo ao partir da estação, é atravessada a ponte do Periphery (21<sup>m</sup>,60). Prosegue o trem; ao longe, qual nimbus carregado, apparece a silhueta azul da serra do Salta Ginete.

---

(\*) O nome Fidalgo, dado modernamente ao antigo districto de Lapinha, perpetúa a lembrança da morte tragica (outubro de 1781) de D. Rodrigo Castel-Branco, Administrador Geral das Minas e fidalgo da casa real. O sitio em que se consummou a tragedia conserva o nome de "Alto do Fidalgo".

(\*\*) Um trabalhador da fazenda Bom Socego, desse municipio, capnava um dia (novembro de 1921) pequena roça de milho, quando deu com a enxada em uma pedra cuja côr verde lhe chamou a attenção. Apanhou-a e levou-a em seguida á dona das terras. Esta, não attribuíndo valor ao achado, guardou-o por curiosidade, vendendo-o mais tarde por 70\$, no que pensou ter feito um alto negocio. A pedra era, entretanto, uma linda esmeralda de 470 grammas, tendo sido revendida por 30:000\$. Actualmente é avallada em 250:000\$000.

*Arco Verde* — K. 668.071

Homenagem á S. Em. o Sr. D. Joaquim Arcoverde de Albuquerque Cavalcanti, o primeiro prelado sul-americano feito Cardeal.

Serve ao districto de Capim Branco (6 k. a oeste), em cujo territorio está situada a gruta da Forquilha.

Cerca de duzentos metros além da estação a linha transpõe a ponte da Forquilha, de 6<sup>m</sup>,50. Corre o trem; avista-se uma lagôa; estamos em

*Prudente de Moraes* — K. 672.000

Prudente José de Moraes e Barros, primeiro Presidente civil da Republica — 1894-1898.

“Cercado”, era o primitivo nome da localidade.

A estação serve ao Campo de Sementes Sete Lagôas, pertencente ao Ministerio da Agricultura.

Partindo daqui e atravessada a ponte da Sorpreza (14<sup>m</sup>,00 -k. 673.080), passa a linha para o municipio de Sete Lagôas. Avistam-se lagôas; o trem transpõe ainda as pontes de Campo Alegre (8<sup>m</sup>,00 -k. 674.149) e Matadouro (24<sup>m</sup>,00 -k. 682.514), antes de chegar a

## SETE LAGÔAS

Rio .....	684 k. 335
B. Horizonte.....	198 k. 368
Altitude .....	771 m. 236

Tira o nome das sete lagôas que contém o territorio do districto da séde municipal e das quaes duas (do Paulino e da Catharina), ficam dentro do perimetro urbano da cidade, que é poeticamente circumdada pelas de José Felix, da Bôa Vista, do Cercadinho, de João Baptista e da Chacara.

Sete Lagôas é séde da 10<sup>a</sup> Inspectoria de Linha.

A cidade tem 3 avenidas, 59 ruas bem cuidadas, 7 travessas, 9 praças e 2.000 predios. Possui agua canalizada, luz e força electrica, bons predios, sobresahindo os do Grupo Escolar e do Hospital; tem 27 escolas primarias e uma escola profissional: tem ainda 2 jornaes, cinema e 2 institutos de assistencia. São em numero de 5 as suas igrejas.

E' cidade desde 30 de novembro de 1889 e séde de municipio desde 24 de novembro de 1867.

POPULAÇÃO — 40.974 h. — Da séde, 14.031.

SUPERFICIE — 1.640 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Sete Lagoas; Inhaúma (14 k.); Jequitibá (42 k.); Buritys (18 k.) e Fortuna (30 k.).



Escala — 1:23,200

POVOAÇÕES — *Sete Lagoas*: Barreiro, 12 — Brejão, 6 — Machados, 12 — Paiol, 12 — Pedras, 12 — Tamanduá, 6. *Jequitibá*: Funil, 18 — Lagôa dos Veados, 3 — Nucleo João Pinheiro, 15 — Silva Xavier, 30. *Buritys*: Macacos, 4 — Palmital, 16. *Fortuna*: Retiro, 12 — S. José, 18 — Urucuia,

12. *Inhaúma*: Cachoeira de Macacos, 9 — Maias, 6 — Riacho de Areia, 3 — Varzea dos Cardosos, 3.

LIMITES — Santa Quitéria, 47; Pedro Leopoldo, 30; Santa Luzia, 66; Curvello, 102; Paraopeba, 30; Pará, 81; Pequy, 51 e Pitanguy, 84.

RIOS — O das Velhas, o Paraopeba, os ribeirões Jequitibá, Macacos (que fórma a cachoeira de Macacos, de 12.000 cvs.) (\*); S. João (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 100 cvs.); Matadouro (que fórma as cachoeiras dos Olhos d'Agua e Itororó, de 500 e 40 cvs., respectivamente). Além destes, regam o municipio muitos outros cursos d'agua que vertem para o Paraopeba e para o Rio das Velhas.

SERRAS — A da Ranhosa e a do Cruzeiro.

CLIMA — E' um dos melhores climas atravessados pela Linha do Centro; muito secco, muito ameno, o clima de Sete Lagôas é reconhecidamente salubre. Temp. med. 20°,9.

PRODUCCÃO — Jazidas abundantes de crystaes e marmore (\*\*), de kaolim, salitre, manganez, mica, chumbo, cobre e calcareos. Canna, arroz, algodão, cebolas, batatas. Fazendas, 191. Possui industria pastoril (27.000 cabeças de gado), fabrica de tecidos e engenhos de assucar. Exporta amendoim, côla, toucinho, sóla, pedra, couros, batatas, fumo, lacticínios, cal, etc. Preço das terras: 38\$, o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é servido pela Central e possui 540 k. de estradas de rodagem, dos quaes 220 podem ser transitados por carros.

\* \* \*

Logo ao sahir da cidade vem-se, á direita, campos cultivados e uma lagôa de pequenas proporções; o trem percorre um terreno vermelho, argiloso, e collêia por entre montes abaulados, cobertos de *cerrados*; a vegetação é densa, ao longe; pequiás, sucupiras, jatobás, aroeiras. Aroeira — *schinus gigans* — cujos troncos, resistentes como o ferro, forneceram a madeira para o assentamento da linha e para as obras d'arte provisórias.

---

(\*) Aproveitada pela Companhia Cachoeira de Macacos.

(\*\*) A 24 kms. da cidade estão situadas, á flôr do sólo, jazidas que poderão fornecer marmore durante 100 annos, por mais intenso que seja o fornecimento daquelle material. Essas jazidas, que possuem marmores de todas as côres, pertencem aos Irmãos Simões & Cia.

Transposta a ponte do Palmital (k. 691.682), de 15<sup>m</sup>,00, chega o trem a

*Wenceslau Braz* — K. 692.975

Wenceslau Braz Pereira Gomes, Presidente da Republica no quadriennio 1914-1918.

A estação serve ao Nucleo Colonial Wenceslau Braz, que occupa as terras da antiga fazenda da "Primavera". Serve tambem á Estação Experimental de Algodão, pertencente ao Ministerio da Agricultura.

Tomando a direcção norte e transpostas as pontes de Barreirinho (24<sup>m</sup>,00 - k. 695.238), Bóia Esperança (24<sup>m</sup>,00 - 696.915), Espigão (20<sup>m</sup>,00 - k. 702.837), Pratinha (14<sup>m</sup>,00 - k. 703.110) e Paiol (16<sup>m</sup>,00 - k. 703.508), o trem chega a

*Silva Xavier* — K. 705.279

Joaquim José da Silva Xavier, o proto-martyr da Independencia Nacional.

A localidade tinha o nome de Cascudos, ao tempo da construcção da linha.

Serve ao Nucleo Colonial João Pinheiro, situado nas terras da antiga fazenda "Ponte Nova" e que dista 15 k. da estação; e ao Patronato Pereira Lima, que fica um pouco além. Serve tambem ao districto de Jequitibá, cuja séde está situada 30 k. a nordéste, nas margens do Rio das Velhas.

Ao centro da povoação de Jequitibá fica a lagôa do mesmo nome, que tem 1.500 mts. de circumferencia; o districto possui mais tres lagôas.

Atravessada a ponte do Cascudo (k. 706.015), de 42<sup>m</sup>,00, entra o trem no municipio de Paraopeba; e prosegue por entre os montes do espigão elevado. Ao longe, á direita, começa a apparecer a fimbria azulada da serra do Cipó; caminha o trem, rodeando as *meias laranjas*; estamos no dorso da serra do Tombador; o horizonte (k. 710.000) é empolgante.

*Carvalho de Almeida* — K. 714.330

Eng<sup>o</sup>. José Carvalho de Almeida, Sub-Director da 6<sup>a</sup> Divisão Provisoria.

Para não fugir á regra, quasi geral, da periodica mudanca de nome que soffrem as estações da Estrada, mudou tambem de nome, recentemente, a primitiva Tabócas — *ta-boc* ou *ta-bog*; haste furada ou fendida, tronco ôco (*Arundo Bambusa*).

Serve á povoação de Tabócas, á direita da linha, ás fabricas de tecidos Cedro e S. Vicente e está ligada á séde do municipio por boa estrada de automoveis, de 24 kms.

Prosegue o trem através dos *cerrados*; no k. 715.111, passa a ponte de Tabócas, de 42<sup>m</sup>,00; o olhar perde-se pelas campinas desertas; descortina-se, ao longe, toda a serra do Cipó; no k. 724.279, ponte do Catharino, de 12<sup>m</sup>,00; no k. 725.533, ponte do Mello, de 27<sup>m</sup>,00.

*Araçá* — K. 728.546

Primitiva "Hospital". *Araçá*, myrtaceas do genero *Psidium*; época do seu apparecimento.

Está localizada na séde do districto do mesmo nome (2.652 h.); se bem que pequena, a povoação prospéra a olhos vista; possui telephonia e está ligada por excellente estrada de automoveis, de 22 kms., recentemente inaugurada, á séde do respectivo municipio que é

## PARAOPEBA

Freguezia de N. S. do Carmo do Taboleiro Grande em 1840, villa e séde do municipio de Paraopeba, desde 30 de agosto de 1911.

Possue 1.500 predios, 15 escolas primarias, imprensa periodica, 2 institutos de assistencia, theatro e cinema.

ALTITUDE — 772 metros (\*).

POPULAÇÃO — 18.331 h. — Da séde, 12.030.

SUPERFICIE — 1.485 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Paraopeba; *Araçá* (22 k.); Cordisburgo (27 k.).

POVOAÇÕES — *Paraopeba*: Caboclo, 12 — Cedro, 2 — Imbirussú, 15 — Mucambo, 4 — Retiro, 12 — Serrinha, 12. *Araçá*: Tabócas, 9. *Cordisburgo*: S. Thomé, 6.

LIMITES — Sete Lagóas, 30; Curvello, 72 e Pitanguy, 80.

RIOS — O Paraopeba, o Cedro, os ribeirões São Bento e Lontra; e o corrego da Onça que forma as cachoeiras Lagoinha (20 cvs.) e Onça (40).

SERRAS — Do Tombador, do Funil e do Lameirão.

CLIMA — Salubre. com a temperatura média de 20°,8.

PRODUÇÃO — O territorio contém calcareos, salitre, kaolim e crystaes de rocha. Produz café (48.000 pés), canna,

(\*) *Araçá* — 702<sup>m</sup>,100.

milho, arroz, feijão, algodão e mandioca. A pecuaria é muito desenvolvida no municipio (24.900 cabeças de gado nos 237 estabelecimentos ruraes) e a sua industria é representada por fabricas de tecidos, de manteiga, de banha e de vinho. Exporta banha, doces, xarques, couros, amendoim, cebolas, algodão, café, etc. Preço das terras: 60\$000 o hectare.

VIAÇÃO — Além da Central, que possui tres importantes estações no municipio, é este cortado por cerca de 180 kms. de estradas de rodagem, muitas apropriadas já ao transito de automoveis, sobresahindo entre estas a que liga a séde municipal á estação de Araçá.

\* \* \*

Duzentos metros depois da estação é transposta a ponte do Araçá, de 12<sup>m</sup>,00, tomando a linha, novamente, a direcção noroeste. O trem passa pelos ultimos contrafortes orientaes da serra da Jaboticaba. E, no amplo sertão, onde aquelles que amam a natureza dão largas ao pensamento e abandonam-se aos mais cariciosos devaneios, impassivel e veloz, de novo fende o trem o ar balsamizado das campinas infinitas.

Transpostas as pontes da Taboquinha (35<sup>m</sup>,00 - k. 738.306) e da Quininha, (76<sup>m</sup>,50 - k. 740.890), chega o trem a

*Cordisburgo* — K. 743.467

*Cor, cordis*, coração; *burgos*, cidade, villa.

Ultima estação do municipio de Paraopeba. Serve ao districto do mesmo nome (3.649 h.), em cuja séde está localizada; dista 27 k. da séde municipal.

Sóco do Côxo de Cima (\*), era o antigo nome da localidade, creada povoação pelo Pe. João de Santo Antonio. O Sagrado Coração de Jesus, invocado em uma de suas igrejas, deu-lhe o nome actual.

O sitio é agradável e pittoresco. A povoação tem cerca de 900 casas e a sua população orça por 3.000 h.

A estação serve á povoação de S. Thomé, que dista 6 kms.

A outros 6 kms. á esquerda, está situada a bellissima gruta de Maquiné, celebre pelas pesquisas e descobertas archeologicas feitas em seu interior pelo Dr. Lund.

Maquiné é uma caverna magestosa, adornada de todos os primores que em combinações de stalactites e stalagmites se podem imaginar.

---

(\*) Chamou-se tambem Vista Alegre.

*Castello de Fadas*, no dizer do sabio Lund, a sumptuosa gruta é uma estupenda obra dos caprichos da natureza e que pede meças a todas ás obras d'arte engendradas pela sciencia do homem vaidoso.

Quinhentos metros depois de Cordisburgo o trem passa pela ponte do Onça, de 22<sup>m</sup>,00, entrando no municipio de Curvello.

Tres kilometros além da estação, á uma curva da linha, apparece, em plano inferior, todo o pittoresco panorama da linda povoação, com as suas igrejas muito brancas, como se fossem caiadas naquella manhã.

Pela ponte do Clementino, de 20<sup>m</sup>,00, (k. 751.210) passa o trem sobre o ribeirão Luis Pereira.

A região agora atravessada é, tipicamente, um pedaço do sertão do Norte. Planicies extensas, com depressões em que se formam lagôas. O solo é impermeavel e forrado de uma camada de pedra; as arvores, baixas, esgalhadas e tortas, resentem-se da ingratição do terreno.

*Maquiné — K. 764.077*

Tira o nome da gruta celebre a que já alludimos.

Cento e oitenta metros depois da estação o trem corta o ribeirão Maquiné pela ponte do mesmo nome, de 42<sup>m</sup>,00; continuam as planices; o trem atravessa a ponte de Pindahyba, (30<sup>m</sup>,00 - k. 769.140) sobre o ribeirão do mesmo nome; e seiscentos metros após chega a

*Mascarenhas — K. 769.741*

A antiga "Riacho Fundo", depois "Pindahyba", tomou posteriormente o nome de uma tradicional familia mineira, de que alguns membros, grandes industriaes, fundaram as primeiras fabricas de tecidos do Estado de Minas.

Serve ao districto de Almas (a oeste); e ao de Santo Antonio da Lagôa, (21 k. a léste) em cujo territorio estão situadas a Lagôa Grande, com 4 k. de circumferencia e a Gruta de Maquiné. A Fabrica de Tecidos São Sebastião, situada ás margens do Paraopeba, 30 k. a oeste, serve-se tambem desta estação.

Marcha o trem; a paizagem não muda; o riacho Fundo é transposto pela ponte do mesmo nome, de 37<sup>m</sup>,50; trezentos metros além, fica a estação

*Gustavo da Silveira — K. 787.117*

Eng<sup>o</sup>. Gustavo Adolpho da Silveira, Director da Estrada de 1900 a 1903.

Gamelleira, era o primitivo nome da localidade.

Serve ao districto de Cedro, a que está ligada por estrada de automovel.

Depois da estação o trem corta o corrego do Faneco (k. 787.810) pela ponte do mesmo nome, de 31<sup>m</sup>,00 e atravessa ainda a ponte do k. 789.915, de 10<sup>m</sup>,00; o terreno agora é schistoso e a vegetação ainda de pequeno póрте. Já se avistam, ao longe, as torres da matriz de

## CURVELLO

Rio .....	797 k. 297
B. Horizonte.....	221 k. 330
Altitude .....	632 m. 000

Deve o nome ao seu fundador, o açoreano Antonio José da Silva Curvello.

Desde os principios do seculo XVIII já ahi existia a povoação de Santo Antonio da Estrada, que foi elevada á categoria de villa em 1831 e á de cidade em 15 de novembro de 1875.

A cidade é grande, com ruas largas e bons predios, que são 1.800. Tem 1 avenida, 29 ruas, 20 travessas e 5 praças. Das suas 13 egrejas destaca-se a velha matriz, situada em espaçoso largo. Curvello possui agua canalizada, iluminação electrica, telephonia, theatro, cinema, um posto meteorologico e uma agencia bancaria; tem 39 escolas primarias, 2 cursos secundarios, 1 escola profissional, 6 jornaes periodicos, 2 institutos de assistencia, Escola Normal.

**HOTEIS** — *Hotel Rio de Janeiro*.

**POPULAÇÃO** — 83.452 h. — Da séde, 16.593.

**SUPERFICIE** — 8.847 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — Curvello; Morro da Garça (30 k.); Silva Jardim (42 k.); Piedade do Bagre (61 k.); Trahiras (72 k.); Paraúna (61 k.); Santa Rita do Cedro (46 k.); Santo Antonio da Lagóa (58 k.); Ypiranga (48 k.) e Almas (60 k.).

**POVOAÇÕES** — *Curvello*: Cannabrava, 30 — Gustavo da Silveira, 9 — Mascarenhas, 30 — Melleiro, 30 — Sacco Redondo, 9. *Morro da Garça*: Arrepiado, 3 — Osorio de Almeida, 18. *Silva Jardim*: Estiva, 12. *Piedade do Bagre*: Bairro Alto, 18 — Burity Comprido, 30. *Tahiras*: Santa Barbara, 36. *Paraúna*: Jatahy, 15. *Santa Rita do Cedro*: Jatahy, 12 — Sacco Novo, 20. *Santo Antonio da Lagóa*: Barra de Luis Pereira, 24 — Lages, 12 — Maquiné, 21. *Ypi-*

ranga: Jaboticabas, 6. Almas: Buritys, 12 — Jacaré, 9 — S. Sebastião, 9 — Tapera, 18.

LIMITES — Pitanguy, 132; Paraopeba, 72; Sete Lagóas, 102; Conceição, 160; Santa Luzia, 168; Diamantina, 138; Corinto, 50; Abaeté, 150.

RIOS — O das Velhas, o Paraopeba, (que forma as cachoeiras do Cães, do Chôro e dos Cavallos, de 3.200, 2.000 e 2.000 cvs., respectivamente); o rio Bicudo (que forma a cachoeira do mesmo nome, de 300 cvs.); os ribeirões Luis Pereira; Maquiné Grande, (com a cachoeira do mesmo nome, de 60 cvs.); Picão, (com a cachoeira do Cortume, de 40 cvs.); Santo Antonio, (com a cachoeira da Fabrica, de 200 cvs.), Lavado (com a cachoeira do mesmo nome, de 165 cvs.); Rio de Janeiro (com a cachoeira Váú do Cigarro, de 160 cvs.); do Boi, (com a cachoeira do mesmo nome, de 50 cvs.); os rios da Onça (com as cachoeiras da Onça, da Lagoinha e da Bagagem, de 20, 40 e 28 cvs., respectivamente) e Paraúna (com a cachoeira do mesmo nome, de 100 cvs.); e muitos outros ribeirões e correços.

SERRAS — Da Via Sacra, da Prata, do Piancó, da Extrema, do Salta Ginete e do Guiné.

CLIMA — Bom e ameno; temperatura média, 19°,8.

PRODUÇÃO — O municipio é rico em calcareos, salitre, titanio e pastagens. Produz algodão, milho, arroz e feijão, e conta 861 estabelecimentos ruraes. Tem desenvolvida industria pastoril (cerca de 145.000 cabeças de gado). Xarque, tecidos, oleo de algodão, constituem as riquezas industriaes. Exporta sabão, rapaduras, farello, carros, lacticinios, cimento, madeiras, café, etc.

VIAÇÃO — Além da Central, que o atravessa de sul a norte, possui o municipio cerca de 800 k. de estradas de rodagem, dos quaes 600 transitaveis por carros. Assim, todos os seus districtos estão ligados á séde municipal e aos municipios visinhos, sendo que largos trechos dessas estradas estão já adaptadas ao transito de automoveis. (\*)

\* \* \*

Tomando de novo a direcção norte ao sahir de Curvello e correndo ao lado da encosta oriental da serra do Boiadeiro, segue o trem, vehiculo preexcellente das conquistas da civilização sobre a natureza bruta.

(\*) Em construcção a estrada Curvello-B. Horizonte e o Campo de Aviação.

Ao longe, á esquerda, avista-se o Morro da Garça, em forma de cone. No amplo tapete de relva um ou outro trecho de matta; o horizonte é largo; á direita, destacam-se as elevações da serra do Cabral.

Acolá, uma fita alaranjada corta a campina infindavel. E' o caminho dos tropeiros, desses pachorrentos sertanejos que marchando dias, semanas e mezes, acompanham, felizes e embalados em plangentes cantilenas, os *lôtes* de muares conduzindo mercadorias.

Depois de atravessar a ponte de Santo Antonio, (k. 799.800) de 48<sup>m</sup>,00, sobre o rio do mesmo nome, o trem córta ainda o correjo Santa Maria e chega a

*Tamboril* — K. 812.000

Primitiva "Picão". Deu-lhe o nome, provavelmente, o *Enterolobium tamboril*, que avulta entre a vegetação local.

Partindo de Tamboril, o trem atravessa seiscentos metros além a ponte do Picão, de 30<sup>m</sup>,93, no rio do mesmo nome.

E sobre os fios paralelos e argenteos, na linha bem cuidada, marcha, célere, até

*Osorio de Almeida* — K. 829.632

Primitiva "Cachopa". Eng<sup>o</sup>. Gabriel Osorio de Almeida, Director da Estrada de 1903 a 1906.

Serve ao districto de Morro da Garça, 18 k. a oeste e onde está situada a Lagôa Assombrada, de grande belleza e profundidade; serve tambem ao districto de Silva Jardim, a léste.

Immediatamente após a estação entra o trem no municipio de Corintho.

A paizagem continúa inalteravel: largos horizontes, desertos e infinitos, trazendo ao espirito a impressão de uma vasta região inexplorada e em cujo seio virgem se occulta a forte seiva que para o futuro alimentará innumeraveis populações.

A' esquerda, a noroeste, corre a serra do Piancó.

## CORINTHO

Rio .....	852 k. 175
B. Horizonte.....	276 k. 208
Altitude .....	607 m. 571

Primitiva "Curralinho", nome da povoação que ali encontraram os trilhos da Central, quando da construcção da linha.

Fez-se villa e séde de municipio por lei de 7 de setembro de 1923, mudando então de nome (\*). Preferiu, aos lindos nomes brasilicos, genuinamente nacionaes, o nome hellenico de Corintho. E' um amplo e activo nucleo de população que a elevará em breve á categoria de cidade.

Possue 1.100 predios, 10 escolas primarias, cinema; tem illuminação electrica fornecida por uma usina particular, situada a 3 kms. da villa.

Corintho é estação de entroncamento dos ramaes de Diamantina e Montes Claros e séde da 11ª Inspectoria de Linha.

POPULAÇÃO — 28.912 h. — Da séde, 6.834.

SUPERFICIE — 5.821 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Corintho; Andrequicé; Santo Hyppolito; N. S. da Gloria; e Contria.

POVOAÇÕES — *Corintho*: Beltrão, 36. *Andrequicé*: Candiné, 24 — Forquilha, 36. *N. S. da Gloria*: Monjolos, 18 — Vallo Fundo, 24 — Caquende... — Salobro... etc.

LIMITES — Curvello, Diamantina, Pirapora, Tiros, Abaeté.

RIOS — O das Velhas, o Pardo Pequeno (que fórma a cachoeira do Bueno, de 1.000 cvs.); o Pardo; o Curumatahy; o Paraúna (que forma as cachoeiras do Paraúna, de 17.906 cvs., da Capivara, 2.800 cvs. e da Boa Vista, de 5.000 cvs.); o ribeirão da Extrema (que forma a cachoeira dos Buracos, de 1.000 cvs.); os ribeirões Bicudo, Picão, o correjo Sant'Anna (que fórma a cachoeira Larga, de 200 cvs.); e muitos outros cursos d'agua.

SERRAS — Morro do Guará, Espigão de Corintho e serra do Espirito Santo.

CLIMA — Secco e salubre. Temp. média, 22°,0.

PRODUÇÃO — O territorio contém salitre, calcareos e possui grandes pastagens. Produz milho, arroz, canna, batatas. O municipio conta varios engenhos de assucar e aguardente, exporta drogas, dôces, amendoim, fubá, legumes, couros, batatas, algodão, etc. Preço das terras: 25\$000 o hectare.

VIAÇÃO — Partem de Corintho os ramaes de Diamantina e Montes Claros. O primeiro, tomando a direcção geral de

---

(\*) A mudança do nome desta estação foge á regra alludida á pag. 162. Nomes ha, com effeito, cuja diffonia autoriza a troca, mórmente quando esta provém da vontade popular, como nos parece ter succedido no caso vertente.

léste, passa pelas povoações Conselheiro Matta e Guinda, chegando, com a extensão de 148 k. á cidade de Diamantina; o segundo toma a direcção nordeste, passa pela cidade de Bocayuva e chega, com a extensão de 264 k., á cidade de Montes Claros.

Além da Central é o municipio cortado, em todas as direcções, por estradas carroçaveis, permitindo, em certos trechos, o transitio de automoveis.

\* \* \*

Partindo de Corintho a linha toma a direcção noroeste, atravessa as pontes de Curalinho (6<sup>m</sup>,00 - k. 852.846); do Carrapato (19<sup>m</sup>,00 - k. 858.232); Sacc Estreito (20<sup>m</sup>,00 - k. 860.213); do Bacopari (30<sup>m</sup>,00 - k. 860.515), e chega a

*Contria* — K. 875.021

Contria, antiga fazenda, ora pertencente a Joaquim Amanacio Ferro e situada nas proximidades da estação, a que transmittiu o nome; ao redor desta se constituiu a povoação de Contria, hoje séde do 5° Districto do municipio de Corintho (3.199 h.).

Ao partir da estação toma a linha novamente a direcção norte, desenvolvendo-se em grandes alinhamentos rectos até a ponte da Passagem Velha (43<sup>m</sup>,50 - k. 884.230). Dahi, procura a vertente oriental do rio Bicudo (\*), que no k. 891.208, é transposto pela ponte da Cancellia, de 44<sup>m</sup>,10; outra ponte, de 7<sup>m</sup>,25 (k. 292.205), é atravessada; e transpondo ainda a ponte da Passagem da Onça (32<sup>m</sup>,00 - k. 893.126) chega o trem a

*Beltrão* — K. 894.289

Eng°. João da Cunha Beltrão de Araujo Pereira, Chefe da Construcção em 1891.

Tendo á esquerda as serras do Espirito Santo e do Pinhal, o trem marcha em direcção á margem do Rio das Velhas, que abandonára em Ribeirão da Matta.

Neste trecho encontram-se as pontes: Dr. Brandi, de 19<sup>m</sup>,60, (k. 897.148); as tres pontes da Bocca da Matta, de 6<sup>m</sup>,70, 11<sup>m</sup>,30 e 11<sup>m</sup>,30, respectivamente; a do Sucuriú, de 7<sup>m</sup>,30; a do Lavado, de 52<sup>m</sup>,20 (k. 907.422). Por esta ponte entra o trem no municipio de Pirapora.

---

(\*) Fernando Bicudo de Andrade, em 1712, installou sua familia na região deste rio, que lhe herdou o nome.

Ha ainda as pontes de Buritys, de 28<sup>m</sup>,60 (k. 911.320), a da Gamelleira (k. 913.664 - 7<sup>m</sup>,00), e a do Riacho Secco, de 10<sup>m</sup>,80 (k. 914.920) antes de chegar a

*Lassance* — K. 918.989

Eng<sup>o</sup>. Ernesto Antonio Lassance Cunha, Chefe da Construção em 1894.

Está situada na séde do districto do mesmo nome, que conta 5.600 h.

Sempre através da mesma natureza exuberante e formosa, tendo á esquerda a serra do Pinhal e á direita, ao longe, a do Cabral, prosegue o trem correndo nas proximidades da margem esquerda do Rio das Velhas.

São atravessadas as pontes de: S. Gonçalo (36<sup>m</sup>,00 - k. 920.153), Taboquinhas (40<sup>m</sup>,10 - k. 927.118), Pedra da Agostinha (28<sup>m</sup>,30 - k. 930.634) e Salobro (27<sup>m</sup>,00 - k. 935.496).

*Porto Faria* — K. 939.799

Tira o nome de pequeno arraial, situado ás margens do Rio das Velhas.

O nome primitivo da localidade (não da estação) era Cotovello.

Ao partir de Porto Faria, de novo a linha se afasta da margem do rio e tendo á esquerda a serra do Repartimento, transpõe o viaducto do Cotovello (k. 942.400 - 27<sup>m</sup>,00) e as pontes: do Cotovello (28<sup>m</sup>,00 - k. 942.686), Buritys Pequeno (25<sup>m</sup>,00 - k. 946.596), Buritys Grande (43<sup>m</sup>,30 - k. 949.847) e Pedras Grandes (55<sup>m</sup>,20 - k. 956.720).

*Varzea da Palma* — K. 962.575

Varzea da Palma é uma planicie de 20 kms. de extensão.

Antigo rancho de tropeiros, hoje é um vasto celloiro agricola, de grande futuro industrial pelas enormes quédas d'agua que tem na sua visinhança.

Depois de Varzea da Palma, são atravessadas as seguintes pontes: Lameirão (25<sup>m</sup>,00 - k. 964.721), Curumatahy (18<sup>m</sup>,80 - k. 968.653), Riacho Dôce (32<sup>m</sup>,00 - k. 972.574) e Almecêgas (11<sup>m</sup>,40 - k. 974.462).

*Buritys* — K. 976.236

Corrupç. de *mbiriti*, nome de uma palmeira. (*Mauritia vinifera*.)

Transposta a ponte da Pedra da Brigida (37<sup>m</sup>,50 - k. 978.827), vence o trem a garganta do Repartimento, da qual desce já em aguas do S. Francisco; pelas pontes: dos Ovos, Jaguará, Perfeito e Riachuelo, atravessa ainda alguns

pequenos tributarios deste rio, antes de chegar ás suas margens.

*Aarão Reis* — K. 987.810

Eng°. Aarão Leal de Carvalho Reis, Director da Estrada de 1907 a 1910.

O primitivo edificio da estação ficava situado 200 metros além do actual.

Tomando agora a direcção noroéste, em breves minutos chega o trem a

### PIRAPORA

Rio. . . . .	1.005 k. 940
B. Horizonte . . . . .	429 k. 973
Altitude . . . . .	472 m. 060

*Pira-póra*: lugar do rio encachoeirado, onde o peixe salta ou pula (\*).

Estamos á beira do São Francisco (\*\*), um dos maiores rios do Brasil.

---

(\*) Os peixes, em cardumes, sobem a cachoeira aos pulos; a quantidade delles é tal que as proprias lavadeiras, munidas de latas de gasolina, os apanham com a maior facilidade.

(\*\*) Rio S. Francisco — Nasce na serra da Canastra, municipio de Plumhy (*plum*, o mosquito; *y*, rio), districto de S. Roque. Com cerca de 3.000 k. de curso e nas direcções SO-NE, S-N, O-L e NO-SE, banha os Estados de Minas, Bahia, Pernambuco, Sergipe e Alagoas.

No Estado de Minas, o seu percurso é de 1.067 k., nos quaes atravessa os seguintes municipios: Plumhy, Formiga, Bambuhy, Santo Antonio do Monte, Bom Despacho, Indayá, Pitanguy, Abaeté, Paraopeba, Curvello, Corintho, Pirapora, S. Francisco, Brasília e Januaria.

O rio S. Francisco, que logo ao sahir da serra da Canastra, forma a celebre cascata de Casca d'Anta (203 metros de altura), apresenta muitos saltos e cachoeiras, sendo as principaes: Pirapora, Vau, Sobradinho e Paulo Affonso, cuja queda é de 80 mts. (A queda do Niágara não excede de 50).

De Pirapora á cachoeira do Sobradinho ha 1.200 k. francamente navegaveis; é esta a secção livre do S. Francisco, que, com os afluentes que ahí vêm ter, fórma uma das mais notaveis rédes de communicações interiores do Brasil.

A extensão total da réde navegavel do rio attinge a 4.400 k. Além dessa amplissima réde fluvial, ha a considerar que, para o S. Francisco, convergem as estradas de ferro Central, Oéste de Minas, Bahia ao S. Francisco, Recife ao S. Francisco, Petrolina a Thezina e Timbó a Propriá.

A sua largura média é de 1.000 mts. e a sua profundidade pouco excede de dois metros. Ha, entretanto, trechos com 7, 10, 15, 20 e 25 metros, como em Joazeiro, em Boa Vista e no Ibó. Ha tambem

Villa em 1911, cidade em 1915, a antiga S. Gonçalo das Tabócas está destinada a ser um centro de grande importancia, dadas a sua posição geographica e a immensa riqueza da região. Em comunicação com mais de 2.000 kms. de rios navegaveis, o seu commercio augmenta dia a dia.



A cidade possui iluminação e força electrica, abastecimento d'agua, telephonia, posto meteorologico, 7 escolas primarias, hospital, cinema, e conta 2.000 predios, 6 avenidas, 26 ruas, 2 travessas e 5 praças. Possui 1 igreja.

**HOTEIS** — *Hotel Internacional.*

trechos em que o rio attinge 3.000 metros de largura, coincidindo quasi sempre estes trechos com os sitios encachoeirados.

São innumerables os seus afluentes, quer na margem direita, quer na esquerda.

De Porto Real, no municipio de Formiga, até Pirapóra, na extensão de 467 kms., é navegado por barcos e canoas.

POPULAÇÃO — 24.744 h. — Da séde, 8.314.

SUPERFICIE — 14.770 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Pirapóra: Lassance (86 k.); Burityzeiro (7 k.); Guaycuhy (30 k.).

POVOAÇÕES — Pirapóra: Varzea da Palma, 42. Lassance: Porto Faria, 21.

LIMITES — Tiros; Corinθο, 153; Diamantina, 249; Bocayuva, 184; Inconfidencia, 120; Brasília; São Romão, João Pinheiro, 190.



Navegação do S. Francisco — Vapor Wencesláu Braz

RIOS — O S. Francisco, com a cachoeira de Pirapóra, de 15.000 cvs., aproveitada pela Companhia Industria e Viação de Pirapóra; o Rio das Velhas; o do Cedro (com a cachoeira do mesmo nome, de 800 cvs.); o Jatobá (com a cachoeira do mesmo nome, de 1.227 cvs.); o Cotovello (com a cachoeira do mesmo nome, de 900 cvs.); o Tabócas, (com a cachoeira de S. Gonçalo, de 250 cvs.); o Lavado (com a cachoeira do mesmo nome, de 600 cvs.); o Jequetahy (com as cachoeiras do Cachoeirão e do Inahy, de 800 e 500 cvs., respectivamente); os ribeirões S. Francisco, Piedade, Pedras Grandes e muitos outros cursos d'agua, quer do valle do S. Francisco, quer do valle do Rio das Velhas.

SERRAS — Do Pinhal, do Repartimento, da Agua Fria e do Cabral.



MUNICÍPIO		População	População
		1950	1950
Alagoinhas	.....	843	1501
Barras do Rio Preto	.....	354	1692
Boa Vista	.....	46	1043
Ilhéus	.....	413	1091
No Rio Grande		606	
Boa Vista	.....	1139	
Campos Lindos	.....	107	
Ilhéus	.....	1100	
Pondal	.....	896	
Santa Luiza	.....	1210	
Saracurá	.....	1283	
No Rio Preto		602	
Santa Rita	.....	1114	
Formosa	.....	671	
S. Marcelino	.....	1313	
No Rio Carreante		720	
Puerto Nova	.....	772	
Santa Maria	.....	1079	

MUNICÍPIO		População	População
		1950	1950
Alagoinhas	.....	481	1104
Carinhanha	.....	649	1008
Colinas	.....	500	920
Ilhéus	.....	421	870
Rio Branco	.....	704	818
Santa Rita	.....	729	794
Quaranta de Urubí	.....	670	704
Rio das Contas	.....	852	670
Horizonte	.....	856	668
Itapecuru	.....	1021	540
Itapecuru	.....	1011	511
Chique-Chique	.....	1085	474
Mar Vermelho	.....	1141	474
Pilão Arcado	.....	1141	439
Romão	.....	1109	375
Santa Rita	.....	1339	263
Olinda	.....	1329	263
Santa Rita	.....	1324	198
Santa Rita	.....	1324	198
Joazeiro	.....	1371	131
Campal	.....	1068	74

MUNICÍPIO		População	População
		1950	1950
Alagoinhas	.....	481	1104
Carinhanha	.....	649	1008
Colinas	.....	500	920
Ilhéus	.....	421	870
Rio Branco	.....	704	818
Santa Rita	.....	729	794
Quaranta de Urubí	.....	670	704
Rio das Contas	.....	852	670
Horizonte	.....	856	668
Itapecuru	.....	1021	540
Itapecuru	.....	1011	511
Chique-Chique	.....	1085	474
Mar Vermelho	.....	1141	474
Pilão Arcado	.....	1141	439
Romão	.....	1109	375
Santa Rita	.....	1339	263
Olinda	.....	1329	263
Santa Rita	.....	1324	198
Santa Rita	.....	1324	198
Joazeiro	.....	1371	131
Campal	.....	1068	74

VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO

IMP. NACIONAL



GOYAZ

SCHEMA

BACIA DO RIO S. FRANCISCO

Entre Pirapóre e São João

PRINCIPAL	ÁREA	ESTADO	ÁREA
1. Bacia do Rio S. Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
2. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
3. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
4. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
5. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
6. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
7. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
8. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
9. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
10. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
11. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
12. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
13. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
14. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
15. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
16. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
17. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
18. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
19. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
20. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
21. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
22. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
23. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
24. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
25. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
26. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
27. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
28. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
29. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
30. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
31. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
32. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
33. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
34. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
35. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
36. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
37. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
38. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
39. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
40. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
41. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
42. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
43. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
44. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
45. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
46. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
47. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
48. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
49. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000
50. Bacia do Rio São Francisco	1.000.000	Alagoas	1.000.000

CLIMA — Temperado e salubre; temp. méd. — 23°3.

PRODUCCÃO — Calcareaos, salitre, mattas, peixes, são as suas riquezas naturaes. Produz algodão, milho, canna, arroz, feijão e abobora e conta 297 fazendas. Tem industria pastoril (60.000 cabeças de gado), fabricas de conserva de peixe e engenhos para o beneficiamento do algodão e do assucar. Exporta rapadura, polvilho, toucinho, cebolas, milho, arroz, feijão, xarque, courós, lacticinios, algodão, madeiras, café, etc. Preço das terras: 19\$000 o hectare.



Ponte de Pirapóra

VIAÇÃO — Possui o municipio estradas carroçaveis que ligam os districtos entre si e á séde municipal. São, porém, seus principaes meios de transporte a Central do Brasil, que o liga á Capital Federal, e o S. Francisco, que o liga aos Estados da Bahia, Pernambuco, Alagôas e Sergipe. As comunicações fluviaes são feitas pela "Navegação Mineira do S. Francisco", e pela "Empresa de Viação do S. Francisco". Os barcos da primeira navegam de Pirapóra a Lapa (rio S. Francisco) e de Barra do Paracatú á fóz do rio Escuro Grande (rio Paracatú); os vapores da segunda navegam no rio S. Francisco (de Pirapóra a Bôa Vista), e nos seus affluentes Corrente (da fóz á Santa Maria), Rio Grande, (da

fóz a Barreiras); e no Rio Preto, affluente do Rio Grande (da fóz a S. Marcello).

A viagem entre Pirapóra e Joazeiro, (1.368 k.), passando por 32 portos, leva oito dias na descida do rio e 12 na subida — periodo da cheia. No periodo da secca a viagem entre os dois portos extremos dura 11 dias na descida e 17 na subida.

\* \* \*

Depois de Pirapóra a linha toma a direcção oeste, atravessa a ponte do Riachinho (13<sup>m</sup>,15) e transpondo o São Francisco (um kilometro além da estação) pela ponte de Pirapóra, (694 mts.) sobre a cachoeira desse nome, chega á ultima estação da Linha do Centro:

*Independencia* — K.1.007.873

Inaugurada quando se celebrava o primeiro centenario da Independencia Nacional.

Liga a fertil região oeste S. Francisco, facilitando-lhe o transporte dos productos, ao grande emporio de Pirapóra e, portanto, ás capitaes do Estado e da Republica.

Aqui, onde já se não ouvem os berros da sucury despertando do somno lethargico, nem os uivos entrecortados da onça abrigada na lapa, mas ouve-se o ribombo das aguas que estuam, roiano formidavelmente em fragorosa cachoeira; aqui, onde o sol — que parece mais ardente — mais limpida torna a coloração de liquida saphira das aguas serenadas depois do salto gigantesco; aqui, onde a luz talvez mais intensa, das estrellas talvez mais numerosas, scintilla com mais doce efficiencia; aqui, onde a vastidão deste scenario e a imponencia deste rio dão a visão sumptuosa da grandeza do Brasil, termina a Linha do Centro.

---

SALVA ANDREIA.  
MONTIÑO DE BARROS

ALCACHINA.

HONORIO BICALHO.  
SERRA DE CORINTHO

CORINTHO

CONTINIA.

BELTRAD.

LASSANCE.

PORTO ZANJA.

BARZEA DA PALMA

BURITIZ.

ARRAÓ REIS

PARANÁ.  
INSTITUIÇÃO





## DO S. FRANCISCO A' AMAZONIA

Pelos estudos procedidos sob a direcção do Dr. Paulo de Frontin, quando director da Estrada, vê-se que o prolongamento da Linha do Centro até Belém, obra de inadiável necessidade para a economia brasileira, não é nenhum "bicho de sete cabeças".

A parte mais difficil da linha está construida: do Rio a Independencia.

D'ahi a Belém, o trecho mais custoso (e relativamente pequeno), é o que vae de Independencia ao divisor das aguas do S. Francisco e do Tocantins (k. 1.434 - cóta 900).

Nesse trecho terão que ser atravessados: o Paracatú (ponte de 300 metros); o Somno (ponte de 170 metros); e o Paranã (ponte de 60 metros). Na subida da serra terá que ser construido um viaducto de 120 metros de vão e 30 de altura; e na descida, outro com 140 de vão e 50 de altura. Na descida do Paranã e na serra do Jatobá serão construidos dois tunneis de 160 e 140 metros, respectivamente.

A obra mais importante nesse trecho é a ponte do Paracatú. Mas a travessia do Paracatú não pôde apavorar a quem já transpoz o S. Francisco.

Do divisor acima citado a linha acompanha todo o curso do Paranã (na extensão de cerca de 600 kilometros) até o kilometro 2.020, em cujas immediações fica situada a fóz do mencionado rio.

Dahi segue, pela direita do Tocantins, até a cidade de Imperatriz (k. 2.900).

Rumando então para o norte, transpõe, na cóta 264, a serra do Gurupy, por meio de um tunnel (k. 2.939); depois apanha o valle do Cajuapara, transpõe o Gurupy, con-torna as cabeceiras do Candirú, que é por fim transposto, e seguindo o valle do Anajaz, até alcançar o do Capim, prin-

cipal formador do Guajará, desce pela direita deste rio até a cidade de Belém.

Nesse trecho as obras principaes são: ponte de 150 metros, sobre o rio Palma; ponte de 100 metros sobre o rio Manoel Alves da Natividade; ponte de 200 metros sobre o rio do Somno; ponte de 150 metros sobre o rio Manoel Alves Grande; ponte de 330 metros sobre o Guamá, tendo um vão movel; pontes de 50 metros sobre os rios Inhangapy, Arraias, Lageado e Itaneiras; ponte de 25 metros sobre o Pitanga Grande e tunnel na serra do Gurupy.

Como se vê, quasi toda a linha acompanha o traçado natural indicado pelo curso de grandes rios e numa região sem montanhas. Depois de transposto o planalto central, (divisor das aguas do S. Francisco e do Tocantins) a linha se desenvolve quasi que horizontalmente até o fim.

A Rio-Belém tem um terço construido e dois terços de linha projectada, definitivamente estudada, com o seu orçamento organizado e a sua planta figurando elegantemente no relatorio do anno de 1917.

Confiemos, pois. Em futuro que não poderá estar muito afastado, os 2.547 k., que medeiam entre a ponta dos trilhos e a cidade de Belém, no Pará, estarão cobertos pelos dois fios de aço que encurtam as distancias e solidificam a integridade politica das nações de territorio vasto.

E entre silvos sonoros e victoriosos, a alegre locomotiva irá buscar em tres dias os nossos irmãos do norte, que hoje levam 15, a chegar á capital do seu paiz.



## LINHA DO PARAOPEBA

A linha do Paraopeba, parte integrante da Linha do Centro, desenvolve-se, na sua maior extensão, pelo valle do rio que lhe dá o nome. Sabindo de

*Joaquim Murtinho* — K. 477.823

e tomando a direcção noroeste, a linha (bitola de 1<sup>m</sup>,60) atravessa logo depois da estação o rio Bananeiras, pela ponte do mesmo nome de 21<sup>m</sup>,40 (k. 478.059) e acompanha o curso do rio Maranhão, formado pela confluencia dos rios Santo Antonio e Bananeiras.

São transpostos os pontilhões: do Galdino (k. 479.296); do Cardoso (k. 479.751); do Ismael, (k. 480.696); do Americo, (k. 483.112) e do Daniel (k. 484.295).

No k. 486.286 passa o trem pelo viaducto de Congonhas, de 23<sup>m</sup>,60, sobre uma rua da velha e tradicional

*Congonhas do Campo* — K. 486.421

Corrupç. de *congõ*, o que sustenta, a herva matte, (*Luzemburgia polyandria*) (\*).

Era um dos *pousos* ou *ranchos* do Caminho Novo.

Congonhas é um velho arraial que occupa dous arredondados outeiros *vis a vis* um do outro e entre os quaes fica a estação da Central.

No seu vasto e antigo casario habitam cerca de 3.500 pessoas (a população do districto é de 4.650 hs.). O arraial possui muitas e grandes igrejas, algumas de valor architetónico (\*\*) bem apreciavel.

---

(\*) *Caha*, matto; *nhonha*, sumido: o campo, segundo outros.

(\*\*) Em uma das igrejas existem trabalhos do celebre escultor europeu Antonio Francisco Lisboa (1730-1814), o Aleijadinho, que ali esculpiu, a partir dos 61 annos, as 12 estatuas dos prophetas e as sessenta e seis estatuas dos Passos da Paixão.

São conhecidas as romarias que ahí se fazem nos mezes de agosto e setembro, romarias que atrahem devotos e *farristas* dos pontos mais extremos do paiz e até do estrangeiro.

A estação serve á povoação de Pires (15 k.).

A 18 kms. da estação encontram-se as aguas medicinaes da serra da Bôa Morte. O districto é rico em jazidas de ferro, sobresahindo entre ellas a jazida Casa de Pedra, para cuja ligação com a Central já foram feitos os estudos de uma linha ferrea.

Tresentos e cincoenta metros além de Congonhas a linha transpõe o Maranhão, pela ponte do mesmo nome, de 35<sup>m</sup>,50; e tomando a direcção oeste, vae seguindo a margem direita desse rio.

São transpostos os pontilhões: do Figueiredo (7<sup>m</sup>,20-k. 489.862); Represado (11<sup>m</sup>,60-k. 494.443); Carvalho (k. 495.767); dos Coelhos (k. 496.780).

No k. 497.602 é atravessada a ponte de Palmeiras, de 42<sup>m</sup>,00, chegando o trem pouco depois a

*Caetano Lopes* — K. 498.550

Chamava-se Raposo, a localidade. Caetano Lopes Junior, Engenheiro Residente do ramal de Ouro Preto e cumulativamente o Chefe da Construcção do trecho de Joaquim Murinho a Camapuam e do de Ouro Preto a Marianna. Em virtude dos serviços prestados por esse engenheiro, o Dr. Paulo de Frontin, então Director da Estrada, ordenou que a estação se inaugurasse com o nome de "Eng<sup>o</sup>. Caetano Lopes". Foi Director da Estrada em 1922. Durante a Revolução de 1930, assumiu a direcção da Central em Bello Horizonte, administrando, a partir de Bemfica, todas as linhas mineiras da mesma (quasi dois terços da extensão total da Estrada). Victoriosa a Revolução, veio assumir, no Rio, a direcção geral da Estrada, em 5 de novembro do referido anno, nella se conservando até 9 de dezembro seguinte. E' hoje o Chefe da 1<sup>a</sup> Divisão da Central.

A estação serve ao districto de S. Braz do Suassuhy.

De Caetano Lopes segue a linha já novamente na direcção noroeste; e depois de passar pelo pontilhão C. Ribeiro (k. 499.324), transpõe a ponte do Suassuhy, de 85<sup>m</sup>,80 (k. 502.245) e çorta pela primeira vez o Paraopeba na ponte do mesmo nome, de 42<sup>m</sup>,00 (k. 502.715), entrando no municipio de Entre Rios.

Acompanhando a margem esquerda do Paraopeba, de aguas limpidas e razas, marcha o trem. Dentro em pouco surge aos olhos do passageiro o "Salto do Paraopeba",

apreciavel cachoeira com a potencia de 10.000 cvs. E' transposta a ponte do Camapuam (32<sup>m</sup>,40 - k. 503.924), depois da qual chega o trem a

*João Ribeiro* — K. 504.180

Primitiva "Camapuam" (\*) Dr. João Ribeiro de Oliveira e Souza, Ministro da Fazenda e fundador do Banco Mercantil.

Não escapou tambem á regra alludida á pag. 162. Chamava-se Camapuam até bem pouco. Mas o nome não servia: era lindo, brasileiro, provindo da lingua aborigene, designava por certo a natureza, accidente ou historia da região; era euphonico e tradicional; caracterizava a nossa nacionalidade; a sua origem remontava aos proprios começos da nossa historia de nação independente.

Por isso, a pennada ministerial, golpeando insolitamente tradições veneraveis, rompendo com as leis do bom gosto, tropeçando por cima da vontade geral dos habitantes e... Considerando... resolveu mudar-lhe o nome... até ulterior Ministro.

A 18 kms. da estação e na altitude de 1.100 metros fica a jazida de ferro do Cocoruto, da firma A. Thun & Cia.

Como a precedente, a estação serve á cidade de Entre Rios, que lhe fica 20 k. a sudoéste e a qual é ligada por estrada de automovel. O transporte de passageiros é feito pela Companhia Viação Camapuam-Passa-Tempo.

## ENTRE RIOS

Situada em uma colina que tem a fôrma de amphitheatro; foi outr'ora o arraial de Brumado do Suassuhy. Villa em 1875, mudou de nome (a molestia não é só da Central) em 1878 e é cidade desde 5 de janeiro de 1880.

Tem 1.500 predios, 1 avenida, 6 ruas, 11 travessas e 3 praças. Possui abastecimento d'agua e illuminação electrica. Conta 4 egrejas, 24 escolas primarias, 1 hospital e nella está installado um posto meteorologico.

ALTITUDE — 938 mts. (\*\*).

POPULAÇÃO — 37.596 h. — Da séde, 7.866.

SUPERFICIE — 1.974 km<sup>2</sup>.

---

(\*)  *Cama-puam*: peitos redondos; proeminencias arredondadas em fôrma de peitos.

(\*\*) A estação "João Ribeiro" - 843<sup>m</sup>,862.

DISTRICTOS—Entre Rios; Serra de Camapuam (12 k.); S. Braz do Suassuhy (14 k.); S. Sebastião do Gil (24 k.); Desterro de Entre Rios (36 k.); Rio do Peixe (67 k.) e Lagôinha.

POVOAÇÕES — *Entre Rios*: Bom Jardim, 12 — Camapuam de Baixo, 20 — Camapuam de Cima, 12 — Castro, 9 — Cayuabas, 12 — Coqueiros, 12 (\*) — Gambá de Baixo, 12 — Gambá de Cima, 12 — Pedra Branca, 18 — Pedra Negra, 12 — Santa Cruz, 24 — Sapé, 12 — Sítio, 15. *Serra*: Brumadinho, 12 — Catauá, 6 — Engenho, 3 — Madruga, 3 — Olhos d'Água, 3 — Rua do Fogo, 6. *São Braz*: Açude, 3 — Barreira, 3 — Bento Quirino, 11 — Bôa Vista, 3 — Cachoeira, 7 — Caetano Lopes, 12 — Capão, 3 — Cavalhadas, 12 — Caxambú, 3 — Cocuruto, 12 — Cóva da Onça, 6 — Mamonás, 6 — Santa Quiteria, 9 — Serra da Caixeta, 9 — Vae-vem, 4. *S. Sebastião*: Aguiar, 9 — Barreado, 12 — Buraco da Pedra, 3 — Cural dos Nunes, 12 — Gil de Baixo, 2 — Gil de Cima, 3 — Jacarandá, 12 — Machado, 6 — Matador, 6 — Matto Dentro, 6 — Mattosinhos, 6 — Pedra de Cevar, 9 — Samambaia, 9. *Desterro de Entre Rios*: Agua Limpa, 9 — Agua Suja, 2 — Barro Branco, 6 — Barro Preto, 2 — Biquinhas, 15 — Brandão, 9 — Cachoeira, 1 — Cachoeirinha, 9 — Cajurú, 15 — Corisco, 9 — Cortume, 6 — Estivado, 6 — Guandú, 2 — Macacos, 5 — Mumbeca, 6 — Peixotos, 5 — Pereirinhas, 9 — Ponte Alta, 18 — Retiro, 12 — Rio dos Bois, 9 — Rio Vermelho, 7 — Serra, 6 — Serra de Neblina, 6 — Serrado, 6 — Trindade, 3. *Rio do Peixe*: Arcados, 6 — Bom Retiro, 30 — Cachoeira, 6 — Caetanos, 15 — Colonia, 15 — Costas, 12 — Dornellas, 9 — Engenho, 3 — Geada, 18 — Joaquim Rodrigues, 7 — Lage, 7 — Manga Larga, 18 — Morro Queimado, 12 — Mosquito, 6 — Mundéos, 21 — Paciencia, 18 — Paracatú, 18 — Perobas, 18 — Prégos, 12 — Quilombo, 9 — Sampaio, 6 — Sobrado, 6 — Souza, 15 — Taquaral, 18 — Varzea da Ignez, 30. *Lagôinha*: Barra do Camapuam, 15 — Chacara, 9 — Machados, 3 e S. Matheus, 6.

LIMITES — Rezende Costa, 40; Lagôa Dourada, 34; Queluz, 42; Bomfim, 54; Itaúna, 93; Oliveira, 83 e Passa Tempo, 54.

RIOS — O Paraopeba (que fórma as cachoeiras do Salto e da Chacara, de 10 e 6 mil cvs., respectivamente);

---

(\*) Celebre pelas romarias que ahí se fizeram, em 1931, em busca dos "milagres" de Manuelina de Jesus, a "Santa de Coqueiros".

o Camapuam, (que fórma a cachoeira da Usina, de 200 cvs.); o Brumado; o Pará (que fórma as cachoeiras dos Branquinhos e Dornellas, de 800 e 1.500 cvs., respectivamente); o ribeirão S. José (que fórma a cachoeira do Gordo, de 960 cvs.); e muitos outros pequenos cursos d'agua.

SERRAS — A de Santo Antonio, a do Camapuam, a de Santa Cruz, a do Esconço, que são ramificações da Cordilheira das Vertentes.

CLIMA — Muito ameno e salubre. Temp. méd. — 18°,2.

PRODUCCÃO — O territorio do municipio é rico em ferro, manganez e bismutho, possuindo muitos cerrados, e pastagens. Produz milho, arroz, feijão, batatas; conta 173.300 cafeeiros. Tem grande criação de gado suino, vaccum e cavallar (62.000 cabeças nas 502 fazendas do municipio). As suas principaes industrias são a fabricação de lacticínios e da lenha. Exporta toucinho, milho, arroz, aguardente, lacticínios, batatas, carvão vegetal, madeiras, etc. Preço das terras: 75\$000 o hectare.

VIAÇÃO — Possui o municipio algumas estradas já adaptadas ao transito de automoveis. Cerca de 500 k. de outras estradas percorrem-lhe o territorio, servindo entre si aos varios districtos e povoações.

\* \* \*

No traçado de amplas curvas, por entre córtes e sobre aterros cuja viva cór avermelhada atesta a recente construcção do seu caminho, prosegue o trem. E depois de transpôr 3 pontilhões, chega a

*Arrojado Lisbôa* — K. 514.820

Primitiva "Serra da Moeda". Eng°. Miguel Arrojado Ribeiro Lisbôa, Director da Estrada de 1914 a 1917.

A estação serve ao districto de Gil, do municipio em que nos achamos.

Continúa o trem na sua derrota, sempre á esquerda do Paraopeba, em cuja margem opposta fica o territorio do districto de Moeda (municipio de Bomfim).

Já á direita, para os lados do nordéste, quasi nua de vegetação, quasi geometrica, como se pelo seu dorso pardo-cento passasse, durante annos consecutivos, o gume desbastador das foices e o fio nivelador das enxadas, apparece a Serra da Moeda.

Do lado opposto, a sudoéste, é tambem vista a serra dos Bicudos. Surge a parada

*Benjamin Jacob* — K. 522.040

Surge, não é bem o termo; resurge. "Benjamin Jacob", com effeito, era o nome de uma parada do k. 618 da Linha do Centro. Durante varios annos desapareceu, sumiu, esteve no exilio. Deram-lhe, porém, amnistia (e não ha como regatear applausos ao autor da reparação) e elle voltou a figurar em uma parada cujo nome de origem era "Chacrinha". Mas era um duplicata (ha outras), porque a Estrada já tinha uma estação com esse nome. A substituição, portanto, não é condemnavel. O engenheiro Benjamin Jacob era Intendente da Estrada.

Depois de atravessar uma ponte de 8<sup>m</sup>,60 e de transpôr o ribeirão S. Matheus na ponte de Paivas, de 21<sup>m</sup>,56, (k. 527.737) entra o trem no municipio de Bomfim, cuja primeira estação é

*Bello Valle* — K. 530.034

Toma o nome do districto (3.280 h.) a que serve e em cuja séde está localizada.

Dando accesso á estação vê-se a ponte de cimento armado, sobre o Paraopeba, com 85 metros de extensão e 6<sup>m</sup>,20 de largura.

Bello Valle dista 34 kilometros da cidade de

## **BOMFIM**

Villa em 1839 e cidade em 7 de outubro de 1860; fundada por Fernão Dias Paes Leme em 1674; foi o segundo arraial estabelecido em Minas pelo temerario povoador dos sertões de Cataguá; tinha o nome de Sant'Anna.

ALTITUDE — 937 metros. (\*)

Tem 800 predios (\*\*), 12 ruas, 19 travessas e 2 praças. Contam-se-lhe 5 igrejas.

E' provida de abastecimento d'agua, iluminação electrica, possui 36 escolas primarias, 1 curso secundario; tem 2 institutos de assistencia, 1 theatro e 1 cinema.

POPULAÇÃO — 41.600 h. — Da séde, 6.000.

SUPERFICIE — 1.229 km<sup>2</sup>.

(\*) Bello Valle - 797<sup>m</sup>,104.

(\*\*) O districto de Piedade possui cerca de 1.100.

DISTRICTOS — Bomfim; Campo Alegre (9 k.); Rio Manso (13 k.); Dom Silverio (10 k.); Piedade dos Geraes (18 k.); Sant'Anna do Paraopeba (18 k.); Bello Valle (34 k.); Moeda (30 k.) e Brumadinho (26 k.).

POVOAÇÕES — *Bomfim*: Arouca, 12 — Boa Sorte, 18 — Barreiros, 15 — Caetano José, 9 — Campinho, 3 — Campo do Guedes, 6 — Campo do Fernando, 5 — Cangaheiro, 10 — Engenho, 6 — Florentina, 3 — José Francisco, 12 — Juliões, 9 — Marinhos, 12 — Providencia, 20 — Ramos, 3 — Samambaia, 10 — Seio de Abrahão, 10 — Tapera, 4. *Campo Alegre*: Balsamo, 17 — Cachoeira, 9 — Christinos, 8 — Dumbá, 4 — Fundão, 9 — Grotta do Valle, 11 — Jordão, 12 — Juliões, 10 — Lagôa, 15 — Lage, 15 — Macahubas de Baixo, 7 — Mattos, 8 — Mutuca, 19 — Paiol Novo, 17 — Palhano, 11 — Ribeiro, 10 — Suro, 3. *Rio Manso*: Areião, 2 — Bahú, 6 — Bernardas, 3 — Bom Jardim, 10 — Cachoeira dos Antunes, 6 — Campinho, 2 — Cruz das Almas, 12 — D'Outra Banda, 2 — Lamas, 6 — Pinquellas, 1 — Venda, 10. *Dom Silverio*: Barra, 12 — Boa Vista, 6 — Bural, 12 — Cachoeira dos Amorins, 7 — Coqueiros, 9 — Corrêas, 10 — Costas, 6 — Campestre, 6 — Estrella do Oriente, 1 — Gambá de Cima, 3 — Camellas, 3 — Machados, 6 — Marimby, 10 — Parreiras, 7 — Peixoto, 10 — Sesmaria, 9 — Vieiras, 8. *Piedade dos Geraes*: Andrade, 5 — Borges, 9 — Cachoeira de Macahubas, 15 — Campo das Flores, 9 — Casa Branca, 7 — Caxambú, 7 — Curral dos Moreiras, 9 — Egyptos, 10 — Godinho, 8 — Grotta da Lage, 12 — Lêiê, 5 — Manuel João, 7 — Medeiros, 6 — Medeiros de Baixo, 5 — Passa Sete, 12 — Retiro, 3 — Pedras, 12 — Samambaia, 10 — São Matheus, 15 — Truões, 12 — Virasol, 8. *Sant'Ana*: Costas, 5 — Lucas Moreira, 18 — Grotta, 9 — Olaria, 9 — Palmital, 9 — Roças Novas, 9 — Salgado, 6. *Bello Valle*: Batatal, 6 — Bocca Calada, 12 — Borges, 4 — Cordeiros, 6 — José Pinto, 8 — Laranjeiras, 15 — Moreiras, 7 — Marinhos, 12 — Pedra, 10. *Moeda*: Barra — Boa Esperança — Boa Morte — Boa Vista — Capão — Carioca — Chacara — Chacrinha — Costas — João Dantas — Moreira — Pintos. *Brumadinho*: Aguas Claras, 9 — Barra, 6 — Bomba, 3 — Itaguá, 3 — Corrêas, 8 — Funil, 9 — Nhô Tim, 3 — Serra da Conquista, 15 — Henriques, 6 — Matto Dentro, 9 — Soares, 6 — Ponte das Almorreimas, 12.

LIMITES — Entre Rios, 54; Queluz, 90; Ouro Preto, 108; Itabirito; Nova Lima; Santa Quitéria, 60; Pará, 66 e Itaúna, 53.

RIOS — O Paraopeba, o Aguas Claras, o Samambaia, o Manso, os ribeirões Boa Esperança, do Borges, dos Costas,

Marinho, Macahubas, o correjo Sesmaria, etc. Possui o município 28 cachoeiras das quaes as mais poderosas são as seguintes: Funil, (32.000 cvs.); Kaquente, (3.000); dos Juliões, (2.000); Preguiça, (1.800); dos Antunes, (1.800); da Tóca, (1.500); Agua Morta, (1.200) e do Cóta, (1.000).

SERRAS — A do Esconso, que constitue uma ramificação da serra das Vertentes.

CLIMA — E', como todos os climas do alto Paraopeba, muito ameno e recommendavel. Temperatura média, 18°,9.

PRODUÇÃO — O territorio contém ferro (jazidas da Vargem, Marinho e Rocinha, avaliadas em 30.000.000 de toneladas) e manganez; e produz café, (1.441.000 pés) milho, arroz, feijão e mandioca; conta 807 fazendas. Ha desenvolvida industria pastoril (82.000 cabeças de gado) que se estende tambem á criação de gado cavallar. As suas industrias são ainda representadas por fabricas de lacticinios e engenhos de assucar e aguardente. Exporta fubá, ovos, carvão vegetal, milho, arroz, couros, lacticinios, fumo, café, etc. Preço das terras: 89\$000 o hectare.

VIAÇÃO — Além da Central, que tem no município duas linhas sulcando-o em zonas diferentes, existem cerca de 400 k. de estradas de rodagem, algumas adaptadas ao transito de automoveis.

\* \* \*

De Bello Valle prosegue o trem, passando pelo estribo

*Carioca* — K. 539.745

*Cari-oca*, a casa do branco.

Cortado pela segunda vez o Paraopeba, na ponte de Porto Alegre, (k. 541.140 - 52<sup>m</sup>,68), a linha segue em demanda do Tunnel da Fortaleza (k. 542.643 - 288<sup>m</sup>,90), depois do qual fica a estação

*Moeda* — K. 543.584

Toma o nome do districto cuja séde fica 7 kilometros a nordéste, (município de Itabirito), e dá o nome ao districto (município de Bomfim) em cuja séde está localizada (3.625 h.). (\*)

---

(\*) E' o antigo districto de Porto Alegre. A nova denominação decorreu implicitamente da Lei n. 1.035, de 20 de setembro de 1928, que transferiu a séde do districto para a povoação de Moeda.

Neste districto se acha a gruta da Calçada, na fazenda Bôa Esperança.

A estação serve ao districto de Sant'Anna e á povoação de Porto Alegre.

Logo depois de Moeda a linha córta o ribeirão Contendas e sulca o territorio do municipio de Itabirito, districto de S. José do Paraopeba.

Afastando-se agora do Paraopeba (que se dirige para oeste) o trem toma a direcção nordeste e attinge a estação

*Marinhos* — K. 553.618

O ribeirão Marinhos, em cuja margem esquerda está construida, deu o nome á estação.

Fica situada no municipio de Itabirito e serve ao districto de S. José do Paraopeba (a oeste) de que dista 3 k.

E' tambem a estação que mais proxima fica (12 k.) da séde do municipio de Bomfim.

Ao sahir da estação o trem transpõe o ribeirão Marinhos; e quinhentos metros além entra no Tunnel do Sapê, de 198<sup>m</sup>,90, depois do qual prosegue ainda, durante um breve trecho, na direcção nordeste; em frente se destaca o dorso elevado da serra do Curral.

Serra do Curral, serra do ouro, serra que abriga nos seus ultimos contrafortes orientaes, a mina que ha 100 annos produz ouro, ouro e mais ouro, levando a suppor que toda ella, no seu recondito amago, é uma inexhaurivel fonte de inequalavel riqueza.

Agora na direcção oeste, o trem corre em busca de

*Mello Franco* — K. 566.080

Primitiva "Aranha". Afranio de Mello Franco, politico mineiro, irmão de Affonso Arinos. Ministro da Viação ao tempo da construcção da linha e Ministro das Relações Exteriores do 2º Governo Provisorio da Republica.

Serve ao districto de Piedade do Paraopeba (municipio de Nova Lima), cuja séde fica situada 12 kms. a nordeste, e ao districto de Aranha (séde, 8 kms. á oeste), do municipio que vamos percorrendo.

Setecentos metros além da estação o trem transpõe a ponte da Piedade, de 11<sup>m</sup>,20, sobre o ribeirão do mesmo nome, depois da qual, já novamente na direcção noroeste, percorre uma nesga do municipio de Nova Lima, em cujo territorio fica a estação

*Almorrheimas* — K. 574.000

Toma o nome da ponte que lhe fica proxima.

Logo depois da estação, á esquerda, o passageiro lo-  
briga a Jazida da Jangada, enorme massa de "itabirito",  
contendo mais de 70 % de ferro puro. E' um bloco de  
1.360 mts. de altitude, com 40.000.000 de toneladas.  
(Calculo do engenheiro americano Grammer).

No k. 574.160, transpõe a ponte de Almorreimas, de  
31<sup>m</sup>,80, entrando mais uma vez no municipio de Bomfim,  
onde fica ainda a estação

*Brumadinho* — K. 579.380

Situada na povoação a que transmittiu o nome, e que  
passou a constituir séde do districto (3.450 hs.) de Bru-  
madinho desde 1923; até então o districto chamava-se Con-  
ceição de Itaguá e tinha como séde a povoação desse nome,  
que fica 3 kms| a sudoeste; a séde do municipio, que dista  
30 kms., está ligada á estação por excellente estrada de ro-  
dagem.

Depois de Brumadinho a linha toma a direcção geral de  
nordéste, direcção que não mais abandonará até o seu  
novo encontro com a linha que deixára em Joaquim Mur-  
tinho.

Assim é que, rumando na direcção referida e passada  
a ponte de Aguas Claras (k. 580.270 - 16<sup>m</sup>,55), e logo ade-  
ante a do Brumadinho (30<sup>m</sup>,00 - k. 581.900), o trem transpõe  
pela quarta e ultima vez o Paraopeba, na ponte do Funil, de  
52<sup>m</sup>,10, e entra no municipio de Santa Quitéria, em cujo ter-  
ritorio ficam situadas as cinco seguintes estações:

*Souza Noschese* — K. 584.890

Toma o nome do proprietario da Usina Fecho do Funil,  
ahi situada, e que produz 10 toneladas diarias.

*Fecho do Funil* — K. 586.920

E' um toponymo tomado do funil que as serras ahi  
apresentam; não longe, fica situada, em territorio do mu-  
nicipio de Bomfim, a importante cachoeira Fecho do Funil,  
formada pelo Paraopeba.

A estação está localizada no districto de Capella Nova  
do Betim, cuja séde, 8 k. ao norte, é atravessada pela "Oeste  
de Minas"; a séde municipal fica 36 k. a noroeste.

Nas imediações desta estação existem duas furnas  
cujas entradas estão situadas alguns metros acima da mar-  
gem direita do Paraopeba. Uma dellas passa por baixo do  
leito da Estrada.

A linha segue agora a direita do Paraopeba, dirigindo-se a

*Jacaré* — K. 592.038

*Yacaré*, jacaré (*Crocodilus sclerops*).

Depois de Jacaré o trem sobe pela margem esquerda do ribeirão do Capão.

*Leprosario* — K. 594.010

Serve ao Leprosario Santa Isabel.

No k. 595.800 é transposto o ribeirão do Capão, pela ponte do Garcia, de 11<sup>m</sup>,20.

Cortados ainda os corregos Campo Bello e Lambary, chega o trem a

*Sarzedo* — K. 601.273

Toma o nome do ribeirão que lhe fica nas proximidades. É a ultima das cinco estações do municipio de

## SANTA QUITERIA

Fundada pelos irmãos Coelho, paulistas, em 1675. É villa e séde de municipio desde 16 de setembro de 1901.

Tem 1.500 prédios, 15 ruas, 3 travessas e 5 praças. Conta 5 igrejas. Possui abastecimento d'agua, 13 escolas primarias e tem 1 theatro.

ALTITUDE — 703 metros (\*).

POPULAÇÃO — 20.000 h. — Da séde, 11.220.

SUPERFICIE — 1.085 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Santa Quiteria; Capella Nova (28 k.) e Betim.

POVOAÇÕES — *Santa Quiteria*: Boa Vista, 6 — Campo Alegre, 3 — Caracões, 9 — Estação Santa Quiteria, 21 — Estiva, 3 — Pereiras, 6 — S. José, 18 — Tijuco, 24 — Varzea do Bento da Costa, 9 — Volta, 18. *Capella Nova*: Bandeirinhas, 9 — Bom Jardim, 12 — Buraco, 12 — Capão, 12 — Charneca, 12 — Engenho Secco, 6 — Jacaré, 18 — Liberatos, 12 — Mesquita, 6 — Moreiras, 9 — Pimentas, 12 — Ponte Nova, 15.

LIMITES — Bomfim, 60; Nova Lima, 55; Contagem, 36; Pedro Leopoldo; Sete Lagoas, 47 e Pará, 40.

RIOS — O Parãopeba, (que fórma as cachoeiras Fecho do Funil e Paraopeba, de 8.000 e 12.000 cvs., respectiva-

(\*) Fecho do Funil - 727<sup>m</sup>,441.

mente); o Aboboras; os ribeirões Betim, (que fórma a cachoeira de Capella Nova, de 5.000 cvs.), Grande, Serra Negra, Corações, Felippão, Formiga, Pequeno e muitos outros cursos d'agua. Quasi todos os ribeirões mencionados formam cachoeiras importantes e que poderão ser ainda aproveitadas para a producção de energia electrica.

SERRAS — A Negra e a do Ranhosa.

CLIMA — Salubre e temperado. Temp. méd. — 19°,8.

PRODUCÇÃO — Sólo fertil, possuindo jazidas de kaolim, mica, ferro, marmore, calcareos e grandes mattas. Produz milho, arroz, canna e mandioca. Conta 499 fazendas e 325.300 cafeiros. Possui desenvolvida criação de gado (41.000 cabeças) incluindo o equino. Fabrica assucar e aguardente, sendo, porém, a sua principal industria a producção de energia electrica e a extracção de pedra para construcção. Exporta rapadura, toucinho, lenha, milho, arroz, feijão, assucar, cal, couros, tijolos, telhas, etc. Preço das terras: 75\$. o hectare.

VIAÇÃO — Cortam o municipio, além da Central, cerca de 250 k. de estradas de rodagem, algumas já adaptadas ao transito de automoveis.

A "Oeste de Minas" passa tambem pelo territorio do municipio, cuja séde dista 21 k. da estação Santa Quitéria, daquella linha ferrea; uma boa estrada de rodagem liga a villa á referida estação.

\* \* \*

Deixando Sarzedo o trem córta o ribeirão deste nome e vae atravessar, no k. 602.860, a ponte do Engenho Secco, de 11<sup>m</sup>,30, entrando no municipio de Contagem, onde a Central possui a estação

*Ibiretê* — K. 612.735

*Ibira*, páu, arvore; tóro, tronco; *eté*, grande, verdadeiro.

Está situada na séde do districto (2.445 h.) do mesmo nome (outr'ora Vargem da Pantana); a distancia á séde municipal, que fica a noroeste, é de 14 k.

Ibiretê serve a povoação da Onça, que dista 12 k. e que pertence ao mencionado municipio de

## CONTAGEM

Fundada em 1725 e elevada a freguezia em 1854, tornando-se villa e séde de municipio em 30 de agosto de 1911.

Foi seu fundador o bahiano Sebastião Pereira de Aguiar, grande criador de gado e que tinha ahí as suas pastagens. No arraial eram contadas as rezes para effeito da taxa das entradas; d'ahi o nome de Contagem (\*) dado á villa.

A sua situação, sobre morros, dá-lhe pittoresco aspecto.

Possue 1.000 predios, 15 ruas, 12 travessas, 8 praças. Tem 13 escolas primarias, 1 theatro e 1 igreja.

ALTITUDE — 826 mts. (\*\*).

POPULAÇÃO — 11.209 h. — Da séde, 4.988.

SUPERFICIE — 604 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Contagem; Campanhã (20 k.); Ibiretê (14 k.) e Neves.

POVOAÇÕES — *Contagem*: Imbirussú, 9 — Retiro, 12 — Sítio, 9. *Campanhã*: Feitaes, 9 — Olhos d'Agua, 10. *Ibiretê*: Jatobá, 6 — Onça, 12.

LIMITES — Nova Lima, 25; Bello Horizonte, 17; Santa Luzia, 36 e Santa Quitéria, 36

RIOS — Os ribeirões Pantana, Sarzedo, da Matta e os corregos Serrinha, Capão dos Porcos, Urubú e Taboões, todos elles formando quédas, das quaes a principal é a Cachoeira Santa Rosa, (550 cvs.) no ribeirão Pantana.

Ha no municipio quatro lagôas, uma dellas (Morro Preto) com 20.000 m<sup>2</sup>.

SERRAS — A do Jabotá. O ponto culminante é o Morro dos Tres Irmãos, (1.733 mts.) na convergencia dos limites com Santa Quitéria e Nova Lima.

CLIMA — Ameno e saudavel; temperatura média: 20°,0.

PRODUCCÃO — O sólo do municipio contém ouro, ferro, maganez e turfa. Produz milho, canna e possui 213 fazendas. As suas industrias são representadas por engenhos de aguardente e assucar e pela criação de gado vaccum e suino (18.000 cabeças). Exporta lenha, carvão vegetal, carnes preparadas, assucar, couros, farinha, madeiras e café. Preço das terras: 128\$000 o hectare.

---

(\*) Contagem eram tambem chamados os postos de fiscalização do contrabando do ouro. Seria antes um desses postos a actual villa?

(\*\*) Ibiretê - 882<sup>m</sup>,093.

VIAÇÃO — Cortam o municipio cerca de 220 k. de estradas de rodagem, algumas adaptadas já ao transito de automoveis. Além da Central, passa tambem pelo municipio a "Oeste de Minas". Contagem é servida por um ramal proprio, que parte da estação Bernardo Monteiro, desta ultima estrada.

\* \* \*

Ao sahir de Ibiretê passa o trem sob uma ponte que liga as abas de pequeno corte e atravessa adeante o rio das Parcas, pela ponte do mesmo nome (14<sup>m</sup>,85 — k. 613.390). Novecentos metros além transpõe o Sarzedo, pela ponte do mesmo nome, de 11<sup>m</sup>,20. No k. 614.672 é cortado o correjo Serrinha, por uma ponte de 11<sup>m</sup>,20.

O trem arqueja vencendo a rampa exhaustiva do divisor das aguas da Paraopeba e do Rio das Velhas; por fim, attinge aquelle divisor na garganta do Novato, (na altitude de cerca de 1.000 mts.) onde é transposto o Tunnel de Jatobá, de 213<sup>m</sup>,70 (k. 619.155), entrando a linha do municipio de Bello Horizonte.

Seiscentos metros depois do tunnel, pára o trem na estação

*Jatobá* — K. 619.746

Corrupç. de *γ-ata-obá*, o que tem dura a casca ou a superficie. (*Hymenacia coubaril*).

A estação está situada nas proximidades da povoação do mesmo nome, districto de Venda Nova, e serve á povoação tambem de igual nome, situada antes do tunnel e pertencente ao municipio de Contagem.

Descendo agora a vertente occidental da bacia do Rio das Velhas prosegue o trem; approximamo-nos da capital de Minas; no k. 623.522 é transposta a ponte de Arrudas, de 11<sup>m</sup>,55.

Além, apparece uma estação de pequenas proporções, mas de elegante construcção; é

*Barreiro* — K. 624.732

Tomou o nome da fazenda em cujas terras foi construida. Serve ao Nucleo Colonial "Vargem Grande".

Barreiro pôde considerar-se já um suburbio da capital mineira.

Um proprio estadual bem localizado (\*) e de elegante construcção, ergue-se, á direita, entre os alpendres verdes do denso arvoredor. E' o palacete que serve de residencia temporaria do Presidente do Estado. Uma centena de metros além da estação, é cruzada a esplendida estrada de rodagem que conduz ao sobredito palacete.

O trem retoma a sua marcha; a um tiro de espingarda alli está á direita, a face verde negra da serra do Curral; é transposto o correjo Barreiro (k. 625.178-11<sup>m</sup>,50).

Rodeando outeiros e cortando pequenas varzeas, a linha se desenvolve pelo valle do ribeirão Arrudas; o terreno é argiloso. Outro tenue fio d'agua, o correjo Bom, é cortado.

#### *Gamelleira* — K. 633.094

Deu-lhe o nome uma vasta e secular gamelleira (*Ficus doliaria*) ahi encontrada ao tempo da construcção da linha.

O Instituto Profissional "João Pinheiro", installado na fazenda Gamelleira, é servido pela estação.

Estamos nos suburbios de uma das mais bellas cidades do paiz.

Cerca de seiscentos metrôes além da estação é transposta a ponte de Gamelleira, de 21<sup>m</sup>,40; augmenta o numero de casas, quasi todas novas, trazendo-nos a impressão de progresso recente; no k. 634.412, é atravessada a ponte de Calafate, de 11<sup>m</sup>,55, chegando o trem, pouco depois, a

#### *Calafate* — K. 636.170

Toma o nome do arrabalde da grande capital, no qual fica situada.

Transformam-se agora as impressões do passageiro; vasta, ampla, coberta de edificações modernas, vae surgindo a area da metropole; é transposta a ponte do Prado, de 16<sup>m</sup>,60 (k. 636.412); condensam-se as habitações que, á esquerda, demoram na colina acclive; á direita é o grandioso scenario de outra espaçosa colina coberta de elegantes construcções e traçada de largas e extensas ruas, onde se agita

---

(\*) Para aproveitar as aguas do correjo Capão da Posse e garantir o abastecimento d'agua potavel á população da nova capital, quando essa população excedesse de 200.000 hs., o Dr. Aarão Reis adquiriu por 75:000\$, do respectivo proprietario Sr. Manoel Pereira de Mello Vianna — com prévia autorização do governo — a Fazenda Barreiro.

uma população no afan legitimo de tornar a sua cidade, em futuro não remoto, uma das mais bellas metropoles sul americanas.



“Bello Horizonte” — Viaducto Tocantins

Badalando a sineta alegre, em marcha vagarosa, caminha agora o trem até parar na linda estação de

#### BELLO HORIZONTE

Rio . . . . .	639 k. 951 (*)
B. Horizonte . . . . .	000 k. 000
Altitude . . . . .	836 m. 466 (**)

O antigo arraial do Curral d'El-Rey, depois denominado Bello Horizonte, foi escolhido em 1893 para em seu territorio ser erguida a nova capital do Estado, a qual, uma vez construida, tomou o nome de — Minas, *tout court*; e de 1900 para cá passou a denominar-se Bello Horizonte.

(\*) Pela linha de Itabirito, 604 k. 653.

(\*\*) O ponto mais elevado da cidade (Praça da Liberdade) está a 875 metros.



DA  
Cidade  
DE  
Belo Horizonte

Esc. 1:18,352

**PRINCIPAES EDIFICIOS**

- |                          |                                    |                                    |
|--------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 1 Palácio Presidencial   | 41 Correios                        | 70 Banco do Brasil                 |
| 2 Câmara dos Deputados   | 42 Senado                          | 71 "Pequenina"                     |
| 3 Secretaria do Interior | 43 Mercado                         | 72 "Credito Real"                  |
| 4 "das Finanças"         | 44 Alfândega                       | 73 "da Lavoura"                    |
| 5 "da Agricultura"       | 45 Gymnasio                        | 74 Collegio Aynaldo                |
| 6 Palácio da Prefeitura  | 46 Telegrapho                      | 75 "Isabelle Hendri"               |
| 7 Imprensa Official      | 47 Maladouro                       | 76 "Sagr. Coração de Jesus"        |
| 8 Palácio Municipal      | 48 Usina Electrica                 | 77 "Santa Maria"                   |
| 9 Prefeitura Municipal   | 49 Estação de Rodom                | 78 Palácio Arcebispo               |
| 10 Delegacia Fiscal      | 50 Hospital S. Vicente             | 79 Instituto de Chimica Industrial |
| 11 Fila da P. P. Central | 51 S. Geraldo                      | 80 Quartel da 1ª M. E.             |
| 12 " " " " " " " " " "   | 52 de Isolamento                   | 81 "da Piqua Publ. E."             |
| 13 Faculdade de Direito  | 53 Militar Estrada                 | 82 "do C. de Bombas"               |
| 14 " " " " " " " " " "   | 54 S. Casa e Maternidade           | 83 Theat. Manoel                   |
| 15 Escola de Engenharia  | 55 Hospital S. Lucas               | 84 Arch. do Publico Mineiro        |
| 16 " " " " " " " " " "   | 56 Hospital Militar Pedras         | 85 Instituto Paul Soares           |
| 17 " " " " " " " " " "   | 57 Hospedaria de Immigrantes       | 86 " " S. Raphael                  |
| 18 " " " " " " " " " "   | 58 Mat. de S. Jose                 | 87 Quartel da Cavalaria            |
| 19 " " " " " " " " " "   | 59 da Ilha Yngem                   | 88 Sect. de Anual e Segur. Publ.   |
| 20 " " " " " " " " " "   | 60 Igr. de N. S. de Looedes        | 89 Quartel do 3º Batalhão          |
| 21 " " " " " " " " " "   | 61 Sacer. Costa do Jesus           |                                    |
| 22 " " " " " " " " " "   | 62 Matriz de S. Sebastião          |                                    |
| 23 " " " " " " " " " "   | 63 Igr. S. Lpigenia                |                                    |
| 24 " " " " " " " " " "   | 64 Igr. N. S. da Conc. da Lagoinha |                                    |
| 25 " " " " " " " " " "   | 65 Capella do Rocio                |                                    |
| 26 " " " " " " " " " "   | 66 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 27 " " " " " " " " " "   | 67 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 28 " " " " " " " " " "   | 68 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 29 " " " " " " " " " "   | 69 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 30 " " " " " " " " " "   | 70 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 31 " " " " " " " " " "   | 71 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 32 " " " " " " " " " "   | 72 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 33 " " " " " " " " " "   | 73 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 34 " " " " " " " " " "   | 74 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 35 " " " " " " " " " "   | 75 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 36 " " " " " " " " " "   | 76 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 37 " " " " " " " " " "   | 77 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 38 " " " " " " " " " "   | 78 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 39 " " " " " " " " " "   | 79 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 40 " " " " " " " " " "   | 80 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 41 " " " " " " " " " "   | 81 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 42 " " " " " " " " " "   | 82 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 43 " " " " " " " " " "   | 83 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 44 " " " " " " " " " "   | 84 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 45 " " " " " " " " " "   | 85 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 46 " " " " " " " " " "   | 86 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 47 " " " " " " " " " "   | 87 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 48 " " " " " " " " " "   | 88 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 49 " " " " " " " " " "   | 89 " " " " " " " " " "             |                                    |
| 50 " " " " " " " " " "   | 90 " " " " " " " " " "             |                                    |



**PLANTA DA CIDADE DE Belo Horizonte**

1883

Foi ao alvorecer do anno de 1700 que o fidalgo paulista Bartholomeu Bueno da Silva, estabeleceu-se em uma larga faixa de terra comprehendida entre os rios Pará e das Velhas. Mais tarde seu genro João Leite da Silva Ortiz installou-se em uma região a que deu o nome "Cercado",



Fazenda do Cercado — Berço de Curral d'El-Rey

região esta onde mais tarde se ergueu a cidade de Bello Horizonte. Em 1751 a fazenda Cercado passava ás mãos do alferes de dragões Antonio Teixeira Pinto. Já nessa epoca tinha a fazenda, e toda a área em redor, o nome de N. S. da Boa Viagem do Curral d'El Rey. Por morte do alferes, seus bens foram levados á praça e arrematados por Antonio de Souza Guimarães, cuja descendencia habita ainda, no bairro do Calafate, uma casinha tosca (a fazenda "Cercado") que os mineiros devem respeitar e conservar como reliquia. Ha tambem ahi uma ermida de N. S. da Conceição, padroeira da familia Guimarães.

Vinha já do Imperio a idéa da transferencia da Capital de Minas para logar que melhor se prestasse ao proficuo desempenho da sua função.

Ouro Preto, pela sua situação topographica e geographica não podia mais preencher aquelle fim. A prosperidade crescente da Provincia, tendendo necessariamente a um crescimento de população, requeria sempre maiores com-

modidades, exigia progressivas condições de bem estar, impunha a necessidade de estabelecer e effectuar diversos serviços publicos, cujas condições technicas e economicas não se coadunavam com a natureza do terreno da velha cidade.

Além disso, era preciso collocar a capital em localidade que representasse uma distancia média entre os pontos extremos do vasto territorio.

Com o advento da Republica os mineiros incluíram na sua Constituição, promulgada a 15 de junho de 1931, o art. 13 das disposições transitorias, estabelecendo, em termos claros e precisos, a transferencia da Capital para uma localidade que devia ser designada por lei.

Não demorou a lei (28 de outubro do mesmo anno) que designava 5 localidades entre as quaes deveria ser escolhida a que melhor preenchesse as condições para estabelecimento da nova Capital; foram ellas: Juiz de Fóra, Barbacena, Varzea do Marçal, Bello Horizonte e Paraúna.

Sómente, porém, em 1893, sob o Governo Affonso Penna, foram approvadas as instrucções que deviam servir de guia á Commissão encarregada do estudo das cinco localidades indicadas.



"Bello Horizonte"

Os estudos preliminares comparativos, foram confiados ao Dr. Aarão de Carvalho Reis, cuja capacidade de trabalho e proficiencia technica já eram conhecidas do paiz.

No seu relatório sobre os estudos feitos, o alludido profissional opinava pela construção da nova cidade em Varzea do Marçal ou em Bello Horizonte, achando que ambas offerciam excellentes condições para o desenvolvimento de uma grande cidade.

Submettido esse estudo ao Congresso do Estado, reunido em Barbacena, foi afinal, a 17 de dezembro de 1893, promulgada a lei n. 3, adicional á Constituição do Estado, determinando, de modo expresso e definitivo, que no breve e improrogavel prazo de 4 annos fosse em *Bello Horizonte* erigida a nova Capital.

Para dirigir a Commissão encarregada dos respectivos trabalhos, foi ainda convidado o Dr. Aarão Reis.

Approvado em 14 de fevereiro de 1894 o Regulamento para a organização e funcionamento da Commissão Constructora, foram, em 1º de março seguinte, iniciados os trabalhos da construção.

Bello Horizonte é uma das cinco unicas cidades do mundo edificadas sob um plano previamente traçado. Póde accrescentar-se que para as outras quatro — Washington, La Plata, Canbera e Delhi — não foi necessario vencer a série de difficuldades offercidas em Minas, pelas particulares condições da localidade escolhida.

A 15 de abril de 1895 foi definitivamente approvada pelo Governo a planta geral da nova capital, com todos os modernos requisitos da arte e do engenho, abraçando uma area total de 51.000.000 de metros quadrados, dividida em 27 triangulos.

E, finalmente, a 7 de setembro de 1896 foi solemnemente inaugurada a nova capital.

A planta approvada — e que foi respeitada — dividiu a cidade em tres zonas concentricas.

A primeira, urbana, (que occupou mais ou menos o logar do antigo arraial) de cerca de 9 milhões de metros quadrados, é dividida, por meio de ruas de 20 metros de largura, em blócos regulares, (de 120 por 120 metros) todos rectilíneos e encontrando-se em angulos rectos. A monotonia dos blócos é quebrada pelas avenidas de 35 metros de largura e que cortam as ruas em angulos de 45°. Uma dellas porém, a Avenida Affonso Penna, tem 50 metros de largura e tres kms. de extensão, descendo na direcção SE-NO com seis filas de arvores umbrosas, do Alto do Cruzeiro ás margens do ribeirão Arrudas.

Em torno á primeira zona vem disposta a segunda — suburbana — de cerca de 25.000.000 de metros quadrados, dividida em lótes traçados de ruas de 14 metros de largura.

BELLO HORIZONTE



Palácio da Liberdade



Secretaria do Interior

BELLO HORIZONTE



Secretaria das Finanças



Secretaria da Agricultura

Por ultimo, a zona rural com cerca de 17.500.000 metros quadrados.

Para separar a zona urbana da suburbana foi traçada uma bellissima avenida de contorno, desenvolvendo-se pela falda da colina circumstante, num percurso superior a 17 kilometros.

No centro da cidade foi reservado espaço para um grande parque de 800 × 800 metros, com frente para a



Belo Horizonte — Collegio do Sagrado Coração de Jesus

Avenida Affonso Penna, aproveitando para os respectivos lagos e cascatas os correios Serra e Acaba Mundo, afluentes do Arrudas.

Entre os seus solidos e elegantes edificios publicos, são para assinalar: o Palacio da Liberdade, admiravelmente situado na praça do mesmo nome e cuja beleza architectonica prima pela sobriedade das

linhas e pela ornamentação — é a resistencia official do Presidente do Estado; o edificio dos Telegraphos, recentemente inaugurado; o dos Correios; as Secretarias da Agricultura, das Finanças e da Justiça; a estação da Central, bellamente situada em vasta praça, cujo extremo opposto é cortado pelo ribeirão Arrudas que em profundo leito de alvenaria de pedra, separa a referida praça de um artistico jardim que lhe fica fronteiro.

A cidade é dotada de abundante agua da melhor qualidade; de aperfeiçoado systema de incineração do lixo; de um cemiterio collocado em optima posição; de um bem adaptado mercado que fica mesmo ás margens de ruas confluentes; de esplendida e luxuriante vegetação; de um serviço hospitalar modelo; de um commodo quartel da Força Publica; de 58 escolas primarias, 19 cursos secun-

darios, 8 profissionaes, Faculdade de Direito, Escola de Medicina, Escola de Odontologia e Pharmacia, Escola de Agronomia e Veterinaria e Escola de Engenharia. Entre as suas varias bibliothecas avulta a Municipal, que conta 9.000 volumes.

Possue 18 avenidas, 106 ruas, 14 praças e cerca de 10.000 predios. A imprensa é representada por 4 jornaes diarios e 9 periodicos. São 13 os seus institutos de assistencia. Tem 1 theatro e 8 cinemas. Conta 10 egrejas, incluindo a matriz, bello templo, sob a invocação de São José.

E' séde de Arcebispado.

Varias linhas de bondes e grande quantidade de automoveis tornam facil e commodo o transporte entre o centro da cidade e os arrabaldes.



Bello Horizonte — Avenida Afonso Penna

Fechemos estas ligeiras informações sobre Bello Horizonte, com o seguinte conceito de Buvard, o grande paizagista da cidade de Paris, que em 1911 visitou a capital mineira: "aqui nada ha a alterar, nada a modificar, nem uma linha a corrigir".

HOTELIS — *Hotel Central, Hotel Bello Horizonte, Hotel Avenida, Hotel Internacional.*

POPULAÇÃO — 130.000 h. (\*).

SUPERFICIE — 354 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Bello Horizonte (114.000 h.); Venda Nova.

POVOAÇÕES — Baleia, 6 — Cachoeira, 6 — Engenho Nogueira, 9 — Gorduras, 15 — Onça, 18 — Palmital, 12 — Pampulha, 9 e Rabello, 2 (\*\*).

LIMITES — Nova Lima 12; Sabará, 29; Santa Luzia, 24 e Contagem, 17.

RIOS — Ribeirão Arrudas (que fórma as cachoeiras de Freitas, de 305 cvs., e do Arrudas, de 120 cvs.); o ribeirão dos Gorduras (que fórma a cachoeira do mesmo nome, de 60 cvs.) e diversos corregos de crystalinas aguas.

A' margem esquerda do Rio das Velhas está situada a Lagôa Grande.

SERRAS — A do José Vieira e a do Jatobá.

CLIMA — Notavelmente salubre, muito ameno e com a temperatura média de 19°,5.

PRODUÇÃO — O seu sólo contém jazidas de manganéz, de marmore e de ferro (1.250.000.000 de toneladas de ferro na jazida do Curral — calculo do Dr. Alvaro da Silveira). Produz fructas, cebolas, milho, mandioca, batatas, tomates. Conta 80.000 caféeiros. Possui grande criação de gado (9.000 cabeças, nas 75 fazendas) e de aves. A sua nascente industria já está muito bem representada por fabricas de tecidos, de bebidas, de moveis, de espelhos, de banha, por usinas de energia electrica, serreraria, productos ceramicos, etc. Preço das terras: 126\$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio possui cerca de 150 k. de estradas de rodagem, quasi todas adaptadas ao transito de automoveis. Em breve estará ligado ao Rio pela estrada Rio-Bello Horizonte, que já se acha quasi concluida. A essa estrada se vão entroncar: a estrada Queluz-Piranga-Ponte Nova e a vasta rêde da zona da Matta, por meio do ramo da "União e Industria" que vae a Rio Novo.

---

(\*) A cifra demographica do municipio de Bello Horizonte basea-se na estimativa da Directoria de Hygiene do Estado de Minas para o anno de 1924, estimativa essa a que se applicou a taxa de 7, 47 % attribuida pela Directoria Geral de Estatistica ao crescimento médio annual da população do municipio. (*Serviço de Estatistica Geral do Estado de Minas — Minas Geraes através dos numeros.*)

(\*\*) As distancias das povoações referem-se a Bello Horizonte.

Bello Horizonte centraliza a grande rêde de estradas de automovel que se estende para todos os pontos do Estado.



Bello Horizonte — Cultura do trigo

Além da mencionada Rio-Bello Horizonte, estão em trafego as estradas: da serra do Cipó, passando por Venda Nova, Vespasiano, Lagôa Santa, Jaboticatubas, etc.; a de Pedro Leopoldo, passando por Campanhã e Neves; a de Sabará; a de Santa Luzia; e a de Barreiro.

A estrada da serra do Cipó bifurca-se na povoação Joanna, dirigindo um ramo para a séde do districto de Riacho Fundo, ao norte, e outro para a povoação da Vaccaria, a léste.

Está em construcção a estrada que, de Bello Horizonte, se dirige a Conceição, onde se bifurcará, indo um ramo para Guanhães-Peçanha e outro para Diamantina. O ramo de Diamantina se ligará á estrada que vaé para Theophilo Ottoni.

Igualmente em construcção está a rodovia Bello Horizonte - S. Paulo, contando já 196 k. em trafego até a cidade de Oliveira.

Parallelas ás da Central ficam as plataformas da estação da Oéste de Minas. Amplas e arejadas passagens subterrneas ligam as duas estações e respectivas plataformas.

A estação da Oéste marca 739 k. a contar da estação inicial dessa estrada, situada em Barra Mansa, cidade fluminense por onde tambem passa a Central.

De Barra Mansa parte, pois, a linha tronço da Oéste de Minas, que, em direcções oppostas, se dirige a Angra dos

Reis, no litoral do Estado do Rio, a 107 k., e a Patrocínio, no Estado de Minas, a 793 k.

A linha do sul passa pelo Rio Claro e Capivary, attingindo o porto de Angra, onde futuramente encontrará as linhas da Central; a do norte serve aos municípios de Ayuruoca; Turvo a 135 k.; Lavras a 286 k.; Perdões a 314.; Campo Bello a 354 k.; Candeias a 379 k.; Formiga a 438 k.; Bambuhy a 549 k.; Ibiá a 674 e Patrocínio, de onde brevemente irá a Catalão (a 158 ks. de Patrocínio) ahí encontrando a Estrada de Ferro de Goyaz.

Esta linha se ramifica: para Barbacena a 545 k. passando pelos municípios de S. João d'El-Rey a 447 k., Tiradentes a 460 e Prados a 477; para o município de Abaeté, (Paraopeba a 746 k.) passando por Bomsuccesso a 356 k., Oliveira a 412, e Divinópolis a 497; para Bello Horizonte, a 792 k., passando por Santo Antonio do Monte a 569 k. e Itaúna a 694; e para Uberaba a 951 k., passando por Araxá a 763. Em Uberaba a Oéste entronca com a Mogyana.

Da linha de Bello Horizonte parte (Soledade do Pará a 715 k.) o ramal de Paracatú, passando por Pará a 743 k., Martinho de Campos, Bom Despacho, Dôres do Indayá e Mello Vianna.

Itapecerica, Claudio, Contagem, Bomjardim e Pitanguy, são sub-ramaes que partem respectivamente das estações de Gonçalves Ferreira a 453 k., Bernardo Monteiro a 632 k., Arantes a 110 k. e Martinho de Campos a 428 k.

Ha, tambem, a linha suburbana de S. João d'El-Rey a Aguas Santas, com 14 k. e a de Campolide (a 13 k. de Barbacena) a Sitio, antigo ponto inicial da bitola de 0<sup>m</sup>,76, a qual se dirige a "Paraopeba", num percurso de 602 k.

Da estação de Ribeirão Vermelho, no k. 294 da linha de Patrocínio, sahem os vapores da navegação do rio Grande até Capetinga (208 k.), porto que serve ao município de Dôres de Boa Esperança.

Em Bomjardim e Lavras a Oéste entronca com a Sul de Minas.

\* \* \*

Depois de Bello Horizonte a linha (com a bitola de 1<sup>m</sup>,00) desce o valle do ribeirão Arrudas, sempre na direcção nordéste, até entroncar com a linha do Rio das Velhas na estação General Carneiro.

Nesse trecho, de 14 k: 345, ha as seguintes estações:

*Arrudas* — K. 641.724

Primitiva "Desvio do Matadouro". Toma o nome do ribeirão acompanhado pela linha.

# DE FERRO OESTE DE MINAS MAPA DAS LINHAS

## LEGENDA

DE 1<sup>o</sup>00

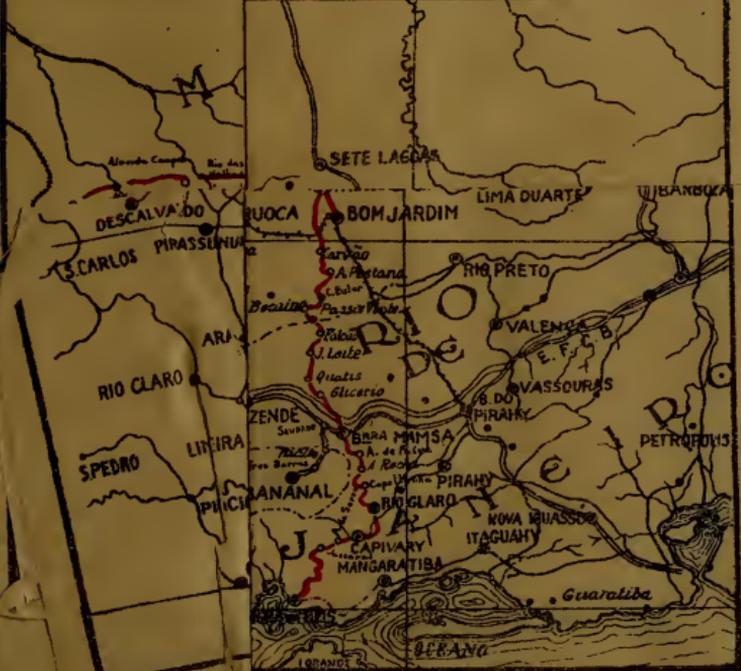
LINHAS - BITOLA DE 0<sup>m</sup>76

Em tráfego

" - construção

" estudos

Navegação





em uma estação de arrabalde, movimentada e alegre; serve ao Matadouro da cidade.

*Horto Florestal* — K. 644.674 (\*)

Inaugurada para servir ao importante horto florestal ahi mantido pelo Ministerio da Agricultura.

No amplo pateo da estação está montada notavel officina de reparação de carros pertencente á Estrada, que ahi construiu uma linha circular de 633 metros de extensão e 86 de raio. Para moradia de operarios está sendo construida pela Estrada a "Villa Edgard Werneck", com casas typo de elegante apparencia.

*Caetano Furquim* — K. 647.708

Primitiva "Freitas" (\*\*). Dr. Caetano Furquim de Almeida, um dos organizadores da Empresa que levantou os capitães necessarios para começar as obras da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.

Embora não fosse engenheiro (era bacharel em Direito) estudou na Europa (1847) a subida das serras por estrada de ferro, e veiu convencido de que não seria precisa a cremalheira para galgar a nossa serra do Mar, que era o espantallo, a difficuldade, da realização daquellas obras, tão necessarias ao desenvolvimento do paiz.

Graças á sua generosa iniciativa e á da familia Teixeira Leite, foi mandada vir uma turma de engenheiros americanos para procederem aos estudos do traçado da projectada estrada na parte da serra. Caetano Furquim acompanhou sempre, em todas as suas excursões, a referida turma de engenheiros. Elle foi tambem o propugnador da construcção de varias estradas de ferro no Brasil. Tem ainda, para juntar aos seus muitos outros titulos de benemerencia, o de ter sido o fundador do Asylo dos Invalidos da Patria.

Como as precedentes, é ainda uma estação de arrabalde, se bem que menos densa, por emquanto, seja a população das suas proximidades, onde o casario é ainda esparso.

*Marzagão* — 652.043

Corr. de *Mazagão*, praça africana, mudada no seculo XVIII para o Pará (\*\*\*) .

(\*) Entre esta estação e a de Capitão Eduardo foi estudada uma linha de bitola larga, com 12.240 mts.

(\*\*) O nome "Freitas" lhe adviera de uma fazenda situada nas immediações e fundada por José Carneiro de Freitas, nos meados do seculo passado.

(\*\*\*) Marzagão, actualmente El-Bridja, cidade marroquina que os portuguezes possuiram durante dois seculos e meio e que tiveram de abandonar em 1770. As familias portuguezas que nella habitavam, em numero de 114, transferiram-se para o estuario amazonico, onde fundaram nova cidade.

Houvera um descanso de dois annos, na macabra contradansa dos nomes de estações. Eis senão quando, surge, em 1929, a malfadada campanha da falecida eleição presidencial. Marzagão teve logo o seu nome mudado para o de "Carvalho de Brito". Medida acertada, por certo, de alto descortino administrativo, e sem a qual não poderia a Estrada realizar os seus objectivos economicos: carvalho é pau resistente, proprio para dormentes; brito, pôde ser o masculino de brita, que quer dizer: pedra britada. Pedra britada e dormente de carvalho — dois elementos de primeira ordem, para a segurança da linha.

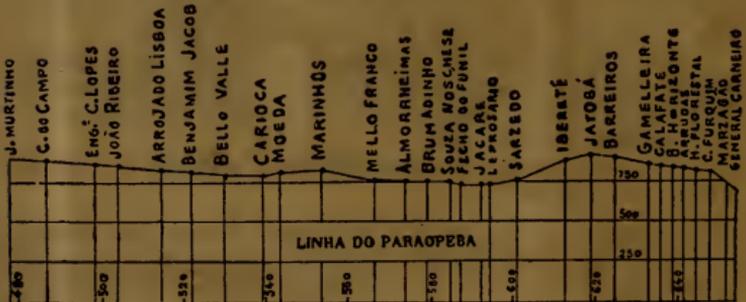
Não foi (como poderia parecer) por ser o homenageado chefe de uma corrente politica (e dominante) e Director do Banco do Brasil, que a Central, nas vesperras da eleição presidencial substituiu, em uma das suas estações, o nome tradicional de "Marzagão" pelo de "Carvalho de Brito". A providencia obedeceu, como se vê acima, a um generoso sentimento de respeito pela vida do publico e a um edificante e abnegado devotamento aos interesses da Estrada.

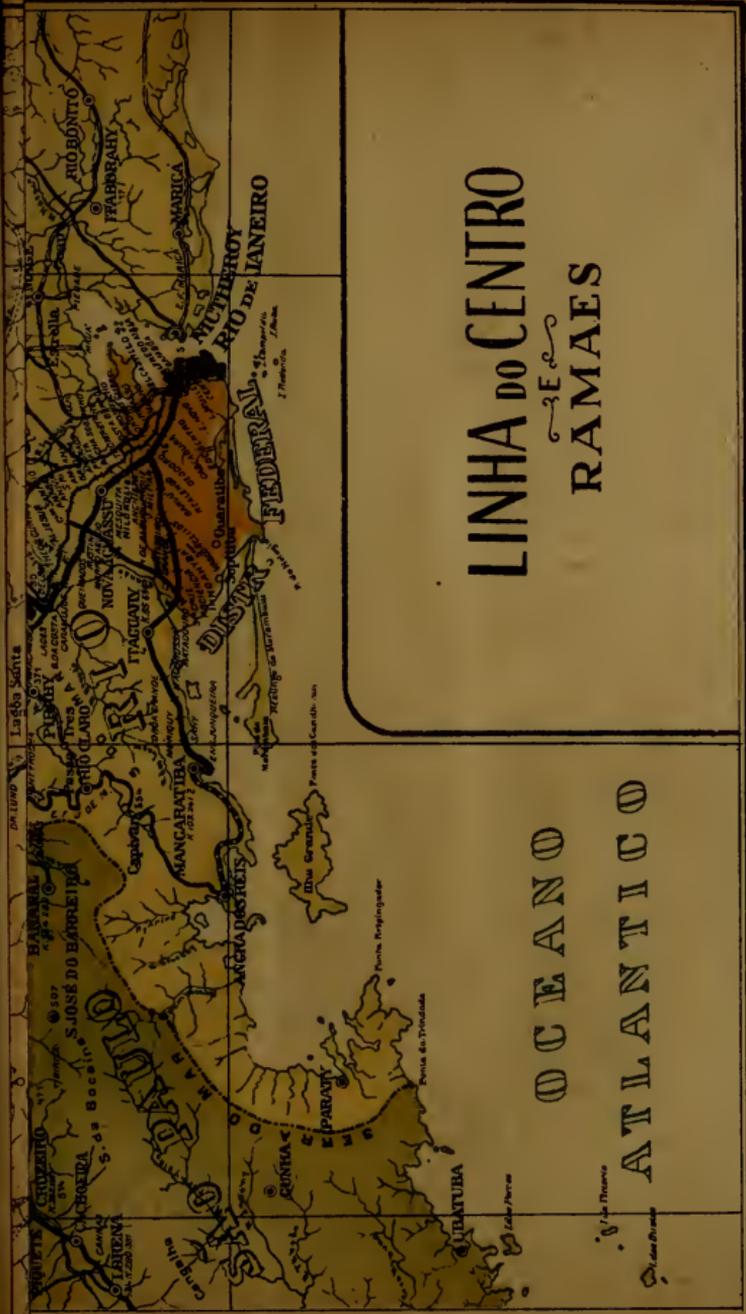
Veiu, porem, a Republica Nova, e repoz o antigo nome de Marzagão. Mas deu novos nomes a uma porção de antigas estações. Sobre elles, *mutatis mutandis*, podem applicar-se as considerações acima. *Mutato nomine, de te fabula narratur.*

Em Marzagão está situada uma importante fabrica de tecidos, rodeada de habitações operarias que se abrigam á sombra de uma floresta de eucalyptos.

Continuando a descer o valle do Arrudas, chega o trem a

*General Carneiro* — K. 654.294





# LINHA DO CENTRO E RAMAS

# OCEANO ATLANTICO

VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO

IMPR. NACIONAL



**LINHA DO CENTRO**  
e  
**RAMAES**

OCEANO  
ATLANTICO

CAPITULO III

OS RAMAES

## SUMMARIO

Ramaes de:

1 — Angra

2 — Austin

3 — S. Paulo { Sub-ramal de Bananal  
Sub-ramal de Piquete  
Variante do Tieté

4 — Lima Duarte

5 — Piranga

6 — Ponte Nova

7 — Santa Barbara

8 — Diamantina

9 — Montes Claros

Informações idênticas ás do Capitulo II.



## RAMAL DE ANGRA

Antes do paragrapho inicial da singela descripção desta linha, cumpre dizer: o prolongamento do ramal de Angra até a cidade que lhe deu o nome, é uma necessidade administrativa sem a qual a Central do Brasil não pôde realizar o seu objectivo na zona do litoral.

A Oéste de Minas já attingiu o suspirado ancoradouro; mais uma razão para levar a Central a extender os seus trilhos até enlaça-los com os da sua co-irmã mineira, de modo a realizar já, o procurado novo caminho ferroviario entre o interior e a Guanabara.

E depois do caminho aberto, a intercallação de um terceiro trilho entre Angra e Santa Cruz, estabelecerá a ligação da Linha Auxiliar com a Oéste, em Angra, ligação esta cujas vantagens é obvio encarecer.

Cortando quasi pelo meio o territorio do Districto Federal, salpicada de estações para as quaes convergem excellentes estradas de rodagem e tangida sempre pela antiga e povoada Estrada Real de Santa Cruz, a Linha de Angra é, no municipio federal, a verdadeira linha de bondes commodos, rapidos e frequentes, por onde transita a maior parte da população rural do Districto.

Importante, muito importante, encarada sob esse ponto de vista; importante ainda pelo novo ambiente de progresso com que arejou, no seu prolongamento até Mangaratiba, velhas localidades, como Itaguahy, Itacurussá e aquella villa, não pára entretanto ahi a finalidade economica da linha maritima.

Bordada de praias lindissimas, ladeada de amplas e fechadas mattas onde avulta a caça rara, ella não tem que temer o seu futuro. Dentro de muito pouco tempo será o passeio preferido por turistas e por aquelles que procuram, nas propriedades therapeuticas da agua do mar, o lenitivo para os males de... verão.

Alli, onde é raro passar sem ver o caçador abastado trazendo, com o garbo do uniforme rico, a gloria de dous ou tres *macucos* de bico bambo para a terra, alli tambem se fala já na installação de um grande estabelecimento balneario.

A Central transformou os destinos da região, cujas mattas constituirão em pouco a Fontainebleau brasileira, cujas praias orlarão em breve a Nice das plagas fluminenses.

Nice moderna e encantadora, que numa extensão de quatorze kilometros se prolongará do rio Catumby á estação Engenheiro Junqueira, trecho maravilhoso, original, unico, na conformação geographica do sólo fluminense.

Entre as frondosas encostas das serras do Leandro e do Itaguassú e as limpidas praias do litoral, o passageiro vae fruindo uma successão indescritivel de quadros estupendos, ineditos no traçado das estradas de ferro brasileiras.

Os crystalinos cursos d'agua que descem da montanha e são cortados pela linha; a ciclopica muralha verde negro da serra, onde uma vegetação frondosa e opulenta attesta a fertilidade do sólo; a successão ininterrupta de pequenas ilhas montanhosas e graciosamente engalanadas de verdes festões; o azul nitido das aguas atlanticas, contrastando com a brancura de linho das praias cuja fórmula parece ter sido delineada pelas mãos carinhosas de um urbanista habil; tudo isto, junto ao traçado audacioso da linha da Central, desafia por certo, aos olhos do passageiro viajado, os mais bellos panoramas do mundo.

As bellezas naturaes da região porém, não bastam para justificar a paralização da linha em Mangaratiba. Projectada para destinos muito amplos, a linha de Angra precisa ser concluída, tanto mais quanto o trecho entre Mangaratiba e aquella cidade tem o leito preparado, com quasi todas as obras d'arte construidas.

O primeiro trecho inaugurado no ramal foi o de Deodoro (k. 22.058), a Santa Cruz (k. 54.774), em 2 de dezembro de 1878, com as estações de Realengo, Campo Grande e Santa Cruz; o segundo, de Santa Cruz a Itaguahy (k. 65.696), em 14 de novembro de 1911; e o terceiro, de Itaguahy a Mangaratiba (k. 103.241), em 7 de novembro de 1914.

A linha circular do Matadouro, em Santa Cruz, foi inaugurada em 1 de janeiro de 1884.

\* \* \*

Os trens do ramal partem, quasi todos, da estação inicial da Estrada; já por isso, o porque, mesmo antes da sua estação de entroncamento ella é dotada de linhas proprias

(3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup>), pôde considerar-se a Linha de Angra como uma linha independente da do Centro. Effectivamente porém, o ramal tem inicio na estação.

*Deodoro* — K. 22.058

de cuja plataforma esquerda parte, descrevendo uma curva e tomando a direcção sudoéste.

Tangendo os limites dos districtos de Irajá e Jacaré-paguá, corre o trem transpondo adeante o arroio Maranguá. Estamos em plena praça de guerra: aqui, a Companhia de Carros de Assalto e o Batalhão Ferroviario; alli, fardas que se movem, isoladas ou em pequenos e despreocupados grupos ou disciplinarmente obedecendo aos toques ainda vacilantes de clarins que se adestram.

Accondando adormecidos sentimentos nacionalistas, apparece á direita, sobre pacato muro, uma legenda patriótica: *Aqui se aprende a defender a patria*. E' a Linha de Tiro, apoiada sobre o morro do Jacques. Transposto o arroio dos Caldeireiros, chega o trem a

*Villa Militar* — K.24.264

onde o passageiro observa as amplas, modernas e confortaveis construcções para aquartelamento de tropas da guarnição militar do Rio de Janeiro, destacando-se de entre ellas o edificio da Escola de Aperfeiçoamento, á esquerda e o Casino, á direita.

Os moradores da ala esquerda da Villa Militar servem-se do pequeno *estribo*

*Cel. Magalhães Bastos* — K. 25.180

Antonio Leite de Magalhães Bastos Filho, Cel. Comandante do 1.<sup>o</sup> Batalhão de Engenharia.

Ao longe, á esquerda, a caiada branca de um edificio de construcção pesada destaca-se do verde-escuro da montanha; é a velha fazenda do "Barata", situada a meia encosta da serra do mesmo nome.

No k. 26.526 é transposta a ponte do Piraquara, de 10<sup>m</sup>,90, iniciando a linha uma tangente de 8.565 metros, na direcção oéste; nessa tangente ficam as quatro seguintes estações:

*Realengo* — K. 27.395

O nome lhe vem, pura e simplesmente, de um adjectivo substantivado. Tudo mais que a respeito d'elle se conta, é méra phantasia. A localidade era ponto de pousada dos Imperadores quando se dirigiam, pela Estrada Real, para a

Fazenda Real existente no Curato de Santa Cruz. Ainda hoje lá estão as ruínas da casa que lhes servia de pouso e que era portanto uma casa *realenga*, como realengo ficou sendo o lugar.

E' um dos quatro mais importantes nucleos de população atravessados pela linha no Districto Federal. Possui excellentes edificações e conta com todos os recursos proprios de um bairro confortavel.

Séde da "Escola Militar do Realengo" e da "Fabrica de Cartuchos e Artefactos de Guerra", Realengo está ainda na zona de guerra que começou na estação anterior ou melhor, em Deodoro.

A povoação de Realengo está toda dividida em ruas rectas e largas, sommando kilometros de extensão e envolvendo vastos quarteirões vastos, á espera que um meio de communicacão urbana, frequente e barato, lhes proporcione o ansiado momento de encher-se de edificações modernas.

E' quasi toda illuminada á luz electrica, sendo que nas proximidades da estação, é uma das melhores que se observam em todo o percurso da linha, a illuminacão publica da localidade.

A igreja, sob a invocacão de N. S. da Conceição, está situada em uma praça á margem da Estrada Real.

A Companhia Immobiliaria Nacional está construindo em Realengo dois elegantes bairros. Igualmente a Companhia Nacional de Immoveis traçou, nas fraldas do morro do Barata, a graciosa Villa Itamby.

Por outro lado, a Companhia Brasileira de Immoveis e Construções creou, á direita da linha, a novel e importante povoação de Villa Nova, dividindo em moderno bairro uma área de cerca de 700.000 m<sup>2</sup>.

Ao partir do Realengo o trem deixa á direita, varios edificios pertencentes á Estrada; e tangendo a vasta praça (á esquerda) que se estende até o frontispicio da Escola Militar, transpõe um pontilhão (k. 27.749-3<sup>m</sup>,00) e logo após uma rua.

Correndo ao lado da ala esquerda do comprido edificio da supramencionada Escola Militar, prosegue o trem, pejado de passageiros, porém leve e alviçareiro, sulcando, na recta quasi de nivel, o terreno rural de Campo Grande, 22.º Districto do municipio federal.

Distante, á esquerda, avista-se o Pico da Pedra Branca, ponto culminante (1.023 mts.) do territorio do referido municipio. A' direita, o Gericinó, morro elevado (887 mts.),

anteparo impassível das balas de grosso calibre que diariamente lhe despejam os canhões em exercicio.

Entre a linha e a serra do Gericinó, é o vergel ridente que se estende para o oeste, e de onde se destacam os morros de S. Bento (85 mts.), Retiro (167), Capim Melado (431) e outros.

No k. 28.271 é transposta uma ponte de 9<sup>m</sup>,40, e no k. 29.335, um pontilhão de 3<sup>m</sup>,70.

*Moça Bonita* — K: 29...

No sitio em que deverá ser construída a estação existiu, por volta de 1898, uma vivenda em que havia moças. Os alumnos da Escola do Realengo apelidaram de *Moça Bonita* a localidade, que hoje constitue denso nucleo de população. Os moradores pediram a abertura da estação alli, conservando para ella o nome com que tão academicamente foi baptisada a localidade, que hoje constitue a Villa Therezinha.

A estação será edificada em terreno cedido por Manuel Henrique da Silva.

As edificações continuam, quasi sem solução de continuidade, a povoar a margem esquerda da linha; é que, a uma centena de metros da mesma, corre a Estrada Real, futura avenida tronco do futuro bairro suburbano que se limitará com a zona rural em

*Bangú* — K. 31.089

Tem o nome da serra que lhe fica á esquerda.

E' outro importante nucleo de população, com todos os recursos, ruas amplas e alinhadas, boas edificações. E' digna de menção a linda igreja de Bangú sob a invocação do Sagrado Coração de Jesus, São Sebastião e Santa Cecilia.

Ha em Bangú extraordinario movimento de passageiros, operarios e footballers, consequencia da sua população densa e de estarem ahi installadas as sédes do Bangú F. C. e da Fabrica de Tecidos Bangú.

A velha estação de taboas, se bem que sempre limpa e cuidada, não condiz com a importancia da localidade, nem com o asseio e belleza do jardim, que lhe fica em frente e que pertence á Fabrica.

Logo após a estação, o trem corta o corrego das Tintas e passa pela chave da linha circular (2.408 mts.) onde termina a linha dupla. (\*)

Depois de cruzar um pequeno arroio, o trem transpõe o rio Bangú (k. 31.980), pela ponte da Catharina de 7<sup>m</sup>,30.

No k. 32.335, ponte de 9<sup>m</sup>,00 sobre o rio Viegas.

---

(\*) Estão em franca actividade os trabalhos de duplicação da linha até Santa Cruz.

*Senador Camará* — K. 33.229

Primitiva "Viegas". Octacilio Camará, Senador carioca pelo 2º districto eleitoral.

O trem prosegue, tendo á direita a serra do Quitungo (250 mts.) e á esquerda a do Cabuçú (550); mais proximo, á direita, fica o morro dos Coqueiros (231 mts.).

No k. 33.240-451 são atravessados dois pontilhões de 3 e 4 metros, respectivamente. E até o canal do Itá (k. 56.326) a linha passa por 14 pontilhões, quasi todos de 4 metros.

Transposta a ponte dos Cachorros, (k. 35.091) de 11<sup>m</sup>,00, sobre o rio do mesmo nome, e cruzada a passagem inferior da estrada dos Coqueiros, deixa o trem a longa tangente e toma a direcção oeste, chegando a

*Santissimo* — K. 35.883

Primitiva "Coqueiros". E' obvio explicar a origem do nome religioso.

Estamos no ponto mais elevado do ramal (47<sup>m</sup>,394).

Logo depois da plataforma, a linha corta a estrada de Santissimo e, sempre na direcção supracitada, prosegue o trem na planicie quaternaria, pontilhada de massiços archeanos, que formam graciosos outeiros; dominando-os, ergue-se o morro do Lameirão (497 mts.) á esquerda.

Á esquerda, tambem, e não muito distante, destaca-se o edificio de uma fazenda.

Os pomares (laranjaes) extendem-se de ambos os lados da linha.

Além, no planalto de uma colina, vasta igreja em construcção prende o olhar do passageiro, cuja attenção, entretanto, dahi a momentos se volta para a passagem superior da estrada Rio-São Paulo, que cruza a linha no k. 39.

*Senador Vasconcellos* — K. 39.080

Augusto de Vasconcellos, Senador Federal pelo 2º districto da Capital.

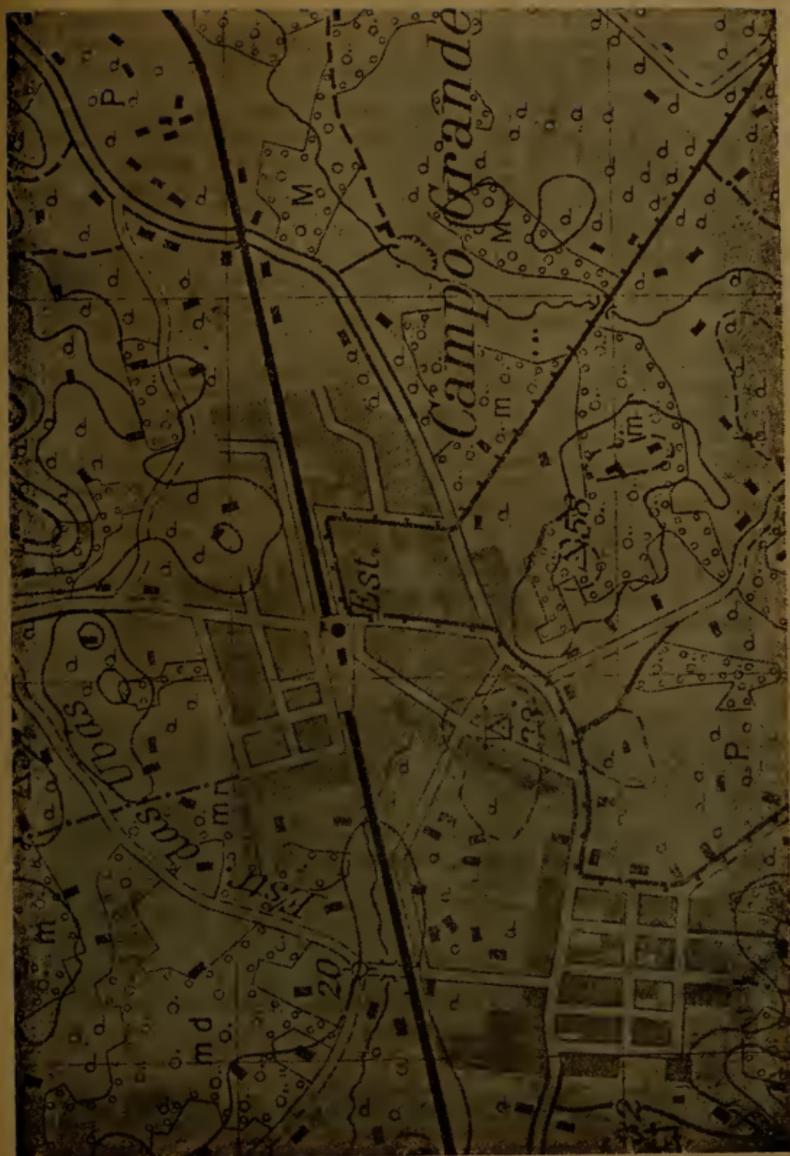
Logo adiante da estação é cruzada, pela primeira vez, a velha Estrada Real de Santa Cruz, que vem, ora mais proxima, ora mais distante, margeando a esquerda da linha, desde Deodoro.

Cerca de um kilometro além de "Senador Vasconcellos", a linha toma outra direcção, iniciando nova tangente, esta de 11 kilometros.

Cortada novamente a Estrada Real, chega o trem a

*Campo Grande* — K. 41.621

Toponymo; aqui se inicia a grande superficie da *planicie de Sepetiba*, que se vae alargando até formar os extensos campos de Santa Cruz.



Campo Grande é outro dos quatro grandes nucleos de população atravessados pelo ramal em territorio do Districto Federal.

A estação, ampla e moderna, está localizada ao centro da movimentada povoação, onde se notam ruas bem calçadas, boas edificações e grandes estabelecimentos commerciaes.

Construida em uma elevação de terreno, a igreja matriz, sob a invocação de N. S. do Desterro, destaca-se no panorama da povoação.

De Campo Grande partem os bondes electricos da Companhia de Campo Grande, que possui tres linhas: a do Prata, a da Ilha e a da Pedra, tendo esta 18 kilometros de extensão até Pedra, povoação de pescadores, situada á margem da bahia de Sepetiba.

E' pittoresco o passeio ao longo desta linha, que serve a varios estabelecimentos ruraes e se desenvolve por entre terrenos cultivados e chacaras, terminando no velho arraial da Pedra-de Guaratiba. No ponto terminal da linha, ao fim de frondosa alameda de mangueiras, depara-se confortavel e nobre vivenda, apresentando ainda os traços de extincta opulencia. Data de 1815 a construcção do edificio.

Ha tambem um serviço de omnibus por magnifica estrada macadamizada, que vai até o referido arraial.

A suléste da povoação da Pedra, na linda praia que fica entre o Pontal de Sarnambitiba e a Ilha das Peças, está installada a "séde campestre" do Club dos Bandeirantes.

\* \* \*

Ao partir de Campo Grande, sempre á margem da Estrada Real, prosegue o trem na longa tangente. Habitações humanas, modestas casas de campo, continuam a matizar a paizagem cortada pela linha.

Amplio edificio, em fórmula de caixão, destaca-se no alto, á esquerda; é o reservatorio *Victor Konder*, que recebe as aguas do Cabuçú, para o abastecimento da povoação.

A' direita, dominando outras elevações de terreno, ergue-se o Pico do Marapicú (631 mts.), nas divisas com o Estado do Rio.

*Inhoahyba* — K. 45.320

Primitiva "Eng°. Trindade". Toma o nome da serra que lhe fica proxima, á esquerda (\*).

---

(\*) *Inhoahyba*, talvez *Inhahyba*, corrupç. de *y-nha-yba*, a arvore de andar ou correr na agua, o mastro da embarcação. (Th. Sampaio, *O Tupy na Geographia Nacional*, 2ª ed., 226).

A' direita estende-se a grande área da Villa Palmares, da Companhia Palmares. Os terrenos estão situados no perimetro da antiga Fazenda do Campinho, que, pela sua belleza topographica e pelo seu clima, era um dos pontos de descanso do Imperador Dom Pedro I, nas suas viagens para Santa Cruz.

A Metropole Companhia S. A. aqui possui tambem a Villa do Céu, toda ella traçada em excellentes terrenos.

Prosegue o trem; vastas planicies se extendem de um e de outro lado da linha. A' direita, em pequena elevação, ergue-se uma capella. Estamos em

*Kosmos* — K. 47.398

Tomou o nome da *villa* ahi construida, pertencente a Companhia Imobiliaria Kosmos, que cedeu gratuitamente o terreno em que fica a estação. A' esquerda, ao longe, como troncos gigantescos de palmeiras desfolhadas, apparecem, perfiladas, 12 antenas de telegraphia, marcando o sitio em que se estende a praia de Sepetiba. Estas antenas têm 200 metros de altura.

Tres pontilhões são transpostos entre Inhoahyba e

*Paciencia* — K. 49.283

Toma o nome da mais antiga e importante fazenda de canna existente no Brasil. A sua exportação de assucar, em



Fazenda da Paciencia

1700, rendia a importancia de 180 réis por quatro arrobas ou 60 kilos. Foi instituidor desta fazenda João Francisco da

Silva e Souza, pae da Marqueza de Jacarépaguá, da Viscondessa de Pirassinunga, e de outros titulares. "Matto da Paciencia" era o primitivo nome da fazenda.

Ahi fica situada a "Villa Sagres", com 6.000.000 m<sup>2</sup> de terrenos, divididos em lotes para chacaras, e 83 sitios de culturas diversas, sobresahindo a da laranja, com 200.000 pés approximadamente.

Logo adeante da estação, a linha curva-se para a direita, desenvolve-se de novo em alinhamento recto, corta a estrada da Paciencia, passa entre o morro do Leme (93 mts.) á direita, e uma varzea, á esquerda.

Terminando a recta, o trem corta uma valla, entra em territorio do districto de Santa Cruz, inflecte para a direita e logo em seguida para a esquerda.

Outra valla é transposta, na junção dos trilhos do ramal de Austin.

O horizonte é amplo, deliciosa é a perspectiva. Na téla azul celéste, á esquerda, destacam-se as torres de uma igreja; á direita, na plumbea côr das eminencias longinquas, delinea-se a cordilheira do Mar; os descampados são repentinamente substituidos por um oasis de vegetação densa que traz ao espirito a impressão de frescura e o desejo de descanso. Estamos em

#### Santa Cruz — K. 54.774

Era uma antiga fazenda de Jesuitas e dahi, logicamente, o nome de Santa Cruz. Depois da expulsão dos Jesuitas foi instituido o Curato; por alvará de 12 de janeiro de 1755 a igreja da fazenda foi erigida em vigararia collada.

Grande povoação, com ruas bem cuidadas, edificações modernas e muito movimento.

A igreja matriz está situada em espaçoso largo, arborizado e ajardinado. Sobre uma elevação de terreno (15 mts.), á direita, fica o Quartel do 2º Regimento de Artilharia Montada, installado na velha fazenda dos Jesuitas e que serviu de repouso de verão ao rei D. João VI e aos imperantes seus successores.

Parte de Santa Cruz a linha circular do *Matadouro*, com 3,270 mts., servindo a um dos matadouros que abastecem de carnes a população do Rio de Janeiro.

Vale a pena uma visita ao vasto estabelecimento onde são diariamente sacrificadas centenas de vidas de varias especies animaes, destacando-se a bovina, a eterna victima do *homo sapiens*, do vaidoso detentor da civilização, do animal superior e... carnívoro.



O boi, que desde a mais tenra idade sacrifica-se em beneficio da voracidade humana, culmina aqui a sua vida de martyrios; nada se perde delle: do chifre ao casco, tudo é transformado em valor nutritivo ou commercial, Tudo é completamente aproveitado. Apenas o sangue, porque corre em torrentes, não o é; parte delle se escôa para a Valla do Itá, por meio de um canal que se chama a Valla do Sangue.

De Santa Cruz partem os omnibus para Sepetiba, outra povoação de pescadores situada na bahia de Sepetiba, Parte tambem de Santa Cruz a velha estrada do Morro do Ar, que se dirige em tangente e na direcção nordéste, até a fazenda Cabral, bifurcando-se então e seguindo um dos ramos na direcção nordéste, em busca das margens do Guandú, nas divisas com o Estado do Rio.

Essa estrada atravessa o Guandú por meio de uma ponte inaugurada em 27 de fevereiro de 1932, e que substituiu a velha ponte de alvenaria de pedra cuja construção datava de 1752 e fôra realizada pelos Jesuitas. Era uma obra importante, executada no estylo da epoca — peso e solidez. No meio da ponte, do lado direito, erguia-se um escudo com a seguinte legenda: J. H. S. — *Electe genu tanto sub-nomine electe viato hic etiam reflua flectitur ramnis acqua* (Viajante, dobra os joelhos deante da divindade, porque aqui as proprias aguas a ella se dobram).

Está em construção a linha que de Santa Cruz vae ao aeroporto Santa Cruz, situado a sudoeste, no Campo de Sapiçú. Essa linha terá cerca de 6 kms., devendo prolongar-se até a povoação de Sepetiba, situada a beira mar e cerca de 2 kms. alem do local fixado para o supradito aeroporto.

\* \* \*

Ao sahir de Santa Cruz a linha descreve uma curva para a direcção nôrte e passa pelo local onde foi a extincta *Parada do Prado* (k. 55....) que servia ao Prado de corridas do antigo Club de Corridas Santa Cruz e hoje pertencente ao Ministerio da Guerra.

Curvando-se depois para a esquerda a linha toma o rumo nordéste, desenvolvendo-se em tres alinhamentos rectos até o k. 66, sendo que o primeiro desses alinhamentos vae até o k. 58...., o segundo até o k. 61, e o terceiro até Itaguahy.

A' esquerda descortina-se o renque de bellas palmeiras á cuja sombra fica o Matadouro; á direita extendem-se os Campos de S. Marcos.

A linha aqui é toda construída sobre aterro consolidado com alvenaria de pedra, para resistir ás inundações do terreno; estamos, de facto, na parte mais notavel da grande *planicie de Sepetiba* a que já nos referimos e que agora fórma extensos campos, medindo, em alguns pontos, mais de 30 kilometros, do litoral até o massiço Gericinó-Guandú.

O panorama é empolgante. Ao longe, para os lados de noroeste, avistam-se os cabeços da serra do Leandro; em contraste com a pelucia verde clara dos campos nivelados, fecha o horizonte o grandioso amphiteatro negro da serra do Mar.

No k. 56.326, é transposto o canal do Itá, por uma ponte de 32<sup>m</sup>,00. O trem passa entre o Campo de Jacarehy, á direita, e o de São Luis, á esquerda, onde surge, á margem da linha, um ponto trigonometrico; deste mesmo lado estende-se, á vista do passageiro, uma vasta planicie, periodicamente aproveitada para o plantio do arroz.

E' transposta a ponte do Guandú, de 20<sup>m</sup>,00 (k. 57.907).

Prosegue o trem pelo aproveitado leito da antiga linha de bondes de Itaguahy, tendo á direita o Campo de São Paulo e á esquerda o Campo de Roma, onde fica, proximo á linha, outro ponto trigonometrico.

No k. 59.240 passa o trem pela ponte de São Fernando, de 6<sup>m</sup>,00, e depois pela de São Francisco, (k. 60.630) de 25<sup>m</sup>,00, sobre a valla do mesmo nome. A' direita ficam os campos do Maranhão e de São Miguel; á esquerda o olhar perde-se pelos campos de Santo Agostinho e da Prinha, que se prolongam até o Oceano.

E' transposta a ponte de Santo Agostinho (k. 61.500-6<sup>m</sup>,00).

Approximamo-nos da orla verde que uma vegetação rala nos vem apresentando em frente. Terminaram as longas tangentes e, ao deixar os campos, a linha curva-se para a direita e transpõe, no k. 62.745, a ponte da Guarda, de 43<sup>m</sup>,95, entrando no Estado do Rio de Janeiro, municipio de

## ITAGUAHY

Rio .....	65 k. 696
Altitude .....	3 m. 800

Corrupç. de *taguahy*, *taguá-y*: rio do tauá. Póde ser ainda: *itá-guá-y*: rio do valle das pedras; *itá-aguá*: chovalho de ferro *itagudá-y*; de que *itagudá* é a contração de *itagaba*, barreiro; e, portanto, *itagudá-y*: rio dos barreiros.

Indios que habitavam a ilha Jaguarammon, atrahidos pelo governador Martim de Sá, mudaram-se para a ilha de

Piassavera (hoje Itacurussá) e dahi passaram-se para o logar Ytinga, onde os Jesuitas instituíram uma aldeia, provavelmente por volta do anno de 1688. Desse logar mudaram-se os Jesuitas, antes de 1718, para a situação de Itaguahy, por acharem-na mais commoda, pouco distante do mar e mais proxima da Fazenda de Santa Cruz. Ahi foi concluido, em 1729, o novo templo dedicado a São Francisco Xavier. Esse templo, que é hoje a matriz da cidade, está edificado sobre uma colina de onde se descortina um lindo panorama, avistando-se o Curato de Santa Cruz e a orla do mar, em Sepetiba. Em ruínas, junto á igreja, está a antiga residencia dos Jesuitas.

Edificada ao longo de antiga estrada de rodagem, que se fez rua, a cidade está situada em um valle estreito e humido. Ha entretanto uma parte construida no alto das colinas, que é pittoresca.

E' abastecida de excellente agua potavel, e tem illuminação electrica.

Larga avenida liga a estação ao centro urbano.

POPULAÇÃO — 16.000 h.

SUPERFICIE — 599 km<sup>2</sup>. — Além da parte continental, Itaguahy comprehende as ilhas da Madeira, do Gato, Martins, Cabras, e uma parte da ilha Itacurussá.

DISTRICTOS — Itaguahy, Seropedica, Paracamby, Corôa Grande e Caçador.

POVOAÇÕES — Piracema, Mazomba, Grota Grande, Buraco Fundo, S. Pedro e S. Paulo, Grimaneza, etc.

LIMITES — Barra do Pirahy, Pirahy, S. João Marcos, Mangaratiba, bahia de Sepetiba, Districto Federal, Nova Iguassú e Vassouras.

RIOS — O Guandú, o Itaguahy, o Grimaneza, o Mazomba, os correjos Teixeira, Quilombo e alguns outros pequenos cursos d'agua que vertem para o ribeirão das Lages e para o Oceano.

SERRAS — A do Leandro, ao sul; a de Itaguassú, nas divisas do municipio de São João Marcos; e a de Catumby, ao centro, servindo de divisor das aguas do municipio.

CLIMA — Secco e ameno, na serra; humido e quente na baixada.

PRODUCCÃO — Terras fertes, produzindo café, arroz, feijão, algodão, canna, mandioca, fumo, fructas, legumes, baunilha, etc. A vida agricola de outr'ora desapareceu com a extincção do captiveiro e o municipio é hoje méra-

mente criador; a sua população pecuaria é de 14.000 cabeças de gado de varias especies. A sua industria consiste na extracção de lenha e na fabricacção de carvão. Exporta fructas, legumes, lenha, carvão, milho, cereaes, aguardente, batatas, madeiras, cal, tijolos e telhas. Preço das terras: 100\$000 o hectare.

**VIAÇÃO** — Além da Central, que ahi tem tres estações (duas no ramal de Angra e uma no de Paracamby) possui o municipio a estrada de rodagem que da cidade vae a Arrozal, no visinho municipio de S. João Marcos, ligando-se, por outro lado, ao Curato de Santa Cruz, no Distrito Federal; e as que se dirigem para Corôa Grande, no litoral, e para Belém, no visinho municipio de Vassouras, passando por Bananal. Outra estrada liga a sede do districto de Paracamby a Bom Jardim, do municipio de Pirahy. A estrada Rio-São Paulo corta o municipio na direcção SE-NO.

\* \* \*

A linha toma o rumo oeste. E depois de atravessar o correjo Arapucaia, inflecte para sudoeste, em busca das praias do Oceano Atlantico, em cujas areias repousam os alicerces da proxima estação Corôa Grande.

Trese solidos pontilhões, cuja extensão varia entre tres e quatro metros, existem neste trecho, dando passagem aos ribeirões João Viuva, das Lavadeiras, da Lage, Monjolos, do Cação, Vermelho, Ferreira, do Forte, etc., sendo o ultimo o do Claudio, na chave inferior da estação

*Corôa Grande* — K. 75.679

S. Benedicto da Corôa Grande, povoação de pescadores, deu o nome á estação.

Em frente á povoação ficam as ilhas do Gato, das Cobras, do Martins, de Maria Miz, e a da Madeira, de grandes proporções.

Logo ao partir de Corôa Grande a linha atravessa o correjo da Escola. Uma modesta e solitaria capella apparece, á direita. Depois (k. 76.897) é o Itúmirim cortado por uma ponte de 13<sup>m</sup>,25.

Adeante, passa o trem pelo antigo *Desvio dos Ingleses* — os ingleses, esses embevecidos namorados da natureza brasileira. Assente em um reconvavo, lá está a casa de campo (hoje abandonada), perto da praia e junto da montanha de cuja elevada e umbrosa encosta se despenha a formosa cachoeira do Itúguassú.

Em seguida, (k. 77.765) são as aguas do Itúguassú transpostas por uma ponte de 31<sup>m</sup>,72. E' ainda atravessado o correjo Botafogo.

Pela ponte do Muxicongo (k. 80.614), entra o trem no municipio de Mangaratiba, atravessando um pouco além, (k. 80.897), um pontilhão de 6<sup>m</sup>,00. Quadrado, simples e pobre, apparece, á direita o cemiterio de

*Itacurussá* — K. 81.522

*Ita-curuçá*, a cruz de pedra ou de ferro.

A estação fica situada na povoação de Itacurussá, séde do 3° districto do municipio de Mangaratiba.

Construida sobre a areia, com a frente para o mar e ladeada de habitações, destaca-se, logo á entrada da povoação, a velha egreja de estylo rococó.

Com a passagem da Estrada as construcções modernas vão apparecendo, notando-se já alguns predios novos.

Em frente, separada por um canal profundo e estreito, fica a ilha de Itacurussá, montanhosa e coberta de vegetação.

Ha em Itacurussá um grande movimento de pescadores, activo commercio e fabricas de conservas de peixes.

O porto, que dá accesso a navios de grande calado, mantém uma linha de communicações maritimas com a povoação de Abrahão, 5° districto do municipio de Angra, situado na Ilha Grande.

O trem prosegue por entre a paisagem estupenda.

As ilhas Vandia, do Socó, do Alberto, das Enxadas; mais longe a Ilha Furtada, a do Jaguarão e a do Vigia, destacam-se da quantidade de pequenas ilhotas que povoam o oceano. Entre todas, porém, a que mais curiosamente prende a attenção do passageiro, é a ilha do Bandolim, assim chamada porque a sua forma e a disposição de uns coqueiros que nella viçam, dão-lhe a perfeita semelhança de um bandolim emborcado, com as respectivas chaves.

Um pouco ao sul da Ilha do Alberto fica o pharol de Itacurussá.

Ao longe, percebe-se o Pico de Marambaia (750 mts.) no extremo oeste da restinga do mesmo nome.

Depois de transpostos tres pequenos pontilhões, um sobre pequeno correjo, é o rio Catumby atravessado (k. 84.647) por uma ponte de 21<sup>m</sup>,41. Esta ponte fica situada na fóz do rio, cujas aguas ahí se espalham sóbre as alvas areias da praia de

*Muriquy* — K. 85.612

Corrupç. de *myra-ki*, gente suja. E' uma especie de simios amarellos (*Atteles hypoxanthus*).

A estação está construida em uma estreita planura, entre a praia e a encosta elevada; é daqui que melhor se contempla a ilha do Bandolim, formosa e excêntrica.

Logo depois da estação (k. 85.844) é transposta a ponte do Muriquy, de 13<sup>m</sup>,25.

Prosegue o trem, agora entre a rocha despida de vegetação e o mar coberto de ilhas.

Depois de um córte aberto no blóco rochoso abre-se um pequeno campo onde se acha o estribo *Praia Grande* (k. 88...) que toma o nome de praia a cujas bordas fica situado.



Praia Grande

No k. 90.259 é transposta uma ponte; e logo depois della apparecem as ruinas do antigo mercado de escravos pertencente a Luis Fernandes Monteiro — Barão de Sahy.

Os vestigios desse monumento de ignominia, que tão negras evocações trazem ao espirito do passageiro, alli perduram.

Empedernidas, como a alma do traficante, aquellas paredes não oscillaram, não ruiram, á passagem trepidante da locomotiva.

Depois de atravessada pequena planicie salitrosa, onde foi a estação *Sahy* (\*) (k. 91.312), a linha transpõe o rio

---

(\*) *Sahy* — corrupç. de *ça-y*, olhos pequenos, vivos; nome de umas aves pequenas, do genero *Tanagra*; designa tambem uma especie de simios, do genero *Cebus* e que é o mesmo saguim.

Sahy, por uma ponte de 31<sup>m</sup>,00 (k. 91.886), passa por entre as ruínas da casa de morada do referido Barão de Sahy, e momentos depois chega a

*Ibicuhy* — K. 95.200

Corrupç. de *yby-cuy*, terra fina, areia, pó.

Ao redor da miniatura das suas praias alvissimas, vão-se erguendo em *Ibicuhy* modernas edificações, *chalets* e *bungalows* elegantes que transformarão em breve o maravilhoso recanto em uma esplendida estação balnearia.

Com as futuras obras das suas grandes officinas hydro-electricas de Mambucaba, a Central terá que utilizar o porto de *Ibicuhy*, por ser elle o unico proprio para a baldeação do pesado material de machinas a ser empregado naquellas obras. Accessivel, como o de Itacurussá, a



*Ibicuhy*

embarcações de grande porte, porém muito mais amplo que aquelle, o porto de *Ibicuhy* offerece tão manifestas vantagens que a propria iniciativa particular não vacillou em empregar capitães avultados nas obras que alli se observam, de construcção do porto.

Continúa o trem a dois palmos do oceano, por entre córtes de rocha granitica e grande quantidade de pedras soltas. Destacam-se, no mar, nas proximidades da Ponta de

Itabóca (pedra arrebetada, furada) as ilhas Guahyba e Guahybinha.

Fechada, esguia, construída em estylo... desconhecido, passa a estação.

Eng.º Junqueira — K. 98.801

Gabriel Junqueira, engenheiro da Construcção ao tempo da inauguração do ramal.

A linha deixa agora a direcção sudoéste; e acompanhando sempre as anfractuosidades da costa, segue a fórma da Ponta de Itabóca, descrevendo uma grande curva e tomando exactamente a direcção opposta áquella que vinha seguindo.

Estamos na margem oriental da pequena e linda bahia de Mangaratiba.

No k. 101.... passa o trem pela parada *Ribeira* (nome do bairro a que serve), chegando pouco depois a

## MANGARATIBA

Rio .....	103 k. 241
Altitude .....	2 m. 000

Corr. de *mangará-tyba*, mangarás em abundancia.

Em 1620 Martim de Sá, capitaneando um numeroso grupo de indios *tupiniquins* estabeleceu-se na ilha de Marambaia, mudando-se mais tarde para o logar da Ingahyba, onde foi erigido, na praia, um templo dedicado a São Braz.

Muito depois, entretanto, em 1688, "por desabrido aquelle logar, onde a resaca é constante", foi a aldeia mudada para o local em que se encontra hoje a villa de Mangaratiba.

Em 1785 já o Padre Salvador Francisco da Nobrega ahi encontrou, edificado pelos indios, um templo "dedicado á Mãe de Deus, sob o titulo particular de — Guia". Erigida a capella muito antes de 1700, só em 16 de janeiro de 1764 foi elevada a igreja parochial.

A aldeia, que em 1802 apenas possuia 70 casas e sem embargo de serem os seus habitantes "homens pouco affeitos aos trabalhos da lavoura e mais geitosos para o exercicio do remo", prosperou, e em 11 de novembro de 1831, era elevada á categoria de villa com a denominação de N. S. da Guia de Mangaratiba.

A villa de Mangaratiba é um dos mais formosos e convidativos recantos dos arredores do Rio de Janeiro.

Edificada á margem de formosissima bahia, em um pequeno espaço de terreno onde, entre a placidez das aguas azues e a suavizada penumbra da serra, as construcções se adensaram bordando ruas regulares e limpas, a interessante villa offerece o aspecto de uma miniatura de cidade.

A consoladora quietação da sua vida rural é periodicamente interrompida pela rumorosa visita domingueira de turistas que ás centenas enchem-lhe as ruas placidas e as pensões socegadas.

Possue agua canalizada, illuminação electrica, bem abastecidos estabelecimentos commerciaes, bons predios, destacando-se de entre estes o antigo solar do Barão de Sahy, ultimamente reformado pelo seu actual proprietario, Senhor Olympio Miguel Simões (\*).

A dois kilometros de Mangaratiba, no fundo da bahia, existiu outr'ora uma verdadeira cidade — o Sacco de Mangaratiba.

Ponto de convergencia e de sahida forçada de toda a producção das redondezas, bem como do café e dos cereaes trazidos, por magnifica estrada de rodagem, de São Paulo e Minas, o Sacco de Mangaratiba tornou-se, pela sua situação geographica, notavel emporio maritimo, onde se armazeonavam todos os generos vindos daquellas regiões fartamente productoras.

Ainda hoje, quem por alli passa, depara com os attestados vivos do que foi outr'ora a extincta cidade. Por toda a parte se estendem restos de edificações colossaes, esquelotos seculares envoltos na caricia das bromelias e dos fétos, não raro percebendo-se entre elles, sob a cortina verde dos museíneos, as ogivas carcomidas de um portão outr'ora principesco.

**HOTEIS** — *Hotel Balneario* e varias pensões.

**POPULAÇÃO** — 7.763 h.

**SUPERFICIE** — 522 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — Mangaratiba, Jacaréhy e Itacurussá.

**POVOAÇÕES** — Santo Antonio da Praia, S. Braz, Morro Azul, etc.

**LIMITES** — S. João Marcos, Itaguahy, Angra e Oceano Atlantico.

---

(\*) Conta-se que, para receber o Imperador D. Pedro II o Barão reformára completamente o palacete, gastando nessa reforma cerca de 20:000\$000; e que o Imperador foi a Mangaratiba e... não visitou o Barão.

**RIOS** — O municipio tem uma só vertente para o oceano, que delle recebe o Muxicongo, o Catumby, o Sahy, o rio do Sacco, os ribeirões Ingahyba e Coatiguara, e outros pequenos cursos d'agua, quasi todos formando lindas cachoeiras.

**SERRAS** — A do Leandro, a do Itaguassú e a das Lages.

**CLIMA** — Tropical, amenizado á noite por constante ventilação.

**PRODUCCÃO** — Terras ferteis, produzindo café, algodão, cereaes, canna, mandioca, fructas, legumes, etc. A lavoura de bananas é muito importante, embora incipiente. O municipio possui cerca de 1.500 cabeças de gado de varias especies, consistindo a sua industria na pesca e nas fabricas de conserva de peixes. Exporta peixe, amendoim, pedras, fructas, carvão vegetal, milho, feijão, aguardente, farinha, madeiras, lenha, tijolos, telhas, café, etc. Preço das terras: 200\$ o hecl.



**VIAÇÃO** — A Central córta toda a orla atlantica do municipio, nelle possuindo já sete estações. Excelente estrada de rodagem que se desenvolve na direcção norte, liga a villa á cidade de S. João Marcos, séde do municipio do mesmo nome; essa estrada, que ligava o porto do Sacco ao interior de S. Paulo e Minas, foi ultimamente reconstruida pelo Governo do Estado do Rio; della ainda restam, não só a honra historica de ter sido palmilhada varias vezes pelo regio sequito do Imperador D. Pedro I, como tambem as primi-

tivas obras de arte, verdadeiros monumentos de solida construcção colonial. Até Passa Tres, essa estrada conta 43 kms. Partem de Mangaratiba as linhas marítimas que a ligam a Jacaréhy, Abrahão, Paraty e Angra dos Reis. O serviço é feito por lanchas pertencentes á Empresa Sul Fluminense e que estão em correspondencia com os trens da Central.

Entre Mangaratiba e Angra já se acha construída a linha, na extensão de 60 k. faltando-lhe apenas os trilhos.

## RAMAL DE AUSTIN

A linha de Austin, cujo fim principal foi facilitar o transporte de gado para o Matadouro de Santa Cruz, (\*) deveria, para preencher mais economicamente aquelle objectivo, ter partido da estação de Belém. Teria attingido, com os mesmos 34 kilometros, o ponto visado, e encurtaria de 13 kilometros o seu desenvolvimento entre Belém e Santa Cruz. Isto é, o percurso entre estas duas estações, que por Deodoro é de 73 kilometros e por Austin 47, passaria a ser, em linha directa, de 34.

Mas o facto está consummado; e a regra geral é applaudir os factos consummados. Não fuja-mos á regra.

A nova linha é, incontestavelmente, de grandes effeitos economicos. Por ella, em breve, não só os trens da Oéste, como os da Sul de Minas, virão a Alfredo Maia.

Pelo decreto n. 5.041, de 28 de setembro de 1926, o governo encampou, para o entregar á Central, o trecho da Sul de Minas que vae de Santa Rita a Passa Tres, abrindo, no mesmo decreto, um credito de 3.000:000\$ para a construcção do prolongamento até Angra. Tivesse sido aquelle credito devidamente applicado, e já os trilhos da Sul de Minas estariam talvez no litoral (Angra dos Reis).

A ligação entre Angra e Mangaratiba, não póde deixar de fazer-se em breves dias. E' uma questão de boa vontade, de "um bom momento", dos responsaveis pela orientação da nossa expansão economica. O leito da Central, ligando esses dois pontos, está, como dissemos em outra parte deste livro, quasi completamente concluido.

Desviado o credito acima referido, para attender a serviços de outra natureza, continuaram as pontas dos trilhos

---

(\*) Para o mesmo fim, já em 18 de março de 1872, o Dr. Thomaz Cockrane requeria á S. A. Imperial a Princesa D. Isabel, a concessão de privilegio para construcção de um ramal ferreo, de bitola larga, das immediações de Maxambomba ao Curato de Santa Cruz.

da Sul de Minas, a enferrujar em Passa Tres, por falta de atrito salutar do seu complemento — a ródá.

Mudado o governo em 1914, e consequentemente mudado o programma financeiro com que cada um delles inutiliza o trabalho do antecessor, lá permaneceram os 30 kilometros de linha da Central, entre Mangaratiba e Angra, abertos, construidos, faltando-lhes porém os dois fios de aço que caracterizam os caminhos ferreos.

Attingido o porto de Angra os trilhos da Central encontrarão os da Oéste, o que importa na esperança de uma immediata ligação com a Sul de Minas porque, quando não seja cumprido o decreto acima citado, poder-se-á ligar, um pouco aquem de Rio Claro, a linha da Oéste com a da Sul de Minas em Passa Tres; é um trecho de 10 kilometros, dos quaes nove já têm o leito prompto.

Feito isso, e estabelecida a linha mixta entre Santa Cruz e Angra, estará fechado o circuito da Linha Auxiliar, pelo contacto já existente em Santa Rita do Jacutinga.

E os trens da Oéste e da Sul de Minas, virão a Alfredo Maia pela nova linha da Central.

O novo ramal representa uma extensão de 34 kilometros, com bitola mixta: 30 kilometros na direcção SO, até Santa Cruz, no ramal de Angra; e 4 kilometros na direcção NE, até Carlos Sampaio, na Linha Auxiliar.

Em todo o seu percurso numerosas são as obras de arte. Dentre ellas, devemos destacar as seguintes: ponte de 120 metros, sobre o Guandú-mirim; pontilhão de 15 metros; quatro pontilhões de 6, e seis pontilhões de 5 metros; e 80 boeiros. Além disso, foram construidos quatro grupos de 5 casas cada um, para residencia de trabalhadores.

O ramal foi inaugurado em 5 de fevereiro de 1929. A sua construção foi chefiada pelo engenheiro Jurandyr Pires Ferreira e a execução das obras coube ao empreiteiro Alfredo Dolabella. Os trabalhos tiveram inicio em 1926 e estiveram paralisados, por falta de verba, durante o periodo de sete mezes.

A linha foi construida, numa grande extensão, em terrenos doados á Estrada pelo Conde Modesto Leal (\*); ella é toda traçada na bacia do rio Guandú, tendo á direita a serra de Catumby, e á esquerda a de Madureira. Atravessa o territorio do Estado do Rio (municipio de Nova Iguassú), desde Carlos Sampaio até a ponte do Guandú-mirim; e dessa ponte em deante o do Districto Federal.

(\*) Alguns desses terrenos foram comprados, em 1911, á Condessa de Aljezur (D. Anna Carolina Saldanha da Gama), segunda mulher do Conde de Aljezur. Pertencem hoje á Companhia Normandia, da qual são maiores accionistas os irmãos Guinle.

Conta quatro estações, sendo a primeira

*Cabuçú* — K. 49.623

Corrupç. de *caba-uçú*, o vespão, o maribondo; uma especie de abelhas.

Primitivo engenho do Cabuçú que, com o de Marapicú, formava as duas mais importantes propriedades agricolas do Morgadio de Marapicú, que possuía 200 escravos e que produzia annualmente 120 caixas de assucar e 35 a 60 pipas de aguardente. Esse Morgadio foi instituido em 1772 por D. Helena Ramos, filha de Clemente Pereira de Azeredo Coutinho e Helena Andrade Souto Maior.



“Cabuçú”

A' direita desta estação está situado um vasto edificio (Packing House)



“Engo. Araripe”

com as mais modernas installações para o acondicionamento da laranja (2.400 caixas diarias) a exportar para o estrangeiro. Pertence á firma Guinle & Cia., que tem na região um plantio de cerca de um milhão de pés daquella auranciacea.

A segunda estação, que ainda

não foi inaugurada, se localizará no k. 54.903. A terceira é

*Engenheiro Araripe* — K. 58.823

Paraizo, é o nome da localidade. Arthur de Alencar Araripe, Intendente da Estrada, fallecido em 1918.

Um pouco além de Eng. Araripe é a linha atravessada (por meio de extensa passagem superior) pela estrada de rodagem Rio-S. Paulo.

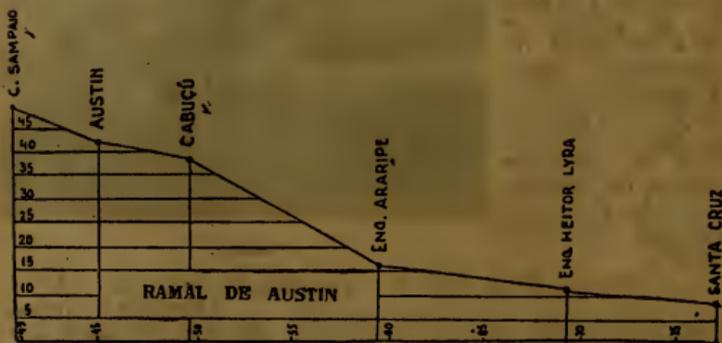
Essa mesma estrada atravessa o Guandú-mirim em linda ponte paralela á da Central.

Chama-se a quarta estação

*Eng. Heitor Lyra* — K. 68.103

Heitor Lyra da Silva, Chefe da Tracção Electrica.

*Santa Cruz* — K. 76.303



## RAMAL DE S. PAULO

O ramal de São Paulo constitue a mais notavel das linhas ferreas sul-americanas.

Nem ha, no continente, estrada de ferro que ligue dois emporios commerciaes tão importantes como as cidades do Rio e de São Paulo.

No seu percurso, de 390.931 mts. o ramal, propriamente dito, serve a 17 florescentes cidades que lhe augmentam o valor industrial e proporcionam á vista do passageiro as delicias da variedade na viagem que, por si, já é naturalmente encantadora.

Quasi todos os trens de passageiros desta linha partem directamente da estação D. Pedro II.

O ramal entretanto tem inicio na estação de Barra do Pirahy, onde, em cumprimento do decreto de 9 de maio de 1855, a Estrada dividiu-se nos dois ramaes: o de Porto Novo, em Minas, e o de Cachoeira, em São Paulo.

Foram inaugurados successivamente no ramal de Cachoeira: o trecho de Barra do Pirahy a Barra Mansa (k. 154.035) em 16 de setembro de 1871; o de Barra Mansa a Floriano (k. 172.910) em 19 de agosto de 1872; o de Floriano a Eng<sup>o</sup>. Passos (k. 216.554) em 30 de junho de 1873; o de Eng<sup>o</sup>. Passos a Lavrinhas (k. 245.839) em 21 de outubro de 1874; o de Lavrinhas a Cachoeira (k. 265.492) em 20 de julho de 1875.

O trecho de Cachoeira a São Paulo constituia a antiga E. F. S. Paulo-Rio de Janeiro, que iniciou os seus trabalhos no Braz, em 6 de novembro de 1875, chegando a linha, de bitola de 1<sup>m</sup>.00, á Cachoeira, em 8 de julho de 1877.

A E. F. S. Paulo-Rio de Janeiro foi incorporada á Central por decreto n. 701, de 30 de agosto de 1890 e o



Carro do Imperador — 1876 (Companhia E. F. S. Paulo — Rio de Janeiro)

alargamento da bitola foi inaugurado em 1896 e concluído em 1908. Ao partir de

*Barra do Pirahy* — K. 108.222

o trem cruza uma passagem superior, atravessa os graciosos suburbios da cidade e marginando sempre o Parahyba por entre uma série de verdejantes serros, prosegue a sua marcha. E então, aos olhos do passageiro se apresenta o grandioso scenario formado pelas ramificações da serra do Mar, á esquerda, pelas da Mantiqueira, á direita e no centro pelo pittoresco valle do Parahyba.

Esta paisagem, *mutatis mutandis*, é admirada até ás proximidades de Guararema, nas altitudes da divisória das aguas do Parahyba e do Tieté.

Transposta a ponte do k. 110.020, vae o trem a  
*Pulverização* — K. 110.668

Foi installada para servir á usina de pulverização do carvão nacional empregado pela Estrada; hoje é deposito armazenador de carvão.

*Santa Cecilia* — K. 112.508

Depois de Santa Cecilia o trem córta um pequeno correjo (k. 112.547) e passa por

*União* — K. 115.836

que, inicialmente (1920), teve o nome de “Eng<sup>o</sup>. Neiva”.

Tanto aquella como esta são estações cujos nomes se reportam a antigas fazendas existentes nas respectivas localidades.

Um lindo ribeirão é transposto quasi na propria foz (k. 116.545-5<sup>m</sup>,60).

*Dr. Luis de Paula* — K. 117.643

Dr. Luis de Paula, medico clinico, ha longos annos residente em Barra do Pirahy.

Depois de atravessar a ponte União (k. 117.778-6<sup>m</sup>,90) e a do k. 117.913, passa o trem por

*Vargem Alegre* — K. 121.890

Situada na séde do 5<sup>o</sup> districto (do qual tomou o nome) do municipio de Barra do Pirahy.

Ahi está installada a Colonia de Alienados mantida pelo Estado do Rio e ultimamente remodelada.

A estação serve a uma importante zona caféeira.

De Vargem Alegre parte o trem cortando pastagens salpicadas de cabeças de gado, isoladas umas, outras em pequenos grupos; “paisagem e gado” cuja melancholia mais aviva a lembrança do que foram, no Imperio, essas uberrimas paragens cultivadas pelo braço negro e onde feracissimos cafézaes tão cubiçada tornaram a abençoada nesga de terra.

Depois de Vargem Alegre entra o trem no municipio de Pirahy e após a travessia dos ribeirões João Congo (k. 123.609), Maria Preta (k. 125.548-9<sup>m</sup>,70), e Cachimbáu (k. 128.628-10<sup>m</sup>,00), córta um pequeno correjo (k. 129.175-1<sup>m</sup>,40) e chega a

*Pinheiro* — K. 130.192

José Breves Pinheiro, antigo fazendeiro da localidade, foi quem deu o nome á estação.

Pertence ao municipio de Pirahy (\*) e goza de excelente clima com a temperatura média de 20°.8. Ahi se acham localizados o Posto Zootechnico e a Escola Superior de Agricultura pertencentes ao Ministerio da Agricultura.

Pinheiro é ligada á séde do municipio por excellente estrada de rodagem de 20 k.; á cidade de Barra do Pirahy por outra de 25 k.; e ao districto de Arrozal por outra de 12 k.

Foi séde da extincta 1ª. Residencia do ramal de São Paulo.

Depois de atravessar a ponte de Tres Póços (k. 135.320 -8<sup>m</sup>,90), o trem passa por

*Tres Póços* — K. 135.768

Nome de importante fazenda fundada por D. Ceilia de Moraes Monteiro de Barros.

Entrando no municipio de Barra Mansa, pela ponte Nova (k. 136.541-6<sup>m</sup>,05), o trem penetra depois no primeiro tunnel do ramal (k. 137.916-71<sup>m</sup>,06) e passa pela estação

*Rademaker* — K. 138.353

Jorge Rademaker Grunewald, Chefe do Trafego em 1876. Prosegue o trem. O pontilhão do Bruno (k. 141.885) e a ponte das Mercêdes (k. 143.165), são rapidamente

---

(\*) *Pirahy* apresenta simultaneamente dois aspectos contrarios: o da garridice peculiar á época de "la garçonne" e o de veneravel reliquia de um passado de grandezas: lindos e modernos jardins, Camara e Cadeira de construcção leve e graciosa, ao lado de vetustos sobradões de estylo colonial que ourelam estreita e socegada rua calçada á lages. No fim da rua, como um traço de união entre a *urbs* e a zona rural, depara-se elevada ponte sobre o Pirahy; bem localizado, em frente, fica o vasto e solido predio da Casa da Misericordia.

A cidade tem hotels, escolas, agua canalizada e iluminação electrica.

Em 1817 era freguezia. Creada villa em 1837, tomou os fóros de cidade em 1874.

A igreja matriz, sob a invocação de Nossa Senhora Santa Anna, é um lindo templo, esplendidamente situado a meia costa da colina em cujas fraldas repousa a cidade.

O municipio, fertil e saudavel, possui importantes lavouras. Nelle está situado o celebre Salto do Ribeirão da Lage, manancial de força e de riqueza da Companhia Light and Power.

Preço das terras: 80 a 120 mil réis por hectare.

A estação da Sul de Minas, que serve a cidade, marca a altitude de 357 mts. e dista 25 k. de Barra do Pirahy e 13 de Passa Tres.

Da séde a Bom Jardim e a Barra Mansa, distam, por estrada de rodagem, 18 e 39 k., respectivamente.

População — 14.500 h.

Superficie — 841 km<sup>2</sup>.

transpostos. Isolado, no alto, surge á esquerda um elegante *bungalow*.

Depois do pontilhão da Agua Limpa (k. 143.828) passa o trem por

*Volta Redonda* — K. 144.482

Uma linda curva formada pelo Parahyba nas immediações, deu o nome á estação.

Serve a graciosa povoação de Volta Redonda, situada além do rio, cujas margens são ahí ligadas por extensa ponte.

São transpostas as pontes do Brandão (k. 145.322-21<sup>m</sup>,98), e do k. 149.584.

No k. 152.363 o trem atravessa a ponte Barra Mansa, de 22<sup>m</sup>,00, sobre o rio do mesmo nome, chegando um pouco depois a

## **BARRA MANSA**

Rio. . . . .	154 k. 035
S. Paulo. . . . .	345 k. 118
Altitude. . . . .	376 m. 000

Toma o nome do rio Barra Mansa que ahí desagúa no Parahyba.

Situada á direita deste rio, em pittoresca eminencia, a pequena Barra Mansa, garrida e asseada, deixa sempre a melhor impressão ao passageiro.

A povoação do Curato de São Sebastião de Barra Mansa da Provincia do Rio de Janeiro foi erecta em villa, com a denominação de Villa de São Sebastião de Barra Mansa, em 3 de outubro de 1832. A lei provincial n. 990, de 15 de outubro de 1857, deu-lhe os fóros de cidade.

Capella em 1820, curato em 1829, transformou-se em matriz na data da elevação á categoria de villa.

Custodio Ferreira Leite (Barão de Ayuruóca), D. Marianna Leite Guimarães, Antonio Marcondes do Amaral, e outros, foram os iniciadores da fundação da cidade.

Possue 18 ruas, algumas muito bem calçadas a paralelepipedos e mac-adam, bellas praças ajardinadas, bons predios (3.000 em todo o districto).

Ha um grupo escolar, 11 escolas isoladas, a Escola Monteiro de Barros e a Escola nocturna Vieira da Silva. O Governo do Estado acaba de fundar em Barra Mansa uma Escola Normal. A bibliotheca municipal conta 3.370 volumes e a cidade conta 7 jornaes periodicos.

E' dotada de luz e força electrica, agua canalizada, rêde de esgotos e telephonia.

O edificio da Prefeitura, construido em 1861, é de imponente belleza architectonica. A matriz é das mais bellas do interior fluminense.

A agencia do Banco do Brasil, o Moinho Santista, de 7 andares, o Grupo Escolar, o Casino, destacam-se entre os mais importantes edificios.

A praça do Centenario, fronteira á Prefeitura, executada pelo consagrado paisagista Glaziou, o mesmo que traçou a Quinta da Boa Vista, encanta pela sua belleza. Foi modernizada e conta com innumeradas distrações, que constituem grande prazer para as creanças.

Muito linda igualmente, é a praça Ponce de Leon, em frente á Matriz, com moderno systema de iluminação electrica subterraneo e confortaveis bancos de cimento armado.

A principal arteria da cidade é a avenida Joaquim Leite, de grande largura, com uma série de refugios ao centro.

A "Assistencia aos Necessitados" e a "Casa de Misericordia", piedosos institutos de caridade, merecem menção especial.

Além das capellas de Santa Cecilia, São Benedicto e Nossa Senhora Aparecida, possui a cidade uma bella Matriz, consagrada a São eSbastião.

**HOTEIS** — *Hotel de Oéste* e *Hotel Careca*.

**POPULAÇÃO** — 30.000 h. — Da séde, 8.000

**SUPERFICIE** — 1.184 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — Barra Mansa, Amparo, Divisa, Espirito Santo, Quatys, São Joaquim (\*) e Falcão.

**POVOAÇÕES** — Saudade, Tijuco, Rosita, Antonio Rocha, e Volta Redonda.

**LIMITES** — Estados de Minas e São Paulo, e municipios de Valença, Barra do Pirahy, Rio Claro e Rezende.

**RIOS** — O territorio é atravessado pelo Parahyba e seus tributarios Bananal, Barreiro, Turvo e diversos ribeirões; e pelo Rio Preto, nas divisas com o Estado de Minas.

**SERRAS** — Do Rio Bonito, das Minhocas e outros contrafortes da Mantiqueira com denominações locaes.

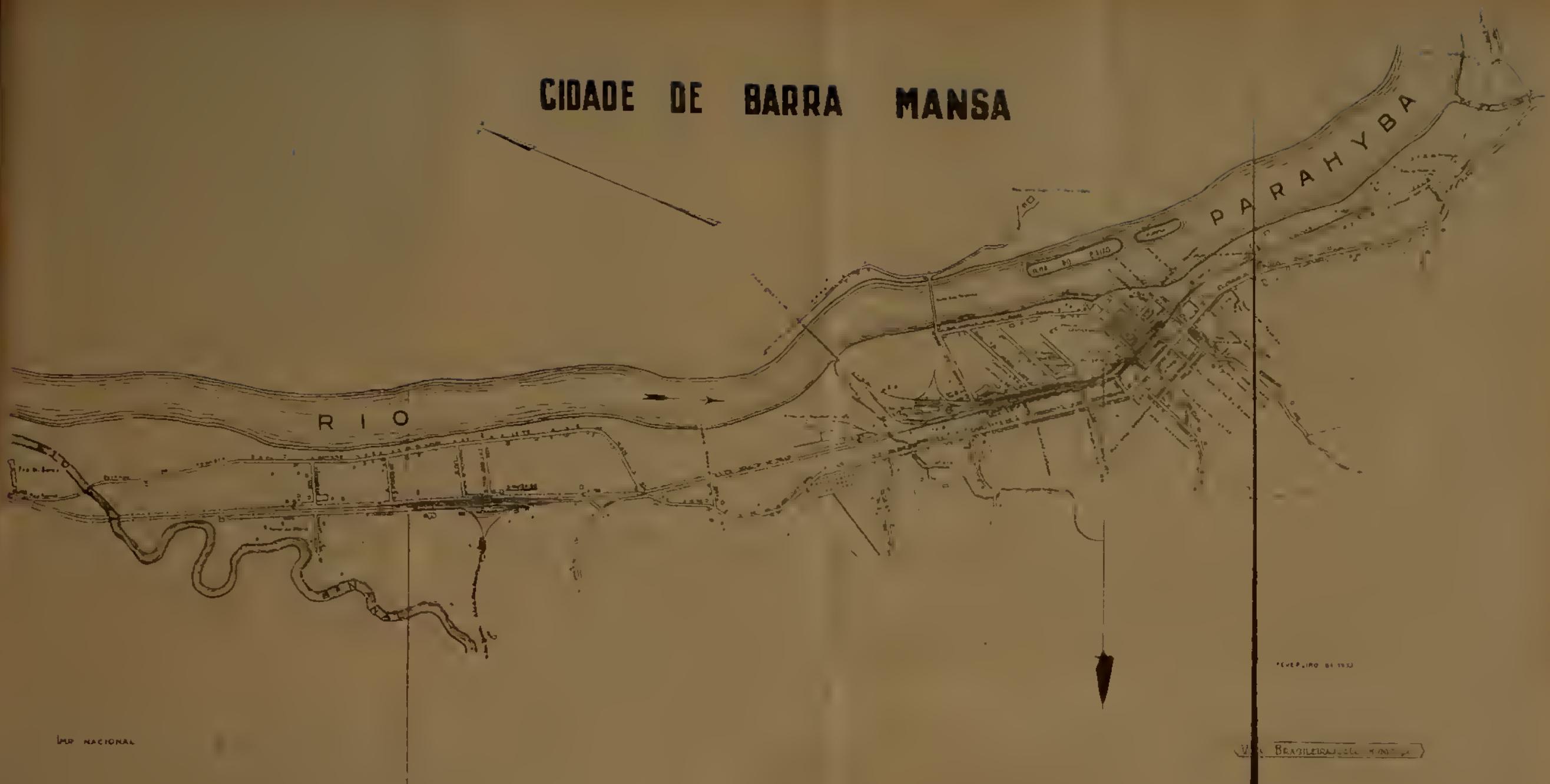
---

(\*) Consta, sobre a origem do arraial, a seguinte lenda: tres irmãos, ao sahirem de casa, combinaram que, onde se encontrassem ao meio dia, ahi estabeleceriam a séde de uma freguezia.

E cumpriram o ajustado, erigindo na localidade a capella de São Joaquim.



# CIDADE DE BARRA MANSA



IMP. NACIONAL

BRASIL

CLIMA — Secco e ameno.

PRODUCCÃO — O sólo é rico e fertil, nelle se encontrando muitas jazidas mineraes: argila, calcareo, ferro, manganez, talco, kaolim, graphite, mica, etc. Ha no municipio grandes culturas de canna e café e desenvolvida industria pastoril (33.000 cabeças de gado). Ha tambem fabricas de banha, vinhos, aguas gazoas, tecidos de malha, malas, algodão, lã e sêda, a fabrica de pilhas Gaillard, a estamperia da Sociedade União Industrial, o Moinho Santista e as im-



Barra Mansa — Moinho Santista

portantes officinas da Oéste de Minas. Exporta banha, artigos de folha de Flandres, sabão, cal, telhas, etc. Preço das terras: 2:500\$ a 3:000\$, nas proximidades da séde municipal.

VIAÇÃO — O territorio de Barra Mansa é cruzado pelas estradas de ferro Central e Oéste de Minas; a Central atravessa-o por 38 kilometros, de Tres Poços a Floriano.

Barra Mansa é estação inicial da Oéste de Minas, que, em direcções oppostas, se dirige a Angra dos Reis, no litoral do Estado do Rio, a 107 k., e a Patrocínio, no Estado de Minas, a 793 k.

Além das de ferro, existem as estradas de rodagem de Volta Redonda ao Amparo, com 24 k.; a de Floriano a Quatys; a de Barra Mansa ás margens do Rio Preto; a de Barra Mansa ao Rio Claro, com 30 k.; e a de Barra Mansa a Bananal, em São Paulo, com 22.

\* \* \*

De Barra Mansa segue o trem pela direita do Parahyba e sempre em sentido opposto ao seu curso.

Ha ahí trechos de impressionante belleza no vasto scenario que o rio sulca com as suas aguas, ora espumosas e murmurantes, ora serenas e silenciosas como as de um lago tranquillo.

No k. 154.810 é atravessada uma ponte.

*Saudade* — K. 156.473

Saudade, palavra que já perdeu os decantados fóros de exclusividade para a nossa lingua, (Carolina Michaelis — A saudade portugueza), se bem que continue a "soar meigamente", maxime, aos ouvidos de quem viaja. Uma saudade, provavelmente, deu o nome á primitiva fazenda ahí existente, que o trãnsmiltiu á estação.

Aquí se verifica o entroncamento do sub-ramal de Bananal.

Logo além da estação, a linha atravessa a ponte do Bananal, de 51<sup>m</sup>,86, sobre o rio do mesmo nome (k. 157.609); depois margeia o Parahyba muito de perto, correndo o trem por entre as aguas largas e tranquillias e os montes successivos da encosta abrupta; é transposto o correjo Goiabal (k. 162.172-6<sup>m</sup>,00); já se começam a perceber as cristas azuladas da imponente Mantiqueira.

Transposta a ponte de Pombal (k. 164.364-6<sup>m</sup>,02), chega o trem a

*Pombal* — K. 164.798

Nome de antiga fazenda situada na localidade.

O trem corta o correjo Lagoinha (k. 168.417), pela ponte da Boa Viagem (5<sup>m</sup>,54), e passa pelo estribo

*Primavera* — K. 169.000

A' esquerda apparece, graciosa e humilde, a capellinha erguida a expensas dos operarios da antiga pedreira de Divisa; é transposta a ponte dos Orphãos (k. 169.723-18<sup>m</sup>,00); no k. 171.005, ponte de 7<sup>m</sup>,00.

E agora melhor se divisam os cimos da serra, que por fim se revelam em toda a plenitude da sua grandeza, na estação

*Floriano* — K. 172.910

A antiga "Divisa", primitivamente chamada "Passa Vinte", tomou o actual nome em homenagem ao Marechal Floriano Peixoto, que fôra procurar na amenidade de um clima salubre o lenitivo para males incuraveis, e que ahí veiu a fallecer em 1895, na fazenda do Paraiso, pertencente

ao Dr. Benjamin Franklin. Essa fazenda fica situada á esquerda, um pouco antes da estação.

Bem em frente a "Floriano" o Parahyba apresenta soberbo aspecto, inflectindo para o sul, como se quizesse, liquido gigante, fugir da Mantiqueira, gigante de pedra que lhe obumbra a margem esquerda em larga parte do curso.

A estação, que está situada na séde do districto de Divisa, serve a povoação de Remédios.

Ao partir de Floriano, a linha atravessa o correço Cachoeira (k. 173.050 - 6<sup>m</sup>,00), entra no municipio de Rezende e inflecte para suéste, abandonando por um breve trecho a margem do Parahyba; e por entre a linda paizagem, (que á direita é grandiosa) corta o rio Barreiro na ponte de Santo Antonio dos Barreiros, de 27<sup>m</sup>,22 (k. 180.545), e passa por

*Bulhões* — K. 182.186

Antonio Maria de Oliveira Bulhões, Eng<sup>o</sup>. Chefe da 3<sup>a</sup> Divisão (Pessoal Technico) em 1879.

Neste trecho, ao norte, distingue-se o alvo casario da povoação do Queima Pita, assente á esquerda do Parahyba, e onde termina a linha ferrea da Usina Porto Real.

Os ribeirões do Barbosa — ponte do Suspiro, de 5<sup>m</sup>,70 (k. 186.379), e Razo, bem como o correço Taquara (k. 187.123 — ponte da Jararaca, de 5<sup>m</sup>,82), e o pontilhão dos Ingêleses (k. 187.813), são atravessados pela linha entre Bulhões e

*Suruby* — K. 188.868

Chamou-se, durante muito tempo, "Oliveira Botelho"; vultou, em 1930, ao seu primitivo nome.

Era o ponto inicial da extincta E. F. Rezende a Bocaina, que tinha como "terminus" a estação Tibiriçá, além de São José do Barreiro, cidade paulista situada a 39 k. e assente na serra da Bocaina, em cuja vertente meridional tem origem o Parahyba.

Um pouco adeante da estação passa o trem para a margem esquerda do Parahyba, transpondo-o na ponte de Suruby, de 119<sup>m</sup>,48 (k. 189.191). E depois de transpor o ribeirão Lambary (17<sup>m</sup>,76-k. 190.029, chega a

## REZENDE

Rio.....	190 k. 777
S. Paulo.....	308 k. 376
Altitude .....	394 m. 690

Homenagem ao 5<sup>o</sup> Vice-Rei do Brasil, o 2<sup>o</sup> Conde de Rezende, D. José Luis de Castro.

É cidade desde 13 de julho de 1848 e séde de um dos maiores municipios do Estado do Rio. Foi fundada em 1744 por Simão da Cunha Gago, vindo de Ayuruóca. Em 1747 constituia-se a capella de N. S. da Conceição, confiados os serviços do culto ao Padre Teixeira Pinto. A 29 de setembro de 1801 era villa, levantada pelo Coronel Fernando Dias Paes Leme. Teve o nome de Parahyba Nova e depois o de Campo Alegre. Era o Timburibá, do gentio.



“Rezende”

Tem bons edificios, ruas bellamente calçadas a paralelepipedos, templos sumptuosos, excellent theatre, grande Casa de Misericordia, imprensa periodica, possui 2 grupos escolares e 11 escolas isoladas.

Na praça Pereira Barreto, ergue-se o busto do Dr. Luis Pereira Barréto, medico e scientista de merito e grande criador.

Ao lado do busto do Dr. Oliveira Botelho, na praça do mesmo nome, fica o monumento ao café, offerecido pela Sociedade Nacional de Agricultura, em 9 de dezembro de 1922. É um artistico obelisco em granito e bronze, rodeado de pés de café. O monumento significa a homenagem prestada ao municipio de Rezende, por ter sido no seu solo plantado o primeiro caféeiro do Brasil (\*).

(\*) Ellisé Reclus affirma que o “primeiro caféeiro, vindo de Cayenna, foi introduzido em Belém (Pará) em 1727”.

Uma esplêndida ponte metálica, com 257 metros, liga a cidade aos Campos Elyseos, na margem esquerda do rio.

“Rezende” é sede da 3ª Inspectoria de Linha.

**HOTEIS** — *Central e dos Viajantes.*

**POPULAÇÃO** — 35.000 h. — Da sede, 6.000.

**SUPERFÍCIE** — 2.126 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — O da sede, Campos Elyseos, Porto Real, Campo Bello, Sant’Anna, Vargem Grande, São Vicente Ferrer.

**POVOAÇÕES** — Bulhões, Queima Pita, Babylonia, Estalo, Itatiaia, Buraco Quente, Barreirinha. etc.

**LIMITES** — Barra Mansa, Estado de Minas e Estado de São Paulo.

**RIOS** — Correm pelo município o Parahyba, com os seguintes afluentes: Sant’Anna, Lage, Sesmarias e Barreiro; e o rio Preto, nas divisas com o Estado de Minas e que forma, no município, a poderosa cachoeira da Fumaça (5.000 cvs.-100 metros de queda).

**SERRAS** — As montanhas de Rezende são uma ramificação da serra da Mantiqueira, que parte do Itatiaia, com rumo léste.

**CLIMA** — Muito procurado. Temp. med. — 20°,7.

**PRODUÇÃO** — O solo do município contém sílex, argila, calcareos, kaolim, talco, cimento, manganez, malacheta, turfa e turmalinas. Possui mattas com boas madeiras e é proprio para todas as culturas, produzindo bem a alfafa, o fumo, uvas e fructas europeas. O Governo Federal mantém no município um horto florestal. Rezende conta 986 propriedades agricolas e 4.659.600 caféeiros. A industria pastoril possui estabelecimentos de primeira ordem, sendo os seus productos muito apreciados; a população pecuaria orça em 40.000 cabeças de gado. A produção do leite attinge a cerca de 12.000.000 de litros annuaes; a da manteiga anda por 80.000 kilos, e a do queijo 40.000. Outras industrias se desenvolvem no município, merecendo menção as suas fabricas de productos medicinaes, do molho aromatico, de bebidas, de banha, de linguiça e, principalmente, a usina de assucar Porto Real. A produção do assucar vai por 34.000 saccoes annuaes. Exporta café, assucar, cereaes, banha, bebidas e carnes preparadas. Preço das terras: 1:000\$. o alqueire. A renda média annual do município é de réis 300:000\$000.

**VIAÇÃO** — A estrada “Presidente Pedreira”, de Floriano a Campo Bello, onde se bifurca, seguindo um dos ramos para

à serra do Picú e o outro para a ponte do Salto, na divisa com o município de Queluz; a de Rezende ás margens do rio Preto (36 k.); a de Rezende a Santo Antonio dos Barreiros, nas divisas do Estado de São Paulo; a de São Vicente Ferrer a Falcão, em Barra Mansa; a de Rezende a São José dos Barreiros, que aproveitou o leito da extincta estrada de ferro Rezende a Bocaina; e a Rodo-Riachuelo, com 27 k.. ligando a cidade á estrada Rio-São Paulo.

Ha tambem a linha ferrea da Usina Porto Real, com 18 k. de extensão.

\* \* \*

De Rezende vae o trem atravessar a ponte de Tres Marros (k. 192.522); e a de Portinhos, de 15<sup>m</sup>,56, sobre o rio do mesmo nome (k. 194.776). Passando depois por

*Marechal Jardim* — K. 197.799

Marechal Jeronymo Rodrigues de Moraes Jardim, Director da Estrada de 1894 a 1896

vae atravessar ainda as pontes do Rio Bonito (k. 198.706), sobre o rio do mesmo nome e de Santo Antonio (k. 202.564), sobre o rio Campo Bello (38<sup>m</sup>,80 e 33<sup>m</sup>,99, respectivamente). Depois transpõe uma passagem inferior (k. 203.243), e chega a

*Homem de Mello* — K. 203.741

J. Marcondes Homem de Mello, Barão Homem de Mello, velho estadista do Imperio e erudito geographo, legou o seu nome á antiga "Campo Bello", de afamado clima.

Sitio muito pittoresco, possuindo um hotel para veranistas, insufficiente, aliás, para o grande numero de pessoas que, na estação calmosa, procura o refrigerio da sua amena temperatura.

Está localizada na séde do districto de Campo Bello.

Nestes ultimos annos as construcções têm ahí augmentado sensivelmente, valorizando-se muito os terrenos mais proximos á estação. Em "Homem de Mello" está situado um Hospital Militar modêlo.

E' daí que partem os excursionistas em demanda de um dos pontos mais elevados desta-formosa terra de Santa Cruz, o Itatiaia, nas Agulhas Negras, a 2.994 metros de altitude (calculo do Dr. Massena).

Dos homens illustres, que têm subido ao Itatiaia (quasi sempre occulto no seu alvo capacete de neve) citam-se: Franklin da Silva, em 1855; o engenheiro Massena, em 1867; Conde d'Eu, Dr. Glaziou e outros, em 1871; o engenheiro André Rebouças, com uma turma de alumnos da Escola Po-

lytechnica, em 1887, e o Dr. L. Cruls, em 1898. (\*) "O Itatiaia, escreve o Dr. Rebouças, não é somente um monte Righi, ou um monte Washington, isto é, um pico elevadíssimo, com infinitos panoramas: é uma região inteira a povoar, um cantão suíço, situado nos limites da Província do Rio de Janeiro, a algumas horas da capital do Imperio, por uma commoda via ferrea". Bem recentemente, o Dr. Clodomiro Vasconcellos, agudo espirito, que, na faina louvavel de dotar o seu Estado, como dotou, da melhor chorographia do Estado do Rio até hoje publicada, ahi realizou varias ascensões.

Na Estação Biologica de Itatiaia, situada em terras da antiga fazenda do Barão de Mauá, encontra-se, a 800 metros de altitude, o "pomar das macieiras", creado pelo referido barão.

O "Hotel Mira-Serra" recommenda-se pelo seu conforto e pela sua situação em frente á serra. O "Repouso Itatiaia" é uma excellente pensão, situada a 850 metros de altitude.

Da estação á raiz da serra distam 10 k. e ao Pico do Itatiaia, 16.

A estrada de rodagem, que conduz ás Agulhas Negras, margeia o rio Campo Bello até Prateleiras, além do Posto Meteorologico.

Ao deixar Homem de Mello, o trem se afasta do Parahyba, subindo o valle do ribeirão Santo Antonio, que é por fim transposto; cortado, porém, mais adeante (k. 210.628), o ribeirão Itatiaia (ponte de 16<sup>m</sup>,46), de novo a linha se aproxima do rio, em cuja margem esquerda fica

*Itatiaia* — K. 211.108

*Ita*, pedra; *tidi*, que se levanta e tambem dente, entalhe; pedra que se levanta em pontas (\*\*).

Subindo agora o valle do ribeirão Itatiaia, e depois o de seu affluente ribeirão das Conchas (transposto no k. 215.515—ponte de Santa Cruz, de 3<sup>m</sup>,99), chega o trem a

*Eng°. Passos* — K. 216.554

Primiçiva "Boa Vista". Dr. Francisco Pereira Passos, um dos grandes-Directores da Central.

---

(\*) Em abril de 1898, fez o Dr. L. Cruls, Director do Observatorio do Rio de Janeiro, uma exploração ao pico do Itatiaia, em companhia do Conde von den Steen, Ministro da Belgica, e H. D. Beaumont, encarregado de negocios da Grã-Bretanha. De suas observações, concluiu que o Itatiaia (pico mais elevado da serra), mede 2.841 metros.

(\*\*) *Ita*, pedra; *tidi*, que sua; nome commum a todas as serras de vertentes — suando rios. (Diogo de Vasconcellos).

Ultima estação situada em territorio fluminense, onde o trem transpõe ainda duas pequenas pontes: a da Boa Vista de 6<sup>m</sup>,80 (k. 216.848), e a do k. 218.864 (4<sup>m</sup>,16).

No k. 217.700 entra o trem em terras da Fazenda do Salto (área total 1.596.320<sup>m</sup>²), de propriedade da Estrada, que ahí possui vasta plantação (131.723 pés) de eucalyptus e de essencias indigenas (342 arvores) (\*).

Na fóz do rio Salto (k. 219.356), passa o trem outra vez para a direita do Parahyba, pela ponte do Salto, de 42<sup>m</sup>,60, entrando no Estado de S. Paulo (\*\*).

Pela margem esquerda do Parahyba extendem-se as terras da fazenda acima referida até as proximidades de

*Eng.° Bianor* — K. 221.559

Bianor Silvano de Mendonça, Ajudante Technico da 5<sup>a</sup> Divisão, em 1900.

Situada no município de Queluz e cinco kilometros áquem da primeira das quatorze cidades do grande Estado, atravessadas pela Central.

Como se verá, não são “cidades mortas”; antes, são florescentes cidades animadas da mesma seiva de vitalidade que se nota em todas as regiões do paiz e que fornecem á Estrada um apreciavel contingente de passageiros e de mercadorias. Nada concorre para desanima-las, no acompanhar o progresso das suas co-irmãs paulistas; se outras estão localizadas em regiões caféieras de mais fortunoso aspecto commercial, nenhuma se lhes avanta na situação climaterica, na posição geographica e nas próprias tradições, que também vivificam.

No k. 224.872 é atravessada a ponte do Moinho.

## QUELUZ

Rio .....	228 k. 064
S. Paulo.....	271 k. 089
Altitude .....	470 m. 870

(\*) O numero total de arvores existentes nas tres fazendas per-  
tencentes á Central era, em 31 de dezembro de 1931, de 584.545.

(\*\*) A linha atravessa a Cachoeira do Salto — altura da queda, 28 metros; potencia, 39.381 kilowatts. E' digna de nota a diminuta largura do canal por onde correm, logo acima da ponte, as aguas comprimidas do Parahyba; quatro a cinco metros, no maximo. Cincoenta kilometros acima, entretanto, esse mesmo Parahyba permite a navegação franca por embarcações de pequeno porte; entre Cachoeira e Quiririm, com effeito, na extensão de 130 kilometros, o rio tem a largura média de 85 metros e a profundidade mínima de 1<sup>m</sup>,20.

Queluz é nome de além mar, cuja etymologia foi impossível descobrir; baptisou-a o capitão general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, português de lei (\*).

Antigo aldeamento de índios Purys (\*\*), já em 1803 era freguezia de São João Baptista de Queluz, tornando-se município em 1842 e elevando-se a categoria de cidade em 19 de março de 1876. É séde de comarca, abrangendo o município de Pinheiros.

Está situada em sitio aprazível, possui bons edificios de um e outro lado do rio e tem grande movimento commercial. Conta cerca de 350 predios.

Possue 1 grupo escolar e 10 escolas primarias, abastecimento dagua, esgotos e telephonia.

POPULAÇÃO — 8.000 h. — Da séde, 3.000.

SUPERFICIE — 175 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Villa Queimada, etc.

LIMITES — Arêas, Cruzeiro, Rezende, Estado de Minas, Silveiras e Pinheiros.

RIOS — Claro, Cruzes, Entupido, Bonito, Salto e Itagaçaba, afluentes do Parahyba, que atravessa todo o territorio do município.

SERRAS — As elevações do terreno são constituídas pelas ramificações das serras da Fortaleza e da Mantiqueira.

CLIMA — Muito ameno e saudavel.

PRODUÇÃO — O café (1.687.000 caféeiros), a canna e os cereaes são os principaes productos do município, no qual tambem se encontram jazidas de quartzo; a produção de cereaes é de 2.800 hectolitros de arroz, 700 de feijão e 11.600 de milho; a pecuaria é representada, entre outras especies, por 5.724 cabeças de gado bovino, equino e muar; existem no município 86 propriedades agricolas; a industria é representada por engenhos de assucar e aguardente. Exporta banha, fumo, couros, carvão, aguardente e café. Preço

---

(\*) Dando-lhe o nome de Queluz, quiz por certo o seu padrinho honrar o velho e historico Palacio Real de Queluz.

(\*\*) Sobre a fundação do aldeamento, costumes, indole e religião dos Purys, existe no livro do tombo da matriz uma curiosa noticia, escripta pelo Padre Francisco das Chagas Lima, a quem foi confiada a direcção do aldeamento e que com desinteressado zelo e proveitosa dedicação, promoveu rapidamente a prosperidade da aldeia.

das terras: mais ou menos 500\$. por alqueire, nas proximidades da cidade.

VIACÃO — Pinheiros, a 19 k., e Arêas, a 12, são servidas pela estação de Queluz, que, como todas as cidades paulistas cortadas pela Central, está ligada a São Paulo por uma estrada de automoveis de primeira ordem, (a Rio-São Paulo), recentemente inaugurada e da qual partem ramificações para todos os municípios circumvizinhos. Assim é que Bananal, a 26 k., Barreiro, a 16, Silveiras, a 25, são localidades também servidas pela estação.

\* \* \*

Ao deixar Queluz, roda o trem, passando pelo pontilhão do k. 228.153, pela ponte da Figueira (k. 230.172-5<sup>m</sup>,00) e pela estação

*Inspector Octalicio* — K. 232.990

Primitiva "Desvio da Pedreira". Octalicio dos Santos, inspector de estações, estupidamente assassinado, (1927) na plataforma da estação de Santos Dumont, quando no desempenho das funções do seu cargo.

Ahí installou a Central um "britador" para o aproveitamento da excellente pedra da serra da Fortaleza, na macadamização da linha.

Proseguindo, passa o trem pela ponte do Remador (k. 233.394-4<sup>m</sup>,90), pela ponte do Magalhães (k. 236.445-10<sup>m</sup>,02), e pela estação

*Villa Queimada* — K. 236.746

A estação foi construída no proprio local em que outr'ora existiu uma aldeia de índios Purys.

Não longe desse aldeamento ficava a villa de....., sentinella avançada da civilização na conquista mansa dos primitivos senhores das nossas selvas.

Aos domingos, o sino alegre da Matriz conclamava os fieis para assistirem ao sacrificio maximo do Salvador.

Porque os pobres índios systematicamente se demorassem a comparecer á hora da missa, os padres (dizem) resolveram chama-los á ordem pelo meio suavissimo e brando de uma surra... theoloyal.

Em represalia, os índios reuniram-se e, uma noite, puzeram fogo á povoação, que no dia seguinte nada mais era do que uma *villa queimada*.

Depois de transpor a ponte de Silverio Coutinho (13<sup>m</sup>,70-k. 240.962), o pontilhão do k. 241.829, a ponte do Gaspar (k. 242.015-5<sup>m</sup>,90) e de atravessar novamente

o Parahyba pela ponte de Lavrinhas, de 67<sup>m</sup>,20 (k. 244.760), marcha o trem deixando, á direita, o vasto predio do Collegio Salesiano, localizado um pouco áquem de

*Lavrinhas* — K. 245.839

Antigas lavras existentes na região, onde, ainda hoje, se encontram jazidas de ouro e de brilhantes para os lados da Mantiqueira, deram, provavelmente, o nome á aprazível localidade, que possui muitas casas, excentricamente edificadas ás margens rumorosas do Parahyba.

Elegante ponte sobre o rio encachoeirado liga as duas partes da graciosa povoação.

Pertence ao municipio de Pinheiros (\*), de cuja séde dista 12 k. A passagem por este municipio relembra a celebre caverna, com diversas divisões, formada por uma lage consideravel e que foi, outr'ora, habitação de índios; esta caverna fica situada no bairro Rio Claro, na Mantiqueira.

A estação serve ao municipio de Silveiras, cuja séde dista 15 kilometros.

Deixando Lavrinhas, o trem atravessa os ribeirões Jacumirim; Jacú, pela ponte do mesmo nome (k. 246.495 - 32<sup>m</sup>,00); passa pela garganta dos Criminosos (k. 248); corta o ribeirão Lopes, pela ponte do Lopes (26<sup>m</sup>,70 - k. 250.536); rapidamente corre sobre as pontes do Novaes (k. 251.067 - 364 - 464), e chega a

## CRUZEIRO

Rio .....	252 k. 382
S. Paulo .....	246 k. 771
Altitude .....	514 m. 012

A antiga Embaú adoptou o religioso nome de Cruzeiro, cuja origem é obvio declinar.

(\*) *Pinheiros*, a antiga povoação de São Francisco de Paula dos Pinheiros, é municipio desde 1881, pertence á comarca de Queluz e tem dois districtos: o da séde, creado em 1845, e o de Lavrinhas, creado em 1917.

Possue abastecimento de agua.

Está na altitude de 480 metros e goza de excellente clima.

Dista 12<sup>k</sup>. de Lavrinhas, outros 12 de Cruzeiro e 19 de Queluz.

O municipio tem a superficie de 220 km<sup>2</sup>. e a população de 4.490 habitantes.

Partamente regado pelo Parahyba e seus affluentes, Claro Jacú, do Lopes, Jacú-Mirim e do Braço, o seu territorio é fertil, produzindo em abundancia café e cereaes; para os lados da Mantiqueira, que o separa do Estado de Minas, possui jazidas de ouro e de brilhantes.

Preço das terras 200\$. por alqueire.

E' cidade desde 1888 e remonta ao anno de 1781 a sua fundação. Em terras doadas por João Ferreira da Encarnação erigiu o sargento-mór Antonio Lopes da Lavre uma capella sob a invocação de N. S. da Conceição. A 19 de fevereiro de 1846 era a povoação elevada a freguezia e a 6 de março de 1871 á categoria de villa.

A lei n. 789, de 2 de outubro de 1901, transferiu a séde do municipio para a estação de Cruzeiro, retomando a antiga séde o seu primitivo nome de Embaú.

Possue mais de 2.000 predios, muitas escolas, 38 ruas amplas e alinhadas, com bons edificios. Praças ajardinadas.

Centro commercial de grande importancia, com muitas industrias em prospera actividade. Cruzeiro tem-se desenvolvido extraordinariamente nestes ultimos annos.

Conta um grupo escolar, 17 escolas isoladas (oito na cidade) e Escola Normal.

Estão ahi situadas as officinas da E. F. Sul de Minas, com cerca de 1.200 operarios.

A cidade é illuminada a luz electrica, tem rêde de esgotos, telephonia urbana e interurbana e agua canalizada.

Nella se encontram dois confortaveis cinemas, um dos quaes, o Cine-Theatro Capitolio, com logares para 1.000 pessoas.

**HOTEIS** — *Hildebrando, Globo e Internacional.*

**POPULAÇÃO** — 18.000 h. — Da séde, 10.000.

**SUPERFICIE** — 317,5 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — Cruzeiro e Embaú.

**POVOAÇÕES** — Brejetuba, Monteiro e Entre Rios.

**LIMITES** — Estado de Minas, Pinheiros, Queluz, Jatay, Cachoeira e Piquete.

**RIOS** — Embaú, Passa Vinte, Brejetuba, Embaú-Mirim, Batedor e Monteiro, além do Parahyba.

**SERRAS** — Mantiqueira e Moraes.

**CLIMA** — Geralmente salubre.

**PRODUÇÃO** — Sólo fertil, prestando-se a todas as culturas, rico em manganez e possuindo tambem jazidas de marmore. Produz 2.500 hectolitros de arroz, 600 de feijão e 4.500 de milho. A industria pastoril e a agricultura têm aqui notavel desenvolvimento. O municipio conta 1 milhão e 500 mil pés de café, cerca de 10 mil cabeças de gado e 25 fabricas. Exporta massa, banha, carnes preparadas, xar-



MBRO - 931

Cap. de A. Corrêa.

VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO

que, batatas, lacticínios, farinha, cal e café. Preço das terras: 90\$. por hectare.

**VIAÇÃO** — E' intenso o movimento de passageiros e de mercadorias na estação de Cruzeiro, de onde parte a E. F. Sul de Minas.

Uma estrada de rodagem de 15 k. liga Cruzeiro a Jatahy (ao sul), por onde passa a grande estrada rodoviária São Paulo-Rio; Pinheiros, a 12 k. ao norte, está também ligada á estação por soffrível estrada de rodagem, bem como Piquete, a nordéste.

\* \* \*

Partindo de Cruzeiro, por entre verdes culturas matizadas, aqui, além, de habitações modernas, que contrastam com humildes choupanas, o trem atravessa a ponte do Alcides (k. 256.075-4<sup>m</sup>,00), a do k. 257.775 (15<sup>m</sup>,00), a do Embaú (k. 258.515 - 26<sup>m</sup>,70), sobre o rio do mesmo nome, e a do k. 259.052 (5<sup>m</sup>,00), antes de passar por

*Embaú* — K. 259.322

*Amba-ybá* ou *emba-yba*, alterado em *emba-ubá*, *emba-ú* (\*), arvore de ôco, páu ôco (*Cecropia*).

Aqui se localizava a primitiva séde do município.

Neste trecho a linha toma, pronunciadamente, o rumo sudoéste. Com a mudança de direcção a serra da Mantiqueira passa para a esquerda do trem, alcandorando-se, grandiosa e abrupta, em formidando e alcantilado paredão.

No k. 264.729, é o Parahyba transposto pela quarta vez na ponte (117<sup>m</sup>,60) de

## CACHOEIRA

Rio .....	265 k. 492
S. Paulo.....	233 k. 661
Altitude .....	520 m. 490

Foi a cachoeira formada um pouco abaixo pelo Parahyba, até ahi francamente navegavel desde S. José dos Campos, que deu o toponymo á antiga povoação de Santo

---

(\*) Outros querem que o nome provenha de *Mbáu*, garganta. Era assim chamada a depressão da serra da Mantiqueira, por onde os bandeirantes fizeram a passagem para Minas, e que fica mais ou menos em frente á localidade.

Antonio da Bocaina, hoje possuidora de cerca de 1.000 predios.

Villa a 9 de março de 1880, foi elevada á categoria de cidade em 25 de agosto de 1892, e data de 1785 a sua origem.

Tem bons edificios, como o Forum, o Theatro, a Camara, o Grupo Escolar, o Mercado, etc. A Matriz, consagrada a Santo Antonio de Padua, tem um lindo aspecto; aliás, o quadro que a natureza ahi apresenta, com a fimbria azulada da serra da Bocaina ao sul, os taboleiros vastos em frente e o rio, sereno e largo, sulcando a planicie, offerece tambem lindo painel, que da propria vetusta estação pôde ser amplamente apreciado.

A cidade tem rêde de esgotos, illuminação e força electrica, telephonia e abastecimento de agua. Conta 1 grupo escolar e 9 escolas isoladas.

A estação é provida de bem sortido botequim.

Em Cachoeira está situado um destacamento de Machinas da Central.

**HOTEIS** — *Central, Oliva e Diniz.*

**POPULAÇÃO** — 15.000 h. — Da séde, 6.000.

**SUPERFICIE** — 242,5 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — O da séde.

**POVOAÇÕES** — Bocaina, Patos, Palmital, Pitêu, Conellinor, Uquia e Paes Barra.

**LIMITES** — Jatahy, Silveiras, Lorena, Piquete e Cruzeiro.

**RIOS** — O Parahyba, com affluentes pequenos, destacando-se o Bocaina.

**SERRAS** — Bocaina e Palmital.

**CLIMA** — E' reconhecidamente salubre.

**PRODUÇÃO** — Sólo muito fertil, possuindo excellentes pastagens, que alimentam cerca de 6.000 cabeças de gado de varias especies. Café, arroz, canna, cereaes, fumo, fructas, etc., são as culturas entretidas em cerca de 60 fazendas que possui o municipio.

Conta diversos estabelecimentos de pequena industria, entre elles uma fabrica de moveis.

A industria de lacticinios é ahi importantissima, attin-gindo a exportação do leite a 15.000 litros diarios e a cerca

de 200.000 kilos annuaes a da manteiga; exporta tambem carvão, milho, arroz, feijão, café, couros e caseina. Preço das terras: nas proximidades da cidade, valem 1:200\$. por alqueire; fóra dessa zona o preço médio é de 200\$000.

**VIACÃO** — Possui o município 84 k. de estradas de rodagem, nas direcções de Silveiras, Jatahy, Cruzeiro, Lorena, Cunha e Campos Novos do Cunha.

\* \* \*

Sempre ao longo do lindo valle do Parahyba, agora espaçoso e amplo, prosegue o trem passando pela ponte do k. 265.947, de 15<sup>m</sup>,40, e pelas do Pitéu, de 23<sup>m</sup>,25, (k.266.788) Canninhnas, de 8<sup>m</sup>,00 (k. 269.649) e Cannas, de 15<sup>m</sup>,40 (k. 271.796).

*Cannas* — K. 272.330

Nome do ribeirão que corre nas proximidades.

A estação pertence ao município de Lorena, cujo panorama já dahi se descortina.

Depois de atravessar a ponte do Páu Grande (k. 274.010-5<sup>m</sup>,00); a do k. 275.498; a do Jacaré (k. 277.489-4<sup>m</sup>,00); e a do Mandy (k. 278.388-5<sup>m</sup>,00) chega o trem a

## LORENA

Rio .....	280 k. 604
S. Paulo.....	218 k. 549
Altitude .....	524 m. 400

Em 14 de novembro de 1788 o capitão general Bernardo José de Lorena, Governador de S. Paulo, deu á antiga povoação de N. S. da Piedade do Hepacaré (*hepacaré-goapacaré*, baixa da lagôa torta) a categoria de villa e o nome de Lorena.

O primitivo arraial do Porto de Hepacaré, fundado em 1705, por Bento Rodrigues Caldeira, João de Almeida Pereira e Pedro da Costa Collaço, elevado a curato em 1718, é cidade desde 1856.

A "Princesa do Parahyba" está admiravelmente situada em vasta e elevada planície e possui bellas praças, ruas rectas com bons edificios, (1.200) destacando-se o da igreja de São Benedicto, de estylo gotico. O cemiterio de Lorena é uma

maravilha no seu genero, sendo tambem digno de menção o Hospital de Misericordia (\*).

A cidade tem agua canalizada, iluminação electrica, rêde de esgôtos, telephonia urbana e interurbana, 2 grupos escolares e 25 escolas isoladas. Ha tambem o Gymnasio São Joaquim, dirigido pelos padres salesianos.

O 5° Regimento de Infantaria do Exercito ahi está localizado em quartel modelo, de 34 mil melros de área e cuja vista, á esquerda, impressiona agradavelmente.

Lorena é estação de entroncamento do sub-ramal de Piquete.

HOTELS — *Rocha e Guarany.*

POPULAÇÃO — 18.000 h. — Da séde. 10.000.

SUPERFICIE — 642,5 km<sup>2</sup>.

DISTRICTO — O da séde.

POVOAÇÕES — Cannas, Pedroso, etc.

LIMITES — Guaratinguéta, Itajubá, Piquete, Cachoeiras e Silveiras.

RIOS — O municipio é regado pelo Parahyba e seus afluentes Taboão, Cannas, Marques, Maçaco e Branco.

SERRAS — Mantiqueira e Quebra Cangalhas, que é uma ramificação da serra do Mar.

CLIMA — Ameno e salubre.

PRODUCCÃO — Produz café, cereaes, batatas, fumo, etc. Nas principaes fazendas de café, que são 41, existem cerca de 2.000.000 de caféeiros, a metade dos quaes foi abandonada de 1911 a 1921. O total da producção do municipio é representado pelas seguintes cifras: arroz, 8.000 hectolitros; feijão, 400; milho, 6.800; assucar, 30.000 saccas; alcool, 160.000 litros; e fumo, 1.000 arrobas. A industria pastoril é importante, existindo nas 15 fazendas de criação obra de 15.000 cabeças de gado de varias especies. Entre os seus estabelecimentos industriaes destaca-se a "Societé de Sucrierie Bresilienne". Exporta caseina, xarque, aguardente, assucar, couros, tijolos, telhas, lenha, fubá, cereaes e café. Preço das terras: 60\$000 a 80\$000 por hectare.

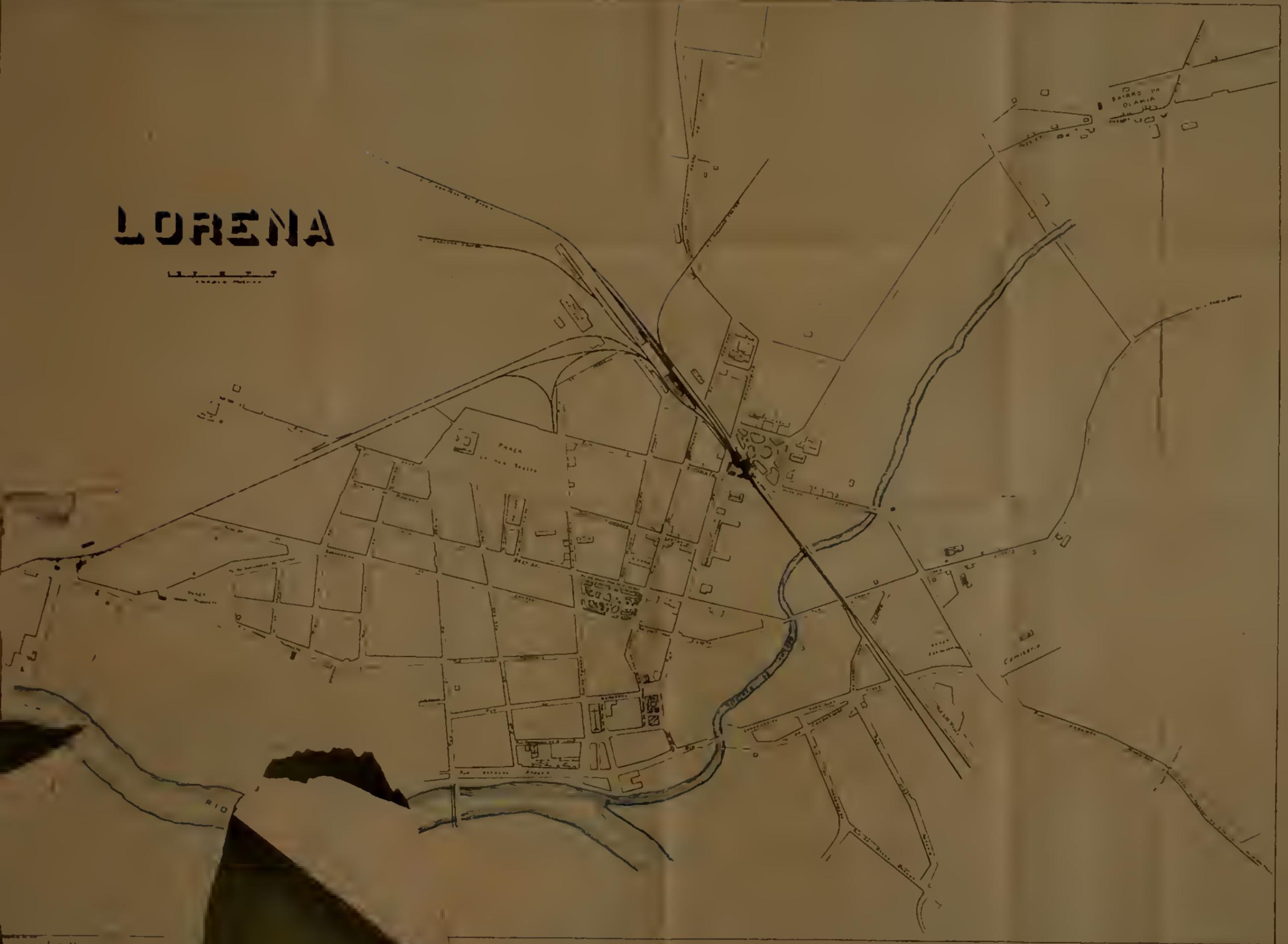
VIAÇÃO — Além da estrada Rio-S. Paulo, que atravessa o municipio passando pela séde, ha uma boa estrada de

---

(99) Martius refere que quando por ahi passou em 1818, Lorena tinha 40 casas.



# LORENA



rodagem para Cunha, com 54 k. e outro para Piquete, com 18. Ha tambem a linha ferrea agricola da "Societé de Sucrierie", com a extensão de 8 k. O Parahyba permite, no municipio, a navegação fluvial por pequenas embarcações.

\* \* \*

Ao partir de Lorena, o trem atravessa 100 metros adeante a ponte do Taboão, de 17<sup>m</sup>,25, sobre o ribeirão do mesmo nome e logo em seguida a ponte do Jaboty (k. 283.262-6<sup>m</sup>,00). Por entre campos de varia cultura e no meio do magestoso valle, cujas ondulações se vão elevando até as azuladas emi-nencias das serras avistadas a 18 kilometros de cada lado, prosegue, passando por

Eng°. Neiva — K. 287.491

Lucas Soares Neiva. Na qualidade de engenheiro resi-dente no ramal, prestou inestimaveis serviços á Estrada, a quem deu ainda o concurso da sua competencia e do seu zelo nos cargos de Sub-Director da 5ª Divisão e da 4ª.

Da estação, que fica no municipio de Guaratinguetá, já se avista parte da cidade, graciosamente reclinada na encosta de formoso outeiro.

Transposta a ponte Margarida Rosa (k. 290.061 - 5<sup>m</sup>,00), o trem atravessa, no k. 292.795, a ponte de São Gonçalo de 11<sup>m</sup>,20, sobre o ribeirão do mesmo nome e vae a

## GUARATINGUETA'

Rio .....	293 k. 324
S. Paulo.....	205 k. 829
Altitude .....	527 m. 000

*Guará*, por *guirá*, ave; *tinga*, branca; *eté*, desinencia do plural: as aves brancas, as garças.

Santo Antonio de Guaratinguetá é cidade desde 1844 e foi fundada em 1651 por Domingos Leme.

Jacques Felix, em 1646, explorou a região que era habi-tada por indigenas. Parece entretanto que antes disso havia aqui um nucleo de população; a data de 1630, inscripta no frontispicio da Matriz, assim o indica.

Está edificada nas duas margens do Parahyba, ligadas pela Ponte Grande. A parte mais importaute, na margem

direita, assenta nas fraldas da serra do Quebra Cangalhas, extendendo-se pela planície da margem esquerda o bairro do Pedregulho. Ruas (sessenta e oito) rectas, largas, calçadas e macadamizadas, praças ajardinadas, bondes electricos; Forum, Escola Normal, Hospital de Isolamento, Escola de Pharmacia e Odontologia, Asylo de Mendicidade, são edificios



Guaratinguetá

dignos de nota, destacando-se tambem a Matriz, sobre uma eminencia. Conta 3 grupos escolares, tendo o municipio 45 escolas isoladas. A cidade tem abastecimento de agua, luz e força electrica, rede telephonica, esgotos e conta cerca de 2.000 predios. Na praça Rodrigues Alves ergue-se a estatua em bronze do Conselheiro Francisco de Paula Rodrigues Alves, illustre politico brasileiro, duas vezes Presidente da Republica e natural de Guaratinguetá.

Foi séde da extincta 2ª Residencia do ramal.

HOTELIS — *Guará e Veiga.*

POPULAÇÃO — 30.000 h. — Da séde, 18.000.

SUPERFICIE — 550 km².

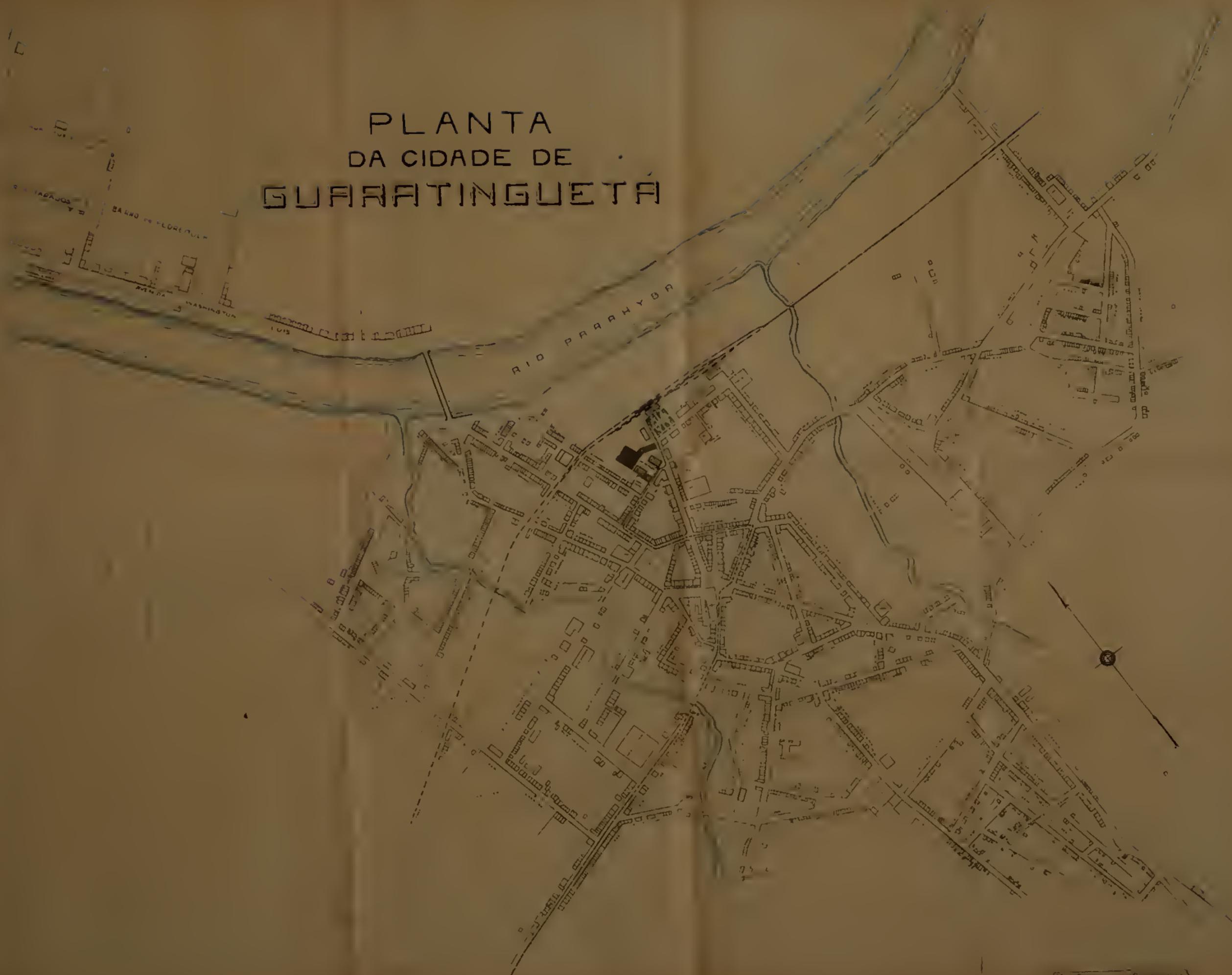
DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Poeses, Putim, Pilões, Rio das Pedras e Piaguby.

LIMITES — Pindamonhagaba, Cunha, Lorena, Itajubá, Lagoinha e S. Luis do Parahytinga.



# PLANTA DA CIDADE DE GUARATINGUETA



VIA RUA LEMOS DE CARVALHO

RIOS — Além do Parahyba, existem os ribeirões Pia-guhy, Buenos, Mottas, S. Gonçalo, Guaratinguetá, Galvão, Matheus, João Rita, Sá. Ha uma lagôa denominada Lagôa Grande, com a extensão de 1 kilometro.

SERRAS — Mantiqueira, Quebra Cangalhas, Fogueteiro, Mottas, Cordeiro, Condes, Taboleiro e outras.

CLIMA — Salubre e ameno.



Guaratinguetá

PRODUÇÃO — Terreno silico-argiloso, havendo uma boa parte humifero-silicosa. Possui jazidas de kaolim e malacacheta. Apropriado a todas as culturas. A principal produção é o leite (7.000.000 de litros), sendo a de fructas também importante. Cerca de 2.000.000 de caféeiros existem no municipio. A produção de cereaes é de 23.000 hectolitros de arroz, 25.000 de feijão, 30.000 de milho; produz 8.000 arrobas de fumo. Anda por 70.000 cabeças o gado existente nas fazendas de criação. A industria do municipio é representada por cerca de 90 fabricas de varios productos, duas xarqueadas, cortume e extracção de kaolim. Exporta sabão, sola, phosphoros, calçados, xarque, lacticinios, café etc. Preço das terras: 200\$, a 3:000\$ por hectare.

VIAÇÃO — Da cidade parte uma linha de bondes electricos que se dirige a Aparecida, 5 k. á sudoeste. Rabello, a 27 e Cunha a 50 k., ao sul, são servidas pela estação por estrada de rodagem.

A estrada de Cunha prolonga-se até o municipio fluminense de Paraty, á beira mar.

Ha tambem estradas municipaes para Bomfim, a 29 k.; Roseira, a 19; Posses, a 22; Pilões, a 24 e Rio das Pedras, a 18.

\* \* \*

Sahindo de Guaratinguetá, o trem corta o ribeirão dos Mottas (ponte de 10<sup>m</sup>,00-k.293.547) e, sempre na direcção sudoeste, transpõe a ponte do Sá (k. 297.699-9<sup>m</sup>,30), na chave inferior da estação

#### APPARECIDA

Rio .....	298 k. 108
S. Paulo.....	201 k. 045
Altitude .....	554 m. 000

Nossa Senhora Aparecida, objecto de grande veneração desde 1743, tem ahí o seu Santuario.



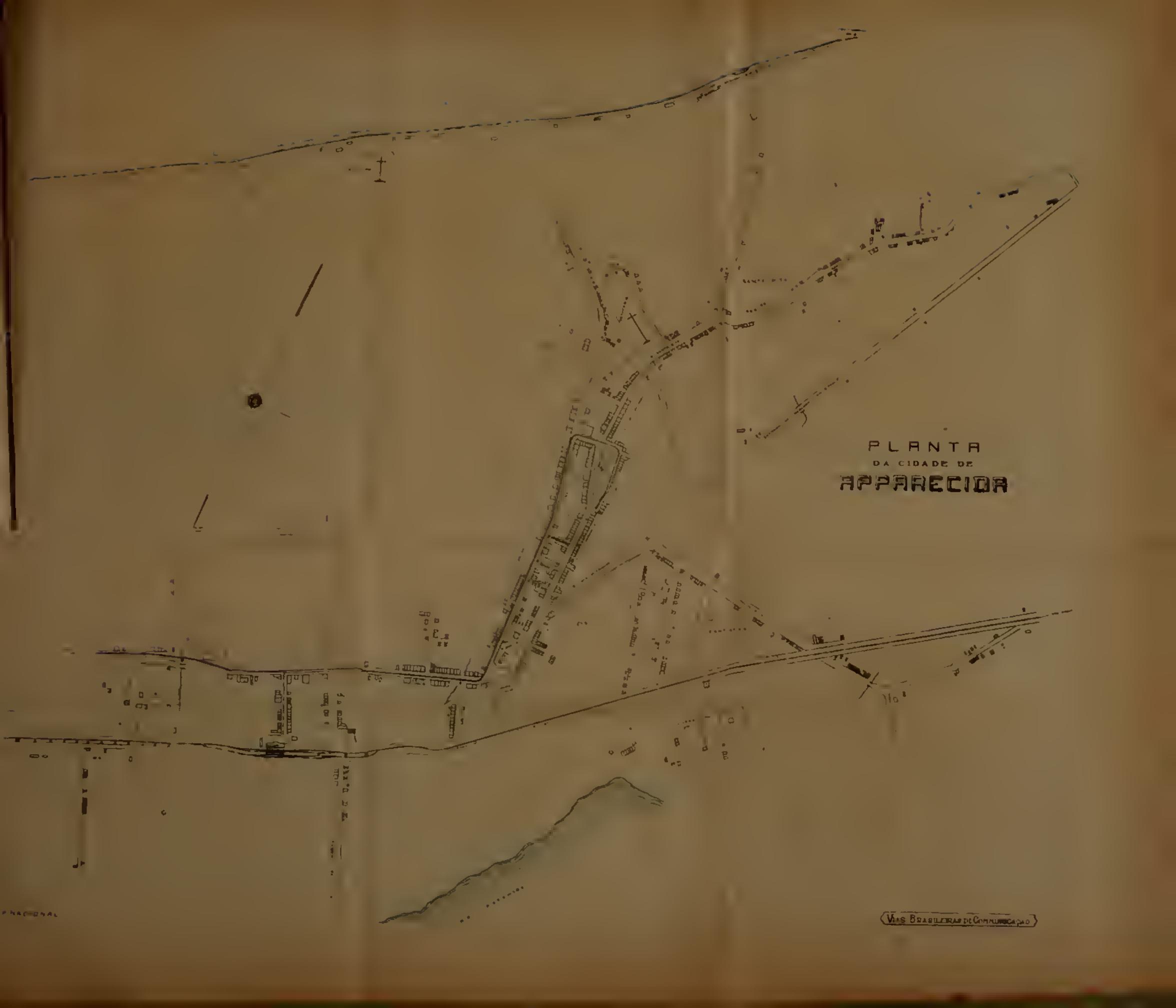
“Aparecida”

No alto de uma colina, á esquerda, rodeado de casas devotas, ergue-se o vistoso templo a que concorrem annual-



VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO

PLANTA  
DA CIDADE DE  
APARECIDA



PAISAGEM

VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICACAO

mente milhares de pessoas, de todas as classes e das mais longinquas paragens.

A localidade é habitada desde 1710; o Conde de Assumar visitou-a em 1717.

João Alves e outros, humildes pescadores, incumbidos de apanhar peixes para um brodio illustre, esfalfavam-se de lançar improficuamente a rêde no Parahyba. Desanimavam já, quando um delles suspendeu em sua rêde a cabeça de uma imagem da Virgem e logo em seguida a propria imagem. Desde esse momento, a pescaria tornou-se farta e abundante.



Basilica de N. S. Aparecida

E' esta a lenda singela e encantadora da origem do nome Aparecida.

Em 1845 benzeu-se a primeira capella de N. S. Aparecida; em 1888 foi bento o actual Santuario, que, em 1893, foi elevado a curato. Em 1909 foi a igreja sagrada Basilica Menor.

Da sagrada colina em que fica o Santuario, descortinam-se as aguas silenciosas e mansas do Parahyba. Caprichosias no seu lindo curso, cheio, cada dia, de novos encantos, ellasahi formam um "M" gigantesco.

Sobre a planicie verde das campinas, diz ainda a lenda popular, o rio de margens bemditas escreveu com a tinta azul ferrete das suas aguas, a inicial do nome Maria. O Parahyba, devoto tambem, não quiz deixar de render o seu culto a Maria Aparecida.

E' cidade desde 17 de dezembro de 1928 constituindo-se em séde de municipio desmembrado do de Guaratinguetá e tendo-se installado a Camara em 30 de abril de 1929.

Possue bons predios, destacando-se entre elles: o vasto edificio do Collegio Santo Affonso, dirigido pelos padres Redemptoristas; a Escola Parochial, tambem mantida pelos mesmos padres; e o Jardim da Infancia, dirigido pelas irmãs de São Carlos. Tem 2 grupos escolares (um na séde, outro em Roseira). Conta 15 ruas e 900 casas. Excellente agua, boa illuminação, bondes electricos, telephonia.

HOTEIS — Dos seus 30 hotéis, apontamos, como mais recommendaveis: *Central, das Familias, Fidencio e Royal.*

POPULAÇÃO — 13.000 h. — Da séde, 7.000.

SUPERFICIE — 250 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Roseira, Bomfim (com uma igreja tradicional, consagrada ao Senhor Bom Jesus do Bomfim), Pedro Lemos, Bairro das Pedras, á margem do Parahyba (porto de Itaguassú, onde foi encontrada a imagem).

LIMITES — Guaratinguetá, Lagoinha, Pindamonhangaba.

RIOS — Mottas, Pirapitinguy, Bomfim, Ponte Alta e Sá.

SERRAS — A do Quebra Cangalhas e ramificações.

CLIMA — Muito salubre.

PRODUÇÃO — Terras ferteis, produzindo todos os cereaes. 15.000 cabeças de gado, quasi todo de raça. Industria: lacticinios e as importantes officinas graphicas do Santuario. Exporta cereaes e, principalmente, leite. Preço das terras: 100\$. a 2:000\$ o alqueire.

VIAÇÃO — O municipio é cortado pela Rio-São Paulo, que nelle tem ramificações para diversos pontos.

Depois de Aparecida, o trem atravessa o ribeirão Ponte Alta (10<sup>m</sup>,00 - k. 299.117), passa pelo tumulto dos pescadores da Imagem Milagrosa (á esquerda), transpõe o Itaguassú. E afastando-se um pouco da margem do Parahyba córta ainda o ribeirão do Velloso (k. 303.053 - ponte de 5<sup>m</sup>,00), passa pela povoação Roseira Velha (de onde se destaca, a esquerda, uma pequena e elegante igreja) e pela estação

*Roseira* — K. 308.804

que toma o nome da povoação em que está localizada.

Atravessando um pequeno curso d'água logo adeante da estação, e depois a ponte do Pirapitinguy (10<sup>m</sup>,00 - k. 310.280), pela qual entra no municipio de Pindamonhangaba, o trem atravessa ainda a ponte dos Paiões (k. 311.763 - 5<sup>m</sup>,00).

*Moreira Cesar* — K. 314.958

Primitiva "Barranco Alto". Coronel Moreira Cesar, morto em Canudos (Bahia), quando commandava tropas do Governo contra os fanaticos de Antonio Conselheiro (1894).

A dois kilometros á direita desta estação está localizada a fabrica de papel, papelão e cartolinas, da Companhia Agricola e Industrial Coruputuba. Os productos dessa fabrica são perfeitamente iguaes aos melhores do estrangeiro.

Logo depois da estação é atravessado o rio dos Surdos (ponte do Barranco Alto-10<sup>m</sup>,00).

Tendo á esquerda o campo do Athanasio e atravessando importantes propriedades agricolas e terras sempre cultivadas, o trem corta os rios Vermelho (k. 316.696-ponte de 10<sup>m</sup>,00), Capituva (k. 317.337-5<sup>m</sup>,00), Ypiranga (8<sup>m</sup>,00-k. 319.275), antes de passar a ponte do Alvarenga, de 19<sup>m</sup>,20, que fica um pouco aquem da plataforma de



Tumulto dos pescadores

## PINDAMONHANGABA

Rio .....	325 k. 961
S. Paulo.....	173 k. 192
Altitude .....	552 m. 230

*Pinda*, anzol, (o que fisga, prende); *monhang aba*, logar onde se faz. a fabrica: fabrica de anzóes.

A nobre Pinda, Nossa Senhora do Bom Successo de Pindamonhangaba, de altivas tradições, está situada em uma planície sobranceira, á margem direita do Parahyba. Entre os verdoures de uma vegetação opulenta, com ruas alinhadas e edificações modernas, a cidade offerece á vista a mais agradável impressão.

Foi fundada em 1690, pelo Capitão João Bicudo Lemes e seus parentes.

Passou a ter as honras de Villa Real em 10 de julho de 1705 e é cidade desde 7 de abril de 1849. Possui uma Escola de Pharmacia e Odontologia, uma Escola de Preparatorios, o Gymnasio, annexo á Escola de Pharmacia, 1 grupo escolar e 3 escolas isoladas. Conta duas bibliothecas: a do Club Literario e a da Escola de Pharmacia.

Tem bôa illuminação electrica, esgotos, agua canalizada e cêrca de 4.000 predios, nas suas 23 ruas e 10 praças.

HOTEIS — *Brandão, Rio Hotel e dos Viajantes.*

POPULAÇÃO — 30.000 h. — Da séde, 14.000.

SUPERFICIE — 785 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Ribeirão Grande, Tetequera, Vargem Grande, Quilombo, Pinhão, etc.

LIMITES — Guaratinguetá, Aparecida, Lagoinha, Parahytinga, Taubaté, Tremembé, Buquira e São Bento.

RIOS — Os rios Piracuama, Tetequera, Oliveira e Grande, afluentes da margem esquerda do Parahyba, oriundos da serra de Itajubá, em cuja vertente opposta tem nascimento o rio Sapucahy, que irriga e fecunda todo o paradiasiaco torrão que é o sul de Minas; Una, Pirapitinguy, Tapanhon e outros, são afluentes da margem direita.

SERRAS — Da Mantiqueira, da Jaguamimbaba e do Quebra Cangalhas.

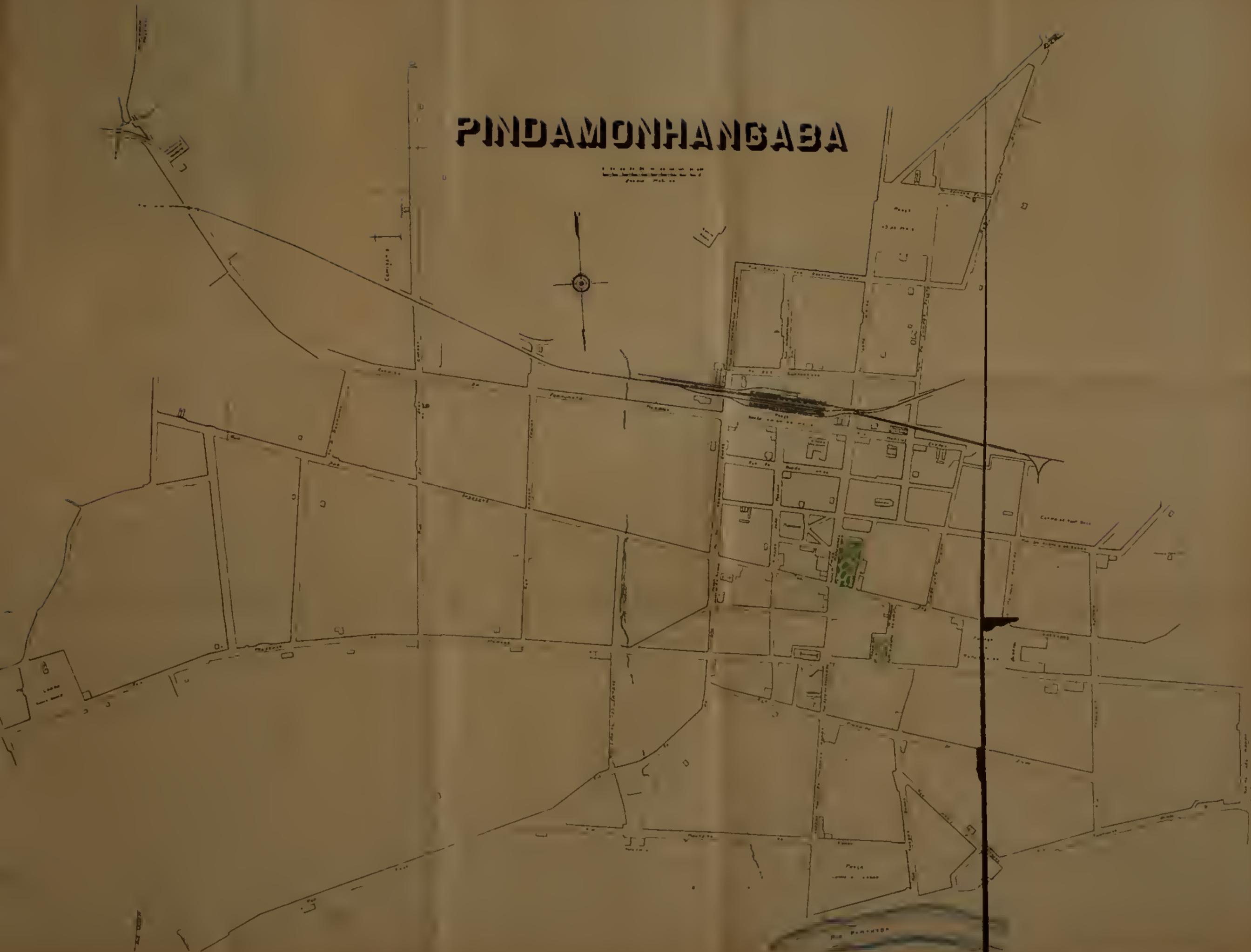
CLIMA — Eminentemente salubre, e muito procurado por debilitados e convalescentes.

PRODUCCÃO — O seu territorio, de grande fertilidade, produz fructos originarios das regiões temperadas da Europa; nada pôde dar idéa da fecundidade das suas terras, da belleza das suas plantações e da succulencia dos seus fructos. Nelle tambem se encontram jazidas de turfa, kaolim, argila e schisto betuminoso. Cereaes, canna, mandioca, fumo, fructas, etc., são as culturas do municipio que tambem conta, em suas fazendas, 2.186.000 pés de café. A producção de cereaes é de 46.100 hectolitros de arroz, 1.500 de feijão e



# PINDAMONHANGABA

1:50,000  
Scale



16.000 de milho. A industria pastoril apresenta productos notaveis, contando o municipio, em suas pastagens, cerca de 14.000 cabeças de gado de varias especies.

Ha ainda diversas fabricas e varias olarias. O Estação de São Paulo ahi maném o seu *Haras*, cujos productos são de primeira ordem. Exporta drogas, doces, cal, madeiras, lenha, cereaes, sola e café. Preço das terras: 80\$. por hectare.

**VIAÇÃO** — Parte de Pindamonhangaba a estrada de ferro de tracção electrica, que vae a Campos do Jordão, sitio saluberrimo a 1.595 metros de altitude (alto do Lageado, 1.747), no planalto da serra da Mantiqueira, de onde se descortina um horizonte indescriptivel: dista 46 k. da cidade (\*).

---

(\* *Os Campos do Jordão* estão situados no municipio de São Bento do Sapucahy, de cuja séde distam 12 kilometros, e compõem-se de villas equidistantes cerca de um kilometro umas das outras.

São ellas:

Abernessia, Villa Jaguaribe, Villa Capivary e Villa Inglesa.

Cobertas de densos pinheiraes (a famosa *araucaria brasiliensis*, padrão dos climas de cura da tuberculose) as suas terras têm ainda largo espaço para produzir, com espantosa fertilidade, fructas proprias dos climas europeus; grande quantidade de maçãs e peras vendidas no Rio e em São Paulo, como procedentes de Portugal e da California, sahiram dos pomares de Abernessia.

Os climas de Davos-Platz, Saint Moritz, Cannes e quantos mais afamados sanatorios, poderão rivalizar, jámais exceder em salubridade ao de Campos do Jordão.

Em Davos-Platz as oscillações termicas têm uma amplitude muito maior do que em Campos do Jordão; a differença entre os extremos absolutos da temperatura, que, em Campos do Jordão são de 28°,8 e 8°,0 (abaixo de zero), dá 36°,8, contra 41°,4 que resultam das temperaturas extremas 23°,0 e 18°,4 (abaixo de zero), registadas em Davos-Platz.

Em Campos do Jordão, por occasião das mínimas de temperatura a geada, mais ou menos intensa, deposita-se, desaparecendo, entretanto, no decorrer do dia, cujo ambiente se torna então agradável, leve e transparente, permittindo avistar os objectos a enormes distancias.

Em Davos-Platz, a chuva e a neve caem, em média, em 140 dias durante o anno, occorrendo a neve em metade daquelle numero de dias.

Resumindo os traços caracteristicos da feição dos dois climas, diz o Dr. J. N. Belfort Mattos, em seu trabalho intitulado "Contribuição para o clima de São Paulo", publicado em 1918:

"Temos um clima *temperado* e muito mais *regular*, maior numero de dias de bom tempo, ventos mais fracos, temperaturas menos extremadas e insolação mais longa e mais intensa, sobretudo o céu mais calmo e muito transparente, facto este tão propicio á cura pela luz."

Fica situado em Campos do Jordão o *Sanatorio São Paulo*, efficiente fundação de caridade christã, que honra sobremaneira os emprehendedores de tão util estabelecimento. São as Irmãs Franciscanas Missionarias de Maria, que, pela sua solicitude carinhosa, transformam aquella casa de doentes em alegre e confortavel refugio de veranistas.

Lagoinha a 48 k. e Santo Antonio do Pinhal a 25, bem como as povoações de Ribeirão Grande a 18 k., Tefequera a 24, Vargem Grande a 24, Quilombo a 9 e Pinhão a 10, estão ligadas á estação por estradas de rodagem.

\* \* \*

Ainda afastado da margem do Parahyba o trem atravessa o rio Una sobre a ponte do mesmo nome, de 20<sup>m</sup>,00, (k. 332.263) e vencendo a planicie intermina, chega a

### TREMEMBE'

Rio .....	336 k. 713
S. Paulo.....	162 k. 440
Altitude .....	554 m. 000

*Teré-membé*: o que treme amollecendo: o brejo, o tremedal.

Fundada em 1600 por Manuel da Costa Cabral, descendente de Pedro Alvares Cabral. Districto de paz em 3 de março de 1891, foi elevada á categoria de séde de municipio a 26 de novembro de 1896; só, porém, a 7 de janeiro de 1905, foi installada a respectiva Camara.

Pequena e aprazível cidade, com cerca de 800 predios. Conta 22 ruas e 6 praças. Possui serviços de luz e força electrica e rêde telephonica. Além do grupo escolar da séde, possui o municipio 14 escolas isoladas.

São notaveis as romarias que entre 4 e 6 de agosto de cada anno se fazem á Matriz da cidade, consagrada ao Bom Jesus.

HOTEL — *Bom Jesus*.

POPULAÇÃO — 9.000 h. — Da séde, 3.000.

SUPERFICIE — 205 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Capoeiras, Itaóca, Una, Poço Grande, Agua Quente, Serragem e Maristella.

LIMITES — Pinda, Taubaté, Caçapava e Buquira.

RIOS — Serragem, Piracuama e Ribeirão do Moinho.

SERRAS — A Mantiqueira, ao norte, com diversas ramificações.

**CLIMA** — Muito salubre e procurado por convalescentes e veranistas; sua agua potavel, conhecida por "agua santa", é purissima. A temperatura média é de 19°,5.

**PRODUCCÃO** — Sólo fertil, com jazidas de schisto betuminoso, kaolim e óca. E' muito proprio para a cultura de cereaes e ahi possuem os frades trappistas grandes propriedades agricolas para o cultivo do arroz, cuja producção é de 28.500 hectolitros, sendo a de milho de 10.000 e a de feijão de 470. Cêrca de 2.000 cabeças de gado existem nas fazendas de criação.

A industria é representada por fabricas de assucar em *tablettes* e de lã e sêda, pertencentes ás freiras trappistas. Exporta doces, fructas, palhas para garrafas, tijolos, telhas, lacticinios e cereaes. Preço das terras: nos suburbios, 1:000\$; fóra dessa zona, até tres leguas da estrada de ferro, 300\$; as mais afastadas, 150\$000.

**VIAÇÃO** — São 10 as estradas de rodagem estaduaes e municipaes, destacando-se a que se dirige para Minas, passando por São Bento do Sapucahy, 40 k. ao norte.

Primitivamente a Estrada não passava por Tremembé. Um pouco além de Pinda, o traçado tomava a esquerda, desenvolvendo-se pronunciadamente na direcção sudoeste até Taubaté. Nesse trecho, de 16 k. havia a estação *Andrade Pinto* (k. 336), situada na povoação Mata Fome. A variante de Tremembé augmentou de dois k. a extensão do ramal. Tremembé, entretanto, era ligada a Taubaté por uma linha de *tramways* a vapor.

\* \* \*

Deixando Tremembé, o trem inflecte para o rumo sul, percorre uma extensa e fertil planicie, atravessa o ribeirão Moinho, sobre um boeiro de tres metros de diametro.

Transposta a estrada de rodagem, que cruza a linha em passagem inferior, chega o trem a

#### TAUBATE'

Rio .....	344 k. 336
S. Paulo.....	154 k. 817
Altitude .....	586 m. 270

Corrupç. de *taba*, aldeia; *eté*, verdadeira, legitima.

Primitiva aldeia de indios Guayanazes, a velha São Francisco das Chagas de Itaboaté é hoje a grande, a florescente cidade de Taubaté, com numerosos estabelecimentos commer-

ciaes, optimas ruas e praças, bons predios, muitas egrejas e todos os melhoramentos de uma cidade moderna.

Por volta do anno de 1635, Jacques Felix, como procurador da Condessa de Vimieiro, donataria da capitania de Itanhaen, deu principio á fundação da cidade. Com o auxilio de seus adherentes e de alguns frades franciscanos, construiu uma pequena capella e um tosco edificio para servir de cadeia. Concluidas estas obras, foi feita a aclamação da villa, que, em 1695, possuia já uma importante casa de fundição de ouro.

E' cidade desde 5 de fevereiro de 1842 e séde de Bis-pado.

Está edificada na planicie á margem esquerda do ri-beirão Corrêa, á 6 k. do Parahyba. Possui notaveis es-tabelecimentos de instrucção, bibliothecas e sociedades lit-terarias. Conta cerca de 4.000 predios.

Seus principaes edificios são a cathedral, varias egre-jas, camara, theatros, etc. Além dos 5 grupos escolares da séde, possui o municipio 42 escolas isoladas.

A estação de Taubaté, ultimamente remodelada pelo incansavel Dr. Mario Castilhos do Espirito Santo, apresenta hoje apparencia digna da grande cidade a que serve.

Cumprê não esquecer que de Taubaté partiram, ao al-vorecer do seculo XVIII, os bandeirantes temerarios a cuja passagem pelos invios sertões, devem hoje a existencia pros-peras e importantes cidades, entre ellas a de Ouro Preto que os teve por fundadores.

Póde affirmar-se que foram esses bandeirantes os des-cobridores, os povoadores e os demarcadores do vasto ter-ritorio das Minas Geraes. Fernão Dias Paes Leme, senhor de grandes cabedaes, varão sobre todos illustre, merece menção especial, como o chefe mais notavel daquellas expedições epicas.

**HOTEIS** — *Pereira, Lino e Tinoco.*

**POPULAÇÃO** — 48.000 h. — Da séde, 22.000.

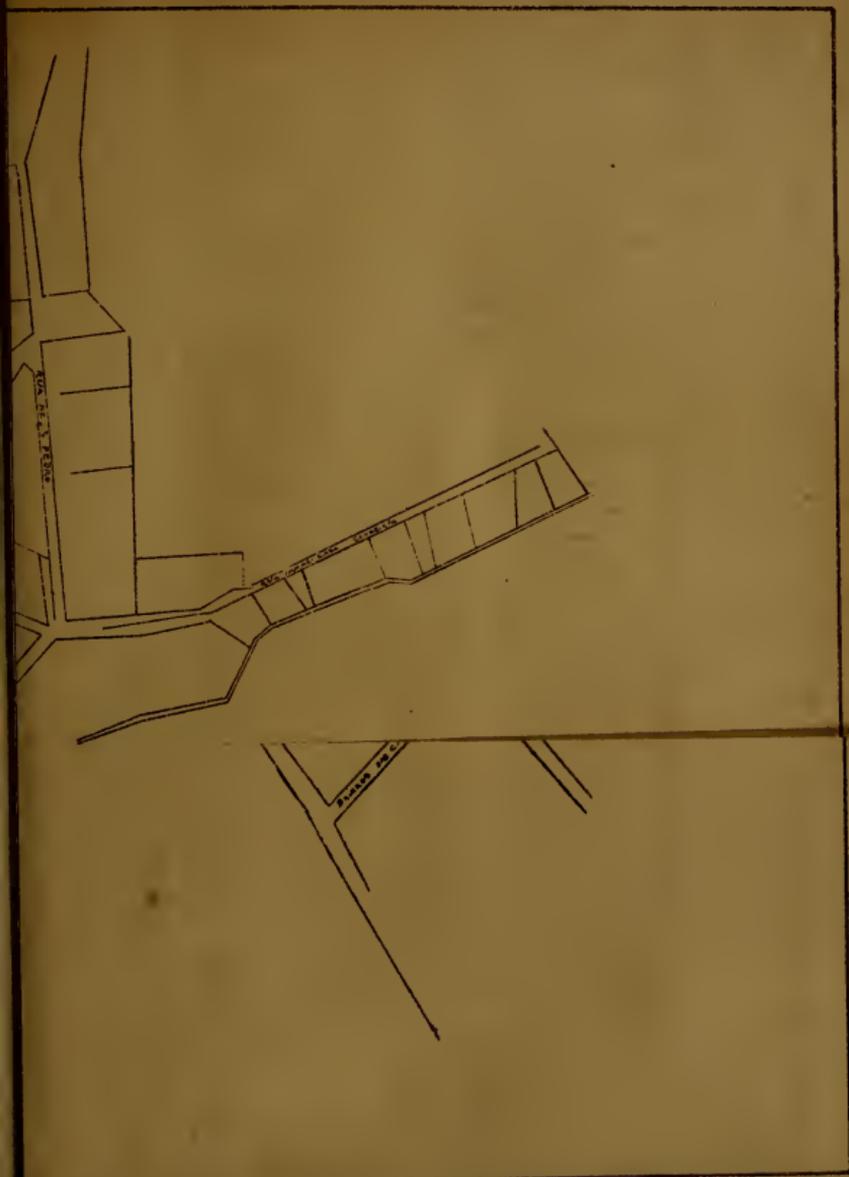
**SUPERFICIE** — 578,7 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — O da séde e Quiririm.

**POVOAÇÕES** — Caroeiras, Remedios, Belém, Barranco, Areão, Estiva, Ribeirão das Almas e Christovão.

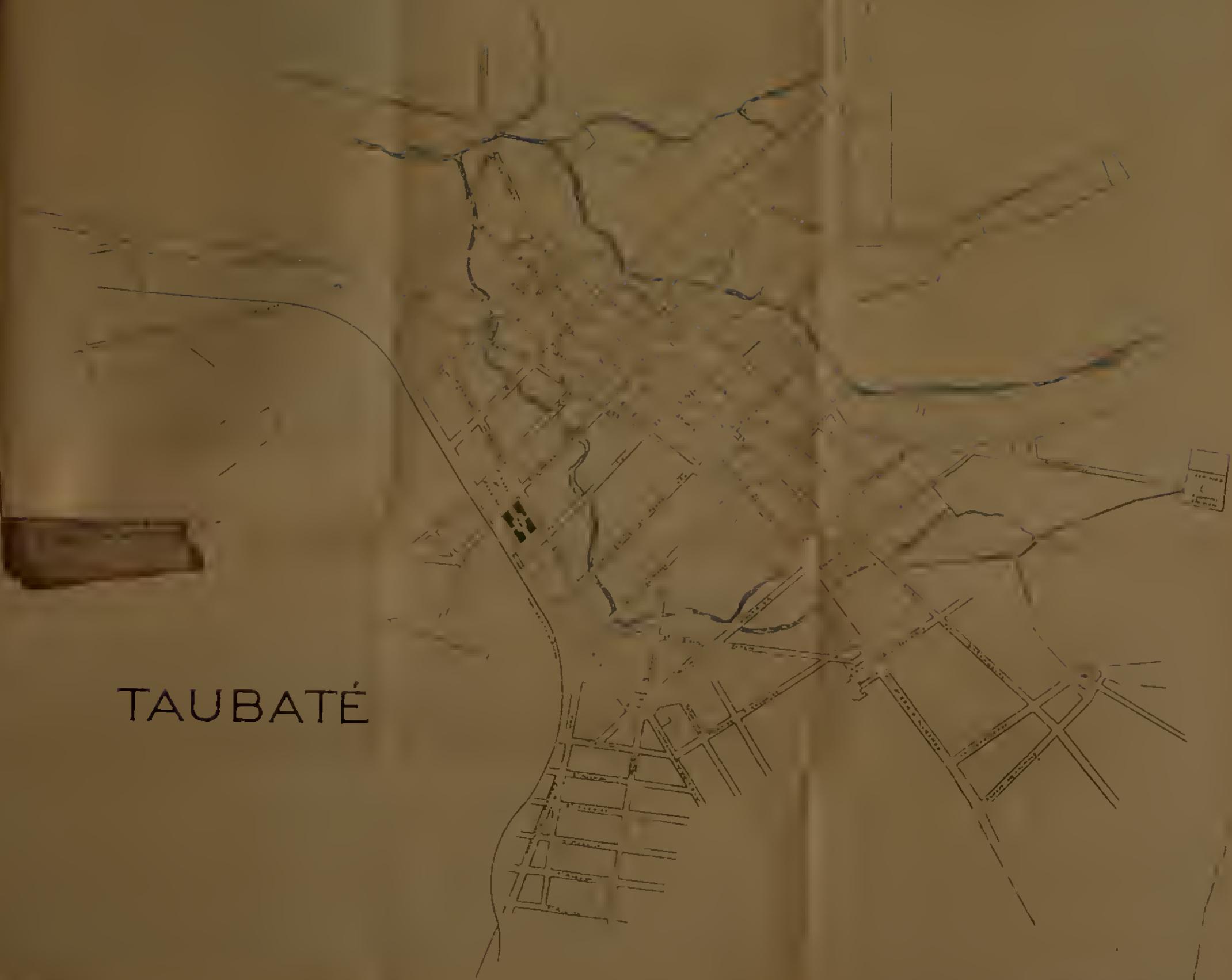
**LIMITES** — Parahytinga, Redempção, Jambeiro, Caça-pava, Tremembé e Pinda.

**RIOS** — O Parahyba sulca o territorio em toda a sua extensão ao norte; Una, Pichoá, Moinho, Antas, Itahym e outros são cursos dagua que tambem fertilizam o municipio.



VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO

# TAUBATÉ



SERRAS — A do Quebra Cangalhas ao sul, de onde emanam contrafortes com denominações locais.

CLIMA — Extremamente salubre.

PRODUÇÃO — Município rico em schisto betuminoso e com grandes caieiras, pedras de construção e excelente barro de olaria; possui terras de grande fertilidade para todas as culturas. Conta 9.518.000 pés de café e produz 57.200 hectolitros de arroz, 1.000 de feijão e 12.500 de milho. Há ainda grande produção de laranjas, abacaxis, limões, etc. Nas fazendas e sítios existem 10.700 cabeças de gado de várias espécies. São numerosas as indústrias em torno do schisto, da pedra calcária, da argila, do talco e da turfa; a usina de gás produz petróleo e óleo de diferentes qualidades. Exporta tecidos, café, madeiras, couro, carnes preparadas, ladrilhos, etc. Preço das terras: 300\$000 a 1:000\$000.



Município de Taubaté — Cultura de arroz

VIAÇÃO — Possui excelentes estradas de rodagem que a ligam aos municípios de Redempção, a 36 k.; Natividade.

a 56; S. Luis do Parahytinga, a 40; Ubatuba, a 90, ao sul; Buquira, a 40, á nordéste e S. Bento do Sapucahy, a 46, ao norte.

\* \* \*

Retomando a sua direcção geral o trem atravessa a ponte de Taubaté (7<sup>m</sup>,60) e marginando um vasto tapete verde de 20 k., constituido por extensos arrozaes (que encantam a vista, córta o ribeirão João Raymundo (ponte do Costa, de 8<sup>m</sup>,80 - k.346.323), passa por

*Quiririm* — K. 352.686

o mesmo que *quinini*, o silencio, o repouso; ou silencioso, calado, taciturno atravessa a ponte de Quiririm (k. 353.567), passa a ponte do Pichoá, de 9<sup>m</sup>,30 (356.934), deixa a estação

*Sá e Silva* — K. 358.153

Juvenal de Sá e Silva, engenheiro da Secção de Construcção em 1891 transpõe o ribeirão Barranco Alto na ponte D. Seraphina, de 9<sup>m</sup>,30 (k. 359.934), atravessa as pontes José Telles, de 4<sup>m</sup>,50 e dos Mudos, de 5<sup>m</sup>,00 (k. 361.276 e 364.048, respectivamente) e proseguindo na marcha veloz e uniforme attinge

## ÇAÇAPAVA

Rio .....	365 k. 725
S. Paulo.....	133 k. 409
Altitude .....	557 m. 394

*Caa çapaba*; clareira da matta, aberta, travessia ou vereda da matta.

Edificada sobre uma colina a 2 k. do Parahyba. Foi fundada em meados do seculo XVIII por Thomé Portes d'El-Rey e sua familia, no lugar denominado Caçapava Velha.

Pelos annos de 1840-41, o Capitão João Ramos e outros, por motivos politicos, mudaram-se da primitiva povoação para a localidade em que está situada a cidade. Por esses tempos, apenas uma casa de palha existia no actual largo da Matriz.

A 14 de abril de 1855 foi elevada á categoria de villa e é cidade desde 8 de abril de 1875.

Nossa Senhora da Ajuda de Caçapava possui ruas e praças arborizadas e cerca de 2.000 predios, destacando-se de entre elles o Grupo Escolar, o Theatro, o Club Lite-



CANARÉO



— Outubro de 1917 —

VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO

# САФАРАВА

Километры



LENA CR. 2

rario, o Hospital de Isolamento, o Reservatorio de agua e o Quartel do 6° Regimento de Infantaria do Exercito, ahi localizado. Na zona rural ha uma bella ponte sobre o Parahyba. Possui agua canalizada, rêde de esgôtos, serviços de luz e força electrica e rêde telephonica.



“Caçapava”

Conta um grupo escolar na séde, e 37 escolas em todo o municipio.

HOTEIS — *S. José e Central.*

POPULAÇÃO — 20.000 h. — Da séde, 5.000.

SUPERFICIE — 385 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Campo Grande, Caçapava Velha, Germana, Borda da Matta, Piquete, Serra, Retiro, Marambaia, Iguassú, Patuava.

LIMITES — Taubaté, Jambeiro, S. José dos Campos, Buquira e Tremembé.

RIOS — Iguassú, Dutra, Divisa, Venancio e Manuel Litro, afluentes do Parahyba, que córta o territorio na direcção oeste-léste.

SERRAS — O municipio, de configuração montanhosa, é atravessado pelas serras do Jambeiro e do Buquira.

CLIMA — O clima é muito salubre e ameno.

PRODUCCÃO — Sólo rico em jazidas de carvão de pedra (\*) e de ferro, e de grande uberdade para a cultura de cereaes e de fructas. Possui 4.850.000 pés de café e produz 45.000 hectolitros de arroz, 1.200 de feijão e 22.000 de milho, além de fructas em grande quantidade. Cerca de 8.300 cabeças de gado constituem a população pecuaria do municipio. A industria é representada por engenhos de asucar, fabricas de meias, de tecidos, de moveis, de massas alimenticias, etc.; alli está installada a Companhia Paulista de Lacticinios. Exporta polvilho, phosphoros, carvão, fructas, aguardente, etc. Preço das terras: em média, 500\$000 por alqueire.

VIACÃO — Jambeiro, 20 k. ao sul e Buquira, 27 k. ao norte, são servidas pela estação por meio de boas estradas.

\* \* \*

Logo ao sahir de Caçapava o trem transpõe a ponte de Caçapava, 4<sup>m</sup>,70 (k. 366.338); e continuando a percorrer a esplendida planicie, defrontada ao norte pela serra do Palmital, e ao sul pela do Jambeiro, passa pelas ruinas (á direita) da demolida estação *Santa Luzia* (k. 371.091), transpõe outro ribeirão, atravessa terrenos onde se percebem algumas culturas, córta o corrego Divisa (k. 372.780 - ponte de 7<sup>m</sup>,85), penetra no municipio de S. José dos Campos, deixa a estação

*Eugenio de Mello* — K. 376.064

Eng<sup>o</sup>. Eugenio Adriano Pereira da Cunha e Mello, director da Estrada de 1889 a 1891 além da qual surge, ao longe, no destaque da sua brancura, a Matriz de S. José, dominando da superelevação da cidade a infindavel planicie.

---

(\*) Em 1925 foram feitas, na Estrada, experiencias do carvão nacional.

Relatando, naquelle anno, o que se havia feito até então, o estudioso Dr. Tavares Leite lembrava a necessidade de estabelecer um posto carbonifero no Rio de Janeiro, e concluia: "Assim, ao par das observações colhidas que bem demonstraram a possibilidade de empregar, de um modo efficiente e pratico, o carvão nacional, fica tambem verificado o ralo de acção do nosso combustivel, um dos pontos importantes deste magno problema".

Transposto, sobre uma cachoeira, o ribeirão Pararangaba (k. 378.121 - ponte de 9<sup>m</sup>,30), passa o trem por

Eng<sup>o</sup>. Martins Guimarães — K. 381.668

João Francisco Martins Guimarães Filho, Chefe do Tráfego em 1892, Chefe da Linha em 1894 e Director interino durante o impedimento do Tenente-Coronel A. G. Souza Aguiar. A estação ficava, primitivamente, no k. 384.056.

Transpostos ainda os rios Alambarý, Putins, e o córrego Lavapés (k. 386.276-7<sup>m</sup>,87), o trem cruza uma passagem superior (k. 387.712), e chega a

## S. JOSE' DOS CAMPOS

Rio .....	388 k. 404
S. Paulo.....	110 k. 718
Altitude .....	568 m. 900

A villa de S. José do Sul (1767), depois cidade de S. José do Parahyba (1864), e finalmente S. José dos Campos (1871), era um antigo dominio dos Jesuitas, onde se achava instalada uma taba de indios Guayanazes.

Fundada pelo Padre Anchieta no alto do Rio Comprido, á distancia de 10 k. da actual cidade, no logar hoje conhecido por Villa Velha.

Pelos annos de 1643 a 1650 foi o aldeamento abandonado, fundando-se outro que deu origem á cidade.

Angelo de Siqueira Affonso, sua mulher Antonia Pedrosa de Moraes, e outros adherentes, edificaram, em 1650, a capella que serviu de Matriz.

E' difficil imaginar para uma cidade situação mais pittoresca e em melhores condições hygienicas: em um planalto de cerca de 50 mts. de elevação sobre as aguas do Parahyba que 3 k. ao norte lhe serve de sentinella; contornada de planicies que se entrecortam de bosques e lagunas; com um horizonte soberbo para os lados de léste como para os de oeste; entre serras parallelas cujas mattas traçam o quadro de um caricioso matiz de sombra verde negro; e possuindo; enfim, um clima de salubridade proverbial, S. José dos Campos é um desses sitios privilegiados com que Deus fartamente pontilhou o vasto mappa desta invejavel terra do Cruzeiro.

Tem ruas amplas com edificações modernas, grande movimento de automoveis e uma apreciavel actividade commercial. Dentre os edificios destacam-se a Camara, Cadeia, Santa

Casa, Sanatorio Vicentina Aranha, Theatro S. José e Mercado. Possui cerca de 1.500 prédios.

O Sanatorio Vicentina Aranha é um estabelecimento digno de especial menção; satisfaz, rigorosamente, todos os requisitos clinicos e hygienicos exigidos pelas mais modelares instituições do genero.

A cidade tem abastecimento de agua, serviços de luz e força electrica, rêde de esgôtos e telephonia urbana e interurbana. Possui 2 grupos escolares e 21 escolas isoladas.

HOTEIS — *Rio Branco e dos Viajantes.*

POPULAÇÃO — 32.000 h. — Da séde, 8.000.

SUPERFICIE — 1.100 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — O da séde e São Francisco Xavier.

POVOAÇÕES — Santa Cruz, Eugenio de Mello, etc.

LIMITES — Caçapava, Jambeiro, Jacarehy, Igaratá, Joaopolis, Estado de Minas, S. Bento e Buquira.

RIOS — O Parahyba atravessa o municipio de oeste para leste, tendo os seguintes afluentes da margem esquerda: Jaguary, Buquira, Capivary, Varadouro, Piracicuna, Butá e Tuvú; Rio Comprido, Serimbura, Lava-pés, Sapé, João Curcino, Tatetuba, Pararangaba e Divisa, são afluentes da margem direita. Além desses ha o rio do Peixe que desce da Mantiqueira, recebendo no municipio os ribeirões Chico Candido, Ferreira, Couves, S. Antonio, S. Barbara, Rio Manso, Cafundó e Roncador. Os rios do Peixe e Buquira são navegaveis á canôa; o Jaguary e o Parahyba admittem navegação mais consideravel. A's margens do Parahyba fica situada a lagôa Capitão Miguel.

SERRAS — A da Mantiqueira, ao norte e a do Quebra Cangalhas ao sul.

CLIMA — Notoriamente saudavel.

PRODUÇÃO — Sólo proprio para a cultura de cereaes, possuindo jazidas de carvão de pedra e consideravel abundancia de pedra de construcção e barro de olaria; o ouro é tambem encontrado no rio do Peixe. A principal produção é o café, possuindo o municipio 5.040.000 caféeiros. A produção de arroz é de 46.200 hectolitros, a de feijão de 3.500, a de milho de 108.000 e a de fumo 2.000 arrobas. O municipio produz ainda grande quantidade de fructas (300.000) e entretem a cultura florestal. Cerca de 24.000 cabeças de gado de varias especies existem nas fazendas criadoras.



Mapa de São José dos Campos  
1911

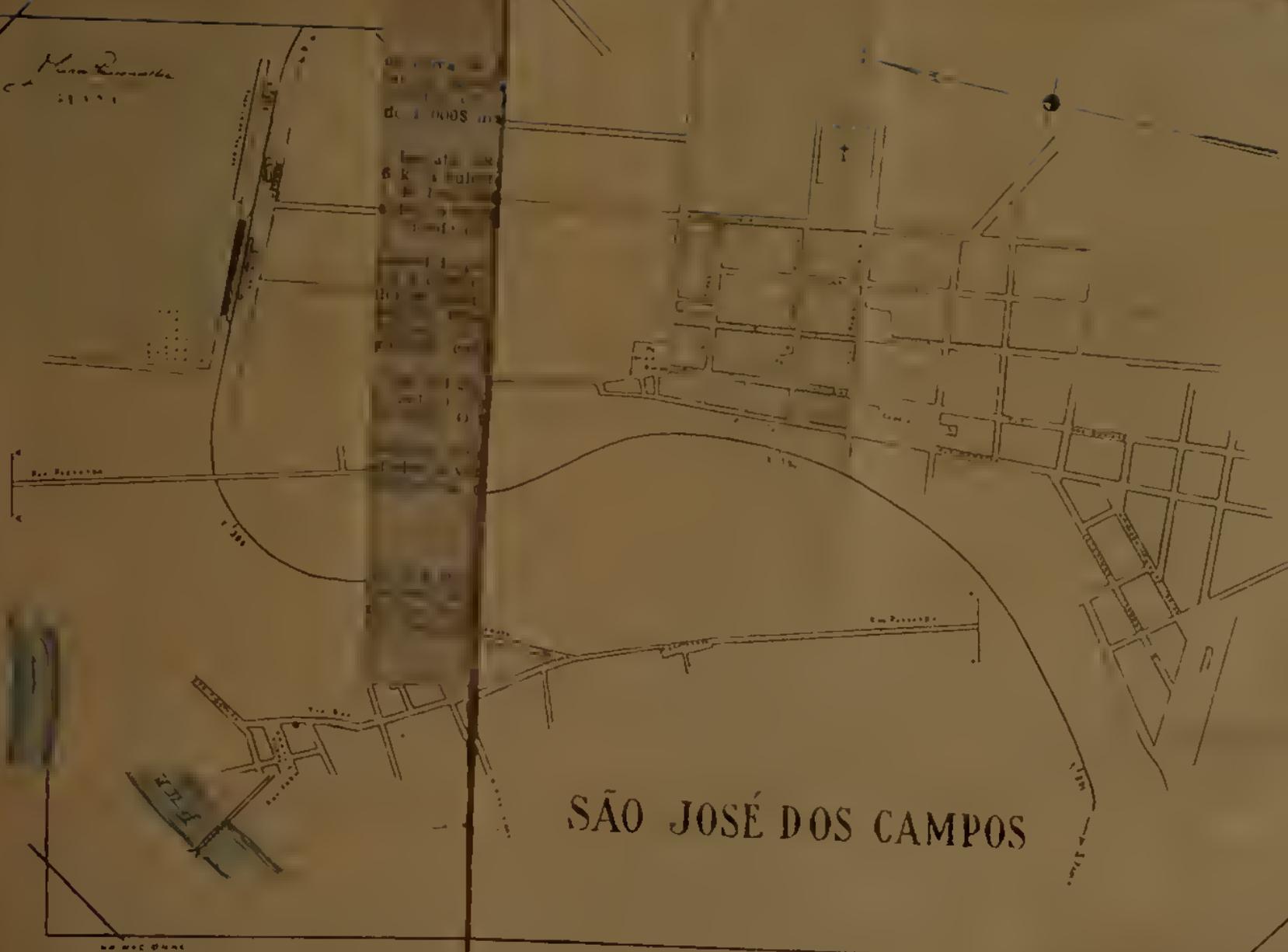
de 1000 m

6 k a Sul

# SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

VIA BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO

NO MAC D'ARA



A industria está bem representada por cerca de 20 fabricas diversas e por engenhos de assucar e aguardente. Exporta louças, ladrilhos, madeiras, fumo, fructas, etc. Preço das terras: nas proximidades da cidade é de 1:000\$ mais ou menos por alqueire.

**VIAÇÃO** — Buquira, 30 k. ao norte; Igaratá, 28 k. a oeste; Jambeiro a 18 k. e Parahybuna a 36 k. a suléste, são municipios servidos pela estação por meio de boas estradas de automoveis. Uma empresa particular mantem o serviço de transporte de passageiros entre S. José e a cidade de Parahybuna, ao preço de 15\$000 por pessoa.

Afim de evitar o esforço de tracção despendido pelas locomotivas para galgar o planalto em que fica a cidade, a administração da Central, sempre no empenho de zelar pelos interesses della e melhora-la, ahí fez construir uma "variante" na qual não se sabe o que mais admirar: se o gracioso traçado que ella percorre, se as rigorosas condições technicas com que foi realizada.

A entrada da variante tem logar no k. 386.921,20, verificando-se a sahida no k. 391.991,75, do antigo traçado, tendo havido uma differença de 968 m., para mais. O trecho antigo foi abandonado.

Os trabalhos de duplicação da linha proseguem com actividade neste trecho, estando tambem em estudos a variante do Paratehy, que vae de S. José a Itaquaquecetuba, com a extensão de 73 kilometros (\*).

\* \* \*

Depois de cruzar a passagem superior da rua Parahyba (k. 388.871) e, adeante, outra passagem tambem superior, o trem córta o rio Serimbura, corre por extensos chapadões (Campos de S. José) e contórna enorme paul, passando pela estação

*Limoeiro* — K. 400.002

Eng°. Eduardo Mendes Limoeiro, conductor de 2ª classe em 1872.

Não muito distante de Limoeiro é atravessada a ponte do Rio Comprido, pela qual deixa a linha o municipio de S. José.

---

(\*) A construcção desta variante visa melhorar as condições technicas do ramal, cujo actual traçado pela serra de Guararema é um obstaculo áquelle desiderato.

Já das janellas do "Pullman" se divisam as alvas torres da matriz de'

### JACAREHY

Rio .....	407.k. 443
S. Paulo.....	91 k. 715
Altitude .....	569 m. 095

Corrupç. de *Y-aquá-yerê-ei*, esquina ou volta desnecessaria; de *y*, relativa; *aquá*, esquina, ponta; *yerê*, volta; *ei*, inutil, sem necessidade.

Em frente á cidade o Parahyba faz uma volta formandô mais abaixo um sacco, simulando uma lagôa, a que dão o nome de *Avarehy* — *i-yerê-ei*, que quer dizer: volta desnecessaria do rio; de *i*, rio; *yerê*, volta; *ei*, inutil.

Fundada em 1652 por Antonio Affonso e seus filhos, foi elevada a villa em 1655 e é cidade desde 3 de abril de 1849.

Está construida em pequena elevação á margem do Parahyba. Como geralmente acontece em todas as cidades paulistas que vimos atravessando, tem boas ruas e edificios (cerca de 2.000), excellente abastecimento de agua, esgotos, luz e força electrica, telephonia e instrucção publica bem cuidada (1 grupo escolar, 1 escola profissional e 25 escolas isoladas).

Muitos annos permaneceu Jacarehy no isolamento e no socego insipido das povoações pequenas e longinquas.

Com o desenvolvimento da lavoura e o plantio do café, esse outro ouro, rubro na maturidade dos fructos e rubro na historia da sua cultura, duramente imposta ao braço escravo e martyr, a villa prosperou.

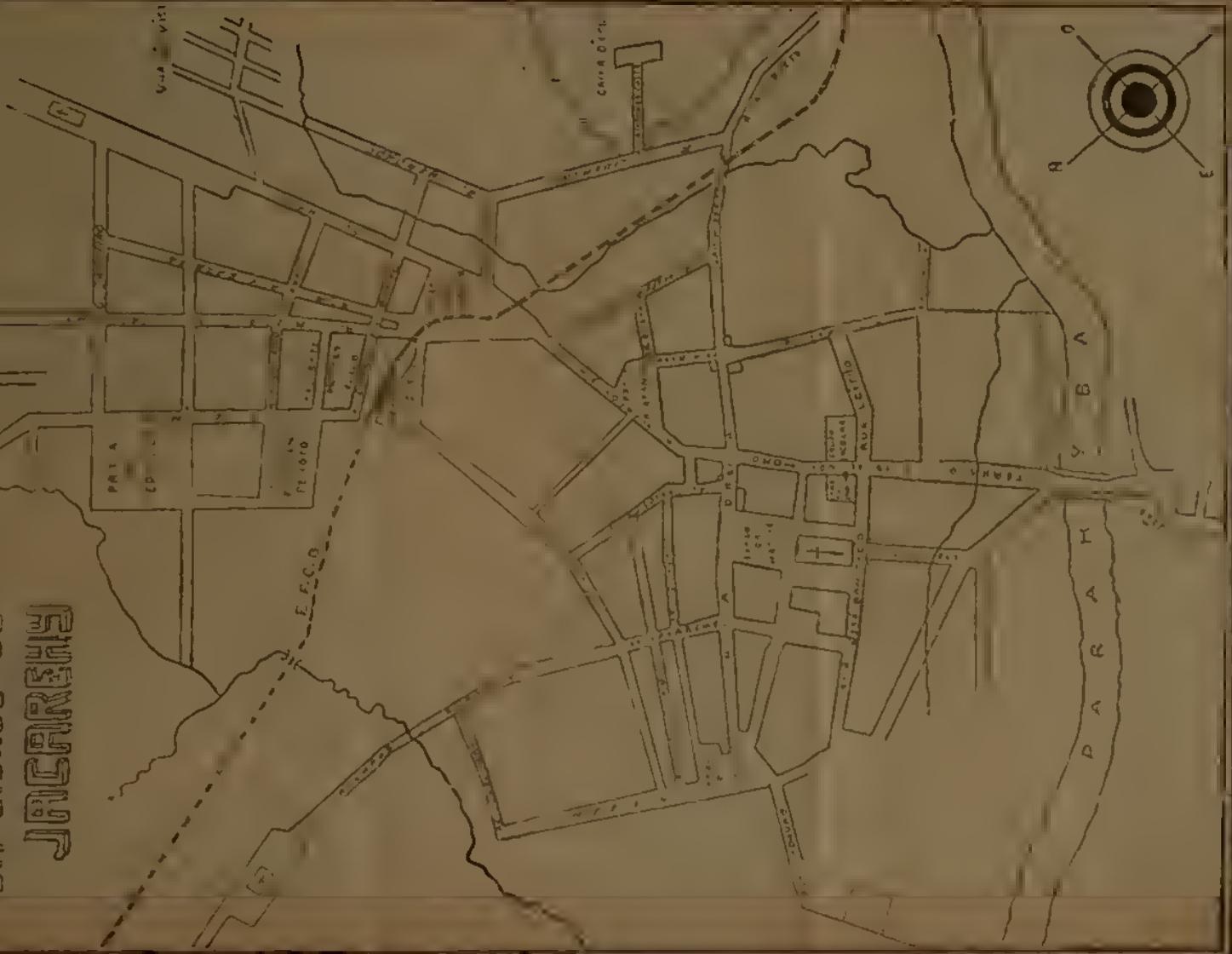
A influencia do café não se limitou comtudo ao progresso material da cidade, onde os senhores de fazenda edificaram casas de aspecto senhoril, amplos e sumptuosos solares; originou tambem fidalguias, baronatos e condados.

E os abastados titulares imperavam, dominando a população pobre, tripudiando sobre a misera condição social dos escravos, em cujos hombros, entretanto, apoiavam os seus brazões.

Como attestado da sumptuosidade de outr'ora, lá está ainda a Matriz, com o seu portal de pedra que custou 60:000\$000 e a sua custodia de prata massiça, rendilhada de ouro, pesando 8 libras e 28 oitavas. E' um maravilhoso trabalho artistico cuja origem ninguem conhece.



PLANTA  
DA CIDADE DE  
JACAREMA



São afamados os "biscoitos de Jacarehy" que se encontram no botequim da estação onde habitualmente os passageiros aproveitam os cinco minutos de demora para tomar um saboroso café.

Jacarehy é sede de um destacamento de machinas.

**HOTEIS** — *Santa Therezinha, Maximo e Central.*

**POPULAÇÃO** — 22.000 h. — Da sede; 6.500.

**SUPERFICIE** — 650 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — O da sede.

**POVOAÇÕES** — São Benedicto, Matto Dentro, Itaporava, Quatinga, Bom Jesus dos Pinhões, Jaguary, Paraty de Cima, Paraty de Baixo, Paraty do Meio, Jardim, Lavras, Mandy. Quatro Ribeirões, Varadouro, Tunnel, etc.

**LIMITES** — São José dos Campos, Jambeiro, Santa Branca, Guararema, Santa Isabel e Igaratá.

**RIOS** — O municipio é fartamente regado pelo Parahyba e seus afluentes Jaguary e Paratehy. Ha ainda os ribeirões Campo Grande, das Almas, Quatinga, Rio Comprido, Goiabal, Mandy, Varadouro e a Lagõa do Atun.

**SERRAS** — Atravessam o municipio as serras do Jambeiro e Itapety.

**CLIMA** — Muito salubre.

**PRODUÇÃO** — Territorio muito fertil, produzindo em abundancia café, canna, uvas e cereaes. Dos seus 2.270.000 caféeiros a metade está hoje abandonada, não attingindo a 20.000 arrobas a produçãõ do café. Produz 5.000 hectolitros de arroz, 8.000 de feijão, 25.000 de milho, 1.000 arrobas de fumo e grande abundancia de laranjas. Mais ou menos 10.000 cabeças de gado de varias especies, conta o municipio em suas fazendas. Tem um grande movimento industrial, com fabricas de biscoutos, de meias, de caixas de papelão, serrarias e engenhos de café, etc. Preço das terras: 70\$. a 80\$. por hectare.

No Poço do Ouro, na junção dos rios do Peixe e Jaguary, existem jazidas de ouro.

**VIAÇÃO** — Santa Branca, 16 k. a sudoeste, é servida pela estação de Jacarehy, de onde parte, na direção daquelle municipio, um ramal da excellente estrada que margeia a Central de São Paulo a Queluz. Ha ainda as estradas de Santa Isabel, 30 k. a oeste e Igaratá, 24 k. a nordeste. Existem, cerca de 360 k. de estradas municipais.

\* \* \*

Logo ao partir da cidade, a linha se aproxima bastante do Parahyba, cujas aguas tranquillias se deixam contemplar ainda, sob o doce e brando reflexo de um sol de occaso; á rectaguarda, numa elevação, fica a linda ponte que liga a cidade á zona rural além Parahyba.

Proxima uma da outra, são transpostas duas pequenas pontes sobre dois graciosos tributarios do rio magestoso.

*Bom Jesus* — K. 416.120

Minuscula povoação debruçada sobre o reluzente espelho das aguas do Parahyba.

*São Silvestre* — K. 421.361

Chamou-se, por algum tempo, "Barão Homem de Mello".

Toma o nome da fazenda de criação de gado hollandez, situada á direita.



Ponte de Guararema

Estamos ainda no municipio de Jacarehy. Afastando-se do rio e galgando impavidamente a serra elevada, o trem vara o morro de Itapeva, no Tunnel das Pilluleiras, recto, com 200 metros (k. 422.354 — cota 700). Tres kilometros adeante o passageiro saudosamente se despede do formoso Parahyba, que é, pela ultima vez, atravessado na ponte de Guararema, de 165<sup>m</sup>,25, duzentos e setenta metros áquem de

## GUARAREMA

Rio .....	426 k. 743
S. Paulo.....	72 k. 410
Altitude .....	578 m. 994

*Guará*, por *ybyrá*, arvore, páu, madeira; *rema*, fedorento, fetido: o páu d'alho (*Seguiera floribunda*).

Fundada em 1875, por Maria Florencia, de origem africana, que, á margem esquerda do ribeirão Guararema, pouco acima da sua fóz, construiu uma capella em honra de São Benedicto, em terreno doado por D. Laurinda de Souza Leite.

A séde do districto era primitivamente a freguezia da Escada, tendo sido transferida para Guararema, em 8 de janeiro de 1890. A 3 de julho de 1898, passou de districto á cidade.

Topographicamente bem situada, a pequena Guararema impressiona de modo agradável, com o seu restricto, porém, gracioso panorama. A Matriz, a Camara, o Mercado, a Cadeia, o Cinema Aracy, e as Escolas Reunidas, são os principaes edificios da cidade, que é illuminada a luz electrica. Possui 7 escolas.

HOTEL — *Parahyba*.

POPULAÇÃO — 10.000 h. — Da séde, 2.000.

SUPERFICIE — 159 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Escada, Capoeirinha, Lagôa Nova, etc.

LIMITES' — Jacaréhy, Santa Branca, Mogy e Santa Isabel.

RIOS — Banham o municipio o rio Parahyba e os ribeirões Guararema, Putim, Salto, Monos, Ypiranga, Lambary, Paraty e Goiabal.

SERRAS — Itapety, Serrote, Monos e Lagôa Nova.

CLIMA — O clima de Guararema é excellente.

PRODUCCÃO — O seu territorio, onde se encontra o kaolim, é de grande fertilidade. A lavoura do municipio consiste principalmente na cultura de cereaes, canna, mandioca, batatinhas, fumo, verduras, fructas, algum café, etc. Nas suas 181 fazendas e sitios a producção é a seguinte: arroz, 2.300 hectolitros; feijão, 2.600; milho, 30.500; aguardente, 1.500.000 litros; farinha de mandioca, 20.000 alqueires; ba-

tatinha, 50.900 arrobas, e fumo, 480. A população pecuaria orça por 26.000 cabeças de gado. A industria é representada por engenhos de assucar, arroz e café; diversas officinas, serrarias, usinas hydro-electricas, etc. Exporta madeiras, carvão, fructas, verduras, lenha, batatas e aguardente. O mercado do municipio exporta para a Capital Federal grande quantidade de verduras e fructas. Preço das terras: de 300\$. a 1:000\$. por alqueire, as mais proximas; de 150\$. a 300\$, em outras zonas.

VIACÃO — O municipio conta 59 kilometros de estradas de rodagem. Santa Branca, 18 k. á léste; Sallesopolis, 29 á suléste e Santa Isabel 30 k. a nordéste, são localidades servidas pela estação, por excellentes estradas de rodagem.

\* \* \*

Penetrando no accidentado valle do Guararema, rio que atravessa 14 vezes (\*), e que forma, no k. 430.544 (ponte de 9<sup>m</sup>.45), aprazivel cachoeira, segue o trem cortando regiões fertilissimas; e ao resfolegar possante da imponente locomotiva, transpõe a serra que divide a bacia do Parahyba da do Tieté, passando pela pequena e graciosa povoação

*Luis Carlos* — K. 433.191

Dr. Luis Carlos da Fonseca, Chefe do 2º Districto do Trafego quando se inaugurou a estação, e depois chefe do Movimento. Sub-Director da 1ª Divisão nas administrações Carvalho Araujo e Arlindo Luz. Director Civil da Estrada, nomeado pela Junta Governativa de 1930; nesse posto se conservou de 24 de outubro a 5 de novembro daquelle anno (\*\*). Foi tão elegante prosador quão primoroso poeta. Era Sub-Director da Central, quando, em 1932, foi prematuramente colhido pela morte.

*Sabaúna* — K. 437.650

*Saba*, por *taba*, aldeia; *una*, negra: aldeia negra, quiçá, de pretos.

---

(\*) Este trecho de linha, com as suas 14 pontes, quasi equidistantes, sobre as aguas claras do sinuoso ribeirão, é muito interessante. O vão livre das pontes varia entre 6<sup>m</sup>.65, o menor (k. 435.323) e 10<sup>m</sup>.05, o maior (k. 434.741).

(\*\*) Quando, na madrugada de 24 de outubro de 1930, estalou a Revolução, no Rio, estava o Dr. Luis Carlos no exercicio do seu cargo de Chefe do Movimento. Nesse posto e naquella madrugada o foram encontrar os delegados da Revolução que occuparam a Central.

Aqui está localizada uma das pedreiras pertencentes á Central, e que conta 80 alqueires.



“Sabaúna”

No k. 431 possui também a Estrada uma área de 10 alqueires (á esquerda), com excellente pedra.

Prosegue o trem, subindo ainda o formosíssimo valle do Guararema, até as proximidades da estação

*Cesar de Souza* — K. 444.946

João Augusto Cesar de Souza, chefe da 5ª Divisão em 1890.

Agora no valle do Tieté, muito menos accidentado que o do Parahyba, o trem desliza pela varzea alagadiça daquelle rio, atravessando-o, no k. 445.939, pela ponte do Tieté (\*), de 40 metros.

---

(\*) *Tieté* — *ti* = *y*, rio; *eté*, verdadeiro, isto é, volumoso, (primitivamente *Anhemby*, rio dos Inhambús) é, genuinamente, um rio paulista.

Nasce no município de Parahybuna, no bairro da Pedra Rajada, e percorre o Estado em quasi toda a sua extensão, primeiro na direcção léste-oéste até São Paulo; e depois em rumo noroéste, até desaguar na margem esquerda do Paraná.

O Tieté não permitté a navegação que as suas aguas comportariam porque, além de um alvéo tortuosíssimo, elle apresenta grande numero

Transforma-se o cenário. O horizonte se alarga; limitam-no, ao norte, os últimos contrafortes da serra da Mantiqueira, cuja altitude vaé gradativamente diminuindo aos olhos do passageiro, não fatigados de contempla-la.

Entre o nível das aguas dos dois rios, (nos pontos acima indicados) ha uma differença de cerca de 180 metros.

A serra que separa as duas bacias é constituída pelas ultimas ramificações da serra da Mantiqueira, que ahí se junta a contrafortes da serra do Mar; assim, é a linha da Central que, cruzando nesse ponto o tropico do Capricornio, serve de divisa aos dois grandes ramos da cadeia Oriental do sistema orographico brasileiro.

Um pouco adeante da ponte do Tieté o trem corta ainda o rio Biritiba (k. 446.195 - ponte de 8<sup>m</sup>,30), e chega á ultima das dezeseis cidades atravessadas pelo ramal, a velha

#### MOGY DAS CRUZES

Rio. . . . .	450 k. 320
S. Paulo. . . . .	48 k. 821
Altitude. . . . .	743 m. 464

*Mboy*, cobra; *gy*, rio: rio das cobras.

A antiga fazenda de Bogy, que Braz Cubas fundara em fins do seculo XVI, porque tivesse, em 1601, tres cruces no adro da sua igreja matriz, passou a chamar-se Sant'Anna de Mogy das Cruzes; foi elevada á categoria de villa em 3 de setembro de 1611 e tomou os fóros de cidade a 13 de maio de 1855. Está construída sobre um chapadão formado pelos valles do ribeirão de Cima e do ribeirão Ypiranga.

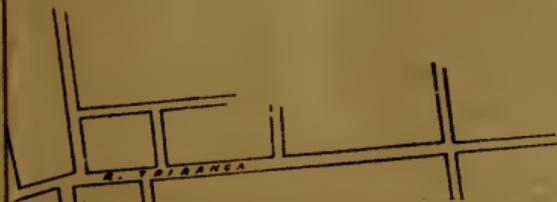
A mesma physionomia risonha e agradável das outras cidades do chamado "Norte de São Paulo", com edificios de construcção moderna, jardins, ruas bem cuidadas e animadas por grande movimento de passageiros. Tem abastecimento de agua, rêde de esgotos, serviços de luz e força electrica, e rêde telephonica. Possui seis praças e 40 ruas, além de outras em formação (\*).

---

de corredeiras e cachoeiras, entre as quaes as denominadas Salto de Itú, Avandava e Itapura.

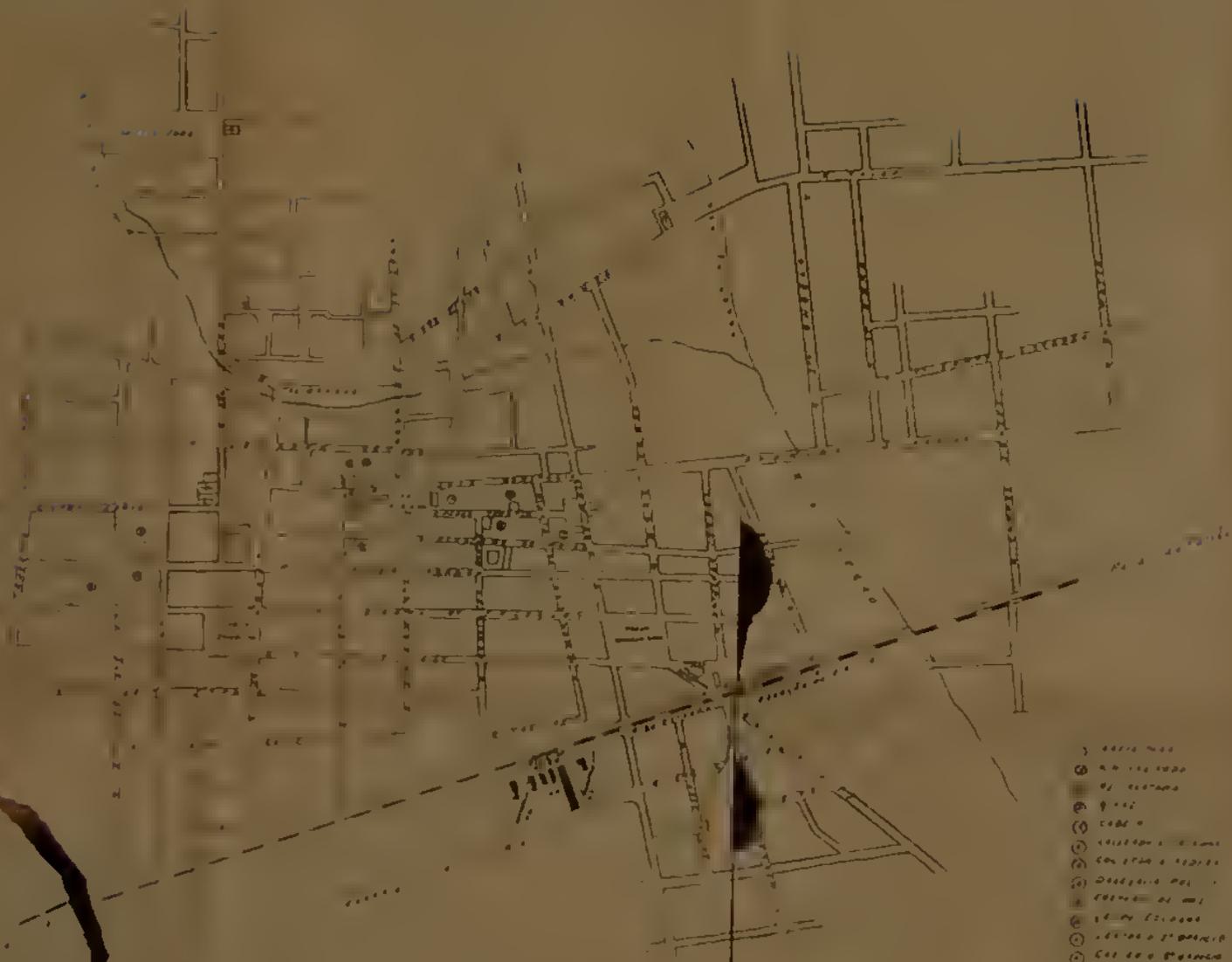
E' de cêrca de 800 k. o seu curso, que, como o do Paranapanela e o do Uruguay, tem a particularidade de constituir uma excepção á direcção geral dos rios brasileiros, a qual é do interior para o litoral; na phrase de Moreira Pinto, "elles nascem onde deviam morrer".

(\*) A julgar-se pela estatística das construcções ultimamente realizadas, pôde computar-se em 4.000 o numero de predios de Mogy, que tem por certo incontestavel direito a um lugar entre as grandes cidades do interior do Estado.



4ª Parada a Norte Cargas (k. 497.314), é tripla; e de Norte Cargas a Norte é quadrupla.

# MOGY DAS CRUZES



- 1. Igreja de São João
- 2. Igreja de São Francisco
- 3. Igreja de São Pedro
- 4. Igreja de São Paulo
- 5. Igreja de São José
- 6. Igreja de São Antonio
- 7. Igreja de São Carlos
- 8. Igreja de São Sebastião
- 9. Igreja de São Martinho
- 10. Igreja de São Vicente
- 11. Igreja de São Salvador
- 12. Igreja de São Raphael
- 13. Igreja de São Gabriel
- 14. Igreja de São Miguel
- 15. Igreja de São Jeronimo
- 16. Igreja de São Basilio
- 17. Igreja de São Agostinho
- 18. Igreja de São Domingos
- 19. Igreja de São Estevão
- 20. Igreja de São Eustachio
- 21. Igreja de São Valente
- 22. Igreja de São Simão
- 23. Igreja de São Iude
- 24. Igreja de São Matias
- 25. Igreja de São Tiago
- 26. Igreja de São Filipe
- 27. Igreja de São Nicolau
- 28. Igreja de São Marcos
- 29. Igreja de São Pedro e São Paulo
- 30. Igreja de São Joao e São Antonio
- 31. Igreja de São Joao e São Francisco
- 32. Igreja de São Joao e São Paulo
- 33. Igreja de São Joao e São Pedro
- 34. Igreja de São Joao e São Sebastião
- 35. Igreja de São Joao e São Martinho
- 36. Igreja de São Joao e São Vicente
- 37. Igreja de São Joao e São Salvador
- 38. Igreja de São Joao e São Raphael
- 39. Igreja de São Joao e São Gabriel
- 40. Igreja de São Joao e São Miguel
- 41. Igreja de São Joao e São Jeronimo
- 42. Igreja de São Joao e São Basilio
- 43. Igreja de São Joao e São Agostinho
- 44. Igreja de São Joao e São Domingos
- 45. Igreja de São Joao e São Estevão
- 46. Igreja de São Joao e São Eustachio
- 47. Igreja de São Joao e São Valente
- 48. Igreja de São Joao e São Simão
- 49. Igreja de São Joao e São Iude
- 50. Igreja de São Joao e São Matias
- 51. Igreja de São Joao e São Tiago
- 52. Igreja de São Joao e São Filipe
- 53. Igreja de São Joao e São Nicolau
- 54. Igreja de São Joao e São Marcos

Mogy é sede da 4ª Inspectoria de Linha.

HOTEIS — *Sant'Anna, Commercial* e da *Estação*.

POPULAÇÃO — 36.000 h. — Da sede, 16.000.

SUPERFICIE — 1.632 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Mogy, Poá, Arujá, Sabaúna, Suzano, Itaquaquecetuba e Biritiba Mirim.

POVOAÇÕES — Guayó, Quatinga, Luis Carlos, etc.

LIMITES — Guararema, Santa Branca, Sallesopolis, Santos, São Bernardo, São Paulo, Guarulhos e Santa Isabel.

RIOS — Tieté, Tayassupeba, Jundiahy, Claro, Beritiba, Guayó e diversos ribeirões.

SERRAS — Itapety, Paranapiacaba e Vargem Grande.

CLIMA — Mogy goza de um clima de notoria salubridade.

PRODUÇÃO — A cultura do municipio consiste em cereaes, canna, fumo, mandioca, batatas e pequena plantaçaõ de café. A pomicultura é bastante desenvolvida, havendo 200.000 arvores fructiferas. Ha tambem cultura florestal. A producção de cereaes é de 3.800 hectolitros de arroz, 6.500 de feijão e 130.000 de milho. Produz 2.000 arrobas de fumo e 8.000 hectolitros de batatas. E' muito desenvolvida a producção de legumes. Cerca de 44.000 cabeças de gado de varias especies, sobresaindo a suina, formam a população pecuaria do municipio. — Não só a fertilidade do sólo, que é notavel, mas a proximidade da Capital do Estado, com cujo mercado está em frequente communicação, tem dado um grande desenvolvimento ás suas industrias de chapéos, tecidos, conservas, macarrão, cervejas, sabão, cortumes e olaria; existem no municipio grandes jazidas de granito e turfa. Exporta colla, sabão, teares, madeiras, tijolos, telhas, carvão, etc. Preço das terras: de 180\$ a 300\$ o alqueire.

VIAÇÃO — Santa Isabel, 33 k. ao norte e Salesopolis, 42 á léste, são servidas pela estação de Mogy, por estradas de automovel. Santos dista 54 k. da cidade.

Mogy é o ponto inicial dos trens de suburbios, que, em numero de 16, diariamente trafegam entre a cidade e a Capital do Estado. A administração da Central tem activado os serviços de duplicação da linha nesse trecho, cujo trafego se torna dia a dia mais intenso. De Mogy (k. 450.320) a Calmon Vianna (k. 465.240), assim como de Carlos de Campos (k. 491.403) á 4ª Parada (k. 494.795) a linha é dupla. Da 4ª Parada a Norte Cargas (k. 497.314), é tripla; e de Norte Cargas a Norte é quadrupla.

Estão feitos os estudos definitivos do traçado Mogy-Itapema, levando os trilhos da Central ao porto de Santos. Partindo da ponte do Jundiáhy, áquém de Santo Angelo, a linha attinge, ao fim de 34 k., o alto da serra do Mar, na garganta de Itaguassú (cota 820), descendo a referida serra, num desenvolvimento de 38 k., até Itapema. Nesse traçado estão projectadas as seguintes estações: Tayassupeba (k. 10); Assucar (k. 15); Quatinga (k. 24); Itaguassú (k. 32); Quilombo (k. 42); Jurubatuba (k. 54); Trindade (k. 60) e Itapema (k. 72).

O traçado se desenvolve pela bacia do Tayassupeba, que, já na proximidade das nascentes (Garganta do Itaguassú), é atravessado varias vezes. Na secção de Mogy ao alto da serra, em que a linha atravessa diversos afluentes do Tayassupeba, foi empregada a declividade maxima de 7 1/2 por mil, e o raio mínimo de 342 metros. Do alto da serra ao litoral, são atravessados entre muitos cursos d'agua de menor importancia, os rios Quilombo, Jurubatuba, Diana, Trindade e, finalmente, o canal da Bertioga, a dois kilometros de Itapema. Nesse trecho foi empregada a declividade de 10 millimetros e, na generalidade, o raio mínimo de 229 metros. Excepcionalmente, foi empregado o raio de 191 metros. A serra, neste trecho, é recoberta de admiravel e densa matta virgem.

A construcção dessa linha em nada prejudicará o projecto da Mogyana, de tambem levar os seus trilhos, por Mogy, ao referido porto; as duas estradas servem a regiões igualmente ricas, mas oppostas geographicamente.

A linha da Central, de simples adherencia, muito mais efficiente do que a São Paulo Railway, com os seus planos inclinados, proporcionará ao Estado de São Paulo e ao sul de Minas e de Goyaz, um mais proficuo accesso ao porto de Santos, libertando-o do monopolio asphyxiante, incompreensivelmente mantido até hoje.

Já foram iniciados os trabalhos de construcção da linha da Sorocabana, que vae buscar o porto congestionado; o ramal, que parte da estação Manduzinho, no k. 73 da linha tronco, terá uma extensão total de 118 k. 966, entroncando nas proximidades da estação Samaritá (k. 19), com a E. F. Juquiá.

\* \* \*

Depois de Mogy, o trem entra em fertes campos, atravessa a ponte do k. 453.183 (7<sup>m</sup>.00) e passa por

*Braz Cubas* — K. 453.636

Nome do fundador da cidade de Mogy.

Está ahi installada uma importante fabrica de sedas.

Transpondo, adiante, uma ponte de 15<sup>m</sup>,40 (k. 453.998) e o rio Jundiahy (k. 455.725 - 22<sup>m</sup>,00), o trem passa rapidamente por

*Santo Angelo* — K. 457.117

onde está situado importante leprozario, cujas edificações se notam á esquerda, sobre uma colina.

Correndo sobre as pontes do Tayassupeba, de 7<sup>m</sup>,00 a primeira (k. 457.516), e 22<sup>m</sup>,00 a segunda (k. 458.407), e depois de atravessar um pontilhão de 3<sup>m</sup>,00, o trem passa por

*Suzano* — K. 462.548

Primitiva "Guayó". Joaquim Augusto Suzano Brandão, engenheiro residente em 1906.

Ahi existe um notavel horto florestal.

A linha atravessa, junto ao pateo da estação, a estrada Rio-São Paulo.

Cortado o ribeirão Guayó (ponte de 10<sup>m</sup>,00 - k. 464.960), o trem se dirige a

*Calmon Vianna* — K. 465.240

Eng.º Antonio Calmon Vianna, Ajudante da 5ª Divisão. Daqui parte, para a direita, a "variante" do Tieté, que vae até a 5ª Parada, em uma extensão de 32 k. 530.

Não longe de Calmon Vianna fica a estação

*Poá* — K. 466.438

Talvez de *yóbó*, riacho e *a*, por *ã*, levantado, alto, erguido: riacho que vem do alto com terras cultivadas onde se notam vinhedos, plantações de arvores fructíferas proprias das regiões temperadas e uma adeantada industria de ceramica.

Um ramal da estrada de rodagem São Paulo-Rio, liga a estação ao municipio de Santa Isabel, 25 k. ao norte.

Continúa o trem aos ultimos arquejos da possante "americana"; já sob a luz tenue que precede o crepusculo, as impressões do passageiro se vão mudando inteiramente. Transposta uma pequena ponte de 5<sup>m</sup>,00 (k. 468.242), o trem vae cruzar ainda um ribeirão que fica duzentos metros antes de

*Ferraz de Vasconcellos* — K. 469.526

Eng.º José Ferraz de Vasconcellos, chefe do 2º Districto do Trafego, prematuramente morto (outubro de 1924) quando, imagem intensa e veridica do dever, teimava em continuar sem descanso o lahor patriotico desenvolvido em Guayaúna, e que lhe anniquillou por completo as franzinas resistencias physicas.

A estação está localizada no florescente suburbio denominado Romanopolis, onde existe uma fabrica de tintas.

As obras da nova estação foram custeadas pela S. A. Fazenda Santa Branca, proprietaria da Empresa Romanopolis e por ella offerecidas á Central.

No k. 470 é transposta uma passagem inferior.

Cinco kilometros e meio além de Ferraz de Vasconcellos, surge a elegante estação

*Carvalho Araujo* — K. 474.994

Antiga "Lageado", já no territorio da Paulicéa.

Eng°. João de Carvalho Araujo, que, de entre os Directores da Central, foi aquelle que mais elevado e mais generalizado soube conservar o gráo de estima dos seus subordinados (\*).

Da estação parte uma linha ferrea, com a bitola de 1<sup>m</sup>,00, que, com a extensão de 5 k., vae até a Fazenda Etelvina, situada á esquerda, em zona por onde tambem a Central fez construir um desvio, igualmente de 5 k., para o transporte de pedra existente na região. Esse desvio tem inicio um pouco além de Carvalho Araujo.

Roda o trem ainda; os campos vão sendo substituidos por chacaras e quintaes regados pelos ribeirões Tres Pontes, Lageado, Agua Verde e Itaquera, cruzados pela linha.

*Quinze de Novembro* — K. 478.770

Homenagem ao dia da proclamação da Republica.

Adeante passa o trem pela primitiva "S. Miguel", hoje

*Itaquera* — K. 481.220

Alteração de *taguera*, tapéra; *tab*, aldeia; *éra* ou *guéra*, velha, extincta, que já foi.

Cortado o ribeirão Jacú, a arquejante e poderosa locomotiva sobe a rampa forte, passando por

Eng°. *Arthur Alvim* — K. 484.833

Arthur Alvim, chefe da Via Permanente em 1888.

E' o ponto mais elevado do ramal.

Corre o trem; as habitações augmentam de numero; o

---

(\*) Em uma das paredes internas da estação, em artistico bronze, lêem-se os seguintes dizeres:

"Recebi com vivo prazer a indicação que me foi feita pelo Sr. Presidente do Estado de S. Paulo, de dar o nome de Carvalho Araujo a alguma das estações importantes do ramal paulista.

Accentúo, intencionalmente, essa nobre incliativa... Feliz de associar-me a essa merecida demonstração de apreço, determino que a actual estação de Lageado, do ramal de S. Paulo, passe a denominar-se *Carvalho Araujo*. — Francisco Sá".

R P 1 atravessa a ponte do k. 489.450 (7<sup>m</sup>,46) e perpassa veloz pelo denso casario da encantadora

*Villa Mathilde* — K. 489.574

e pela pequena e elegante estação

*Carlos de Campos* — K. 491.403

Primitiva "Guayaúna"; *guayá*, caranguejo; *una*, negro. Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado de S. Paulo.

Póde considerar-se historica esta estação, desde julho de 1924. Foi, com effeito, á sua plataforma que, durante a revolta em S. Paulo, esteve encostada a composição de um trem que era ao mesmo tempo séde do Governo do Estado e Quartel General das Forças em Operações. Dirigiu o serviço de transporte de tropas o fallecido Dr. José Ferraz de Vasconcellos, chefe bemquisto na Central e prototypo dos sentimentos de ordem e disciplina que caracterizam o pessoal da mesma.

Daqui partia, na direcção norte, o ramal da Penha, localidade que hoje constitue um dos bairros da cidade de São Paulo. Esse ramal tinha 1.225 metros de extensão.

Corre ainda o trem, passando pela ponte do Arican-duva (19<sup>m</sup>,70); multiplicam-se as habitações; surgem as "Paradas" suburbanas, em numero de duas (\*), por onde o "rapido" rapidamente perpassa; não longe, no horizonte, resplendem, na elevação das colinas, milhares e milhares de fócos electricos; são atravessados os ribeirões Tiquatira e Guayúna; o rio Tatuapé é transposto (ponte de 13<sup>m</sup>,80).

*Norte Cargas* — K. 497.314

Primitiva "Moóca", posteriormente, "Eng. São Paulo". João José de S. Paulo, Ajudante da 5<sup>a</sup>. Divisão em 1900.

Vasta e moderna estação de mercadorias.

Já agora, ralentando a marcha para cruzar extensas e movimentadas ruas, o trem suavemente desliza até parar definitivamente na estação

## NORTE (\*\*)

Rio .....	499 k. 153
S. Paulo.....	000 k. 000
Altitude .....	731 m. 276

na Avenida Rangel Pestana, em

(\*) As parades 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup>, foram supprimidas.

(\*\*) Apesar de se chamar *Norte*, é ainda a mais meridional das estações da Estrada.

6. S. PAULO, a segunda cidade do Brasil e terceira da America do Sul, pela sua belleza, importancia commercial e industrial, pela sua hygiene e pela sumptuosidade de seus monumentos e edificios, quer publicos, quer particulares.

Data de 25 de janeiro de 1554 a sua fundação nos campos de Piratininga e de 11 de julho de 1711 a sua elevação á categoria de cidade.



“Norte”

De como prosperou e cresceu, ahi está o attestado palpante.

A agricultura, sua principal fonte de riqueza, a operosidade dos portuguezes, seus primitivos colonos e o braço italiano, que de modo fecundo veiu collaborar com os nacionaes na obra do seu engrandecimento, fizeram de S. Paulo a maravilhosa cidade que ella é hoje.

Pecorre-la é passar por uma série de deliciosos momentos. A sua primorosa architectura, os seus admiraveis jardins, os lindos suburbios que a circumdam, offerecem quadros de encantadora belleza e que orgulham a nossa nacionalidade..

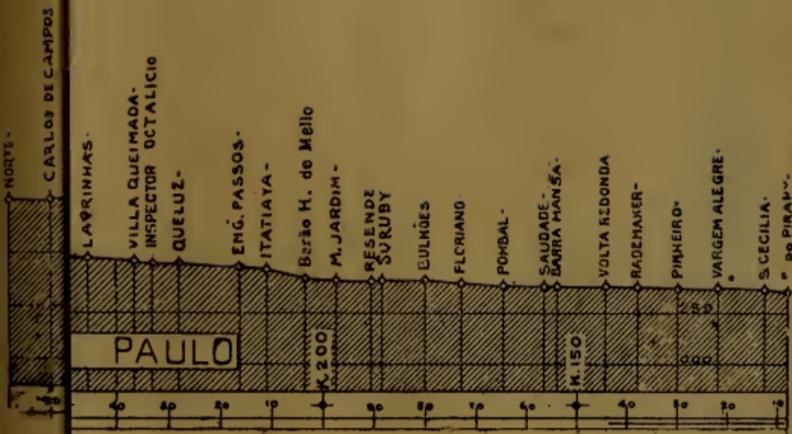
E' séde de Arcebisado.

A Central ahi mantém importantes officinas, e um Districto de Machinas.

POPULAÇÃO — 1.200.000 h.

SUPERFICIE — 897 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Belemzinho, Bella Vista, Bom Retiro, Braz, Butantan, Cambucy, Cantareira, Casa Verde, Consolação, Ypiranga, Itaquera, Jardim America, Lapa, Liberdade, Moóca,





Nossa Senhora do O', Osasco, Penha, Perdizes, Sant'Anna, Santa Cecilia, Santa Ephigenia, S. Miguel, Saúde, Sé e Villa Marianna.

**BAIRROS** — Villa Buarque, Campos Elyseos, Hygienopolis, Santa Cecilia, Luz, Barra Funda, Agua Branca, Lapa, Paraiso, Bosque da Saúde, Gloria e Ypiranga.



Anhangabahú

**LIMITES** — Santo Amaro, Cutia, Parnahyba, Juquery, Guarulhos, Mogy das Cruzes e S. Bernardo.

**RIOS** — Tieté, Tamanduatehy, Pinheiros, Juquery e Tres Pontes; e os ribeirões Ypiranga, Meninos, Anhangabahú, Tucinho e seus pequenos afluentes Iguatemy, Barro Branco e Cuvetinga.

**SERRAS** — Cantareira, a 12 k. do centro da cidade e cujo ponto culminante é o Jaraguá, extremidade meridional da Mantiqueira; Cubatão, ao sul.

**CLIMA** — Muito ameno, com a temperatura média de 18°,2; raramente attinge a 32°,0 a temperatura no verão.

**PRODUCCÃO** — S. Paulo é o centro industrial mais importante do Brasil. Tem cerca de 1.400 fabricas (\*).

---

(\*) A industria de S. Paulo, cujo capital é superior a 500 mil contos, occupa mais de 70 mil operarios.

Exporta flôres e fructas para diversas cidades brasileiras; só pela Estação Norté expede: doces, drogas, massas, artefactos de borracha, louças, papel de escrever, apparatus de aluminio, apparatus de ferro esmaltado, apparatus de vidro, calçados, chapéos, cerveja, biscoitos, bebidas, tecidos nacionaes, café, etc. Preço das terras: 500\$ a 5:000\$, por alqueire, conforme a maior ou menor proximidade da cidade.

**VIAÇÃO** — Ha no municipio cerca de 385 k. de estradas ruraes, incluindo as seguintes, que ligam varios bairros: Estrada n. 1 — Cantareira, com 68.800 metros; Estrada n. 2 — Penha, com 80 k.; Estrada n. 3 — Santos, com 76 k.; Estrada n. 4 — Santo Amaro, 14.400 metros; Estrada n. 5 — Pinheiro, com 30.700 metros; Estrada n. 6 — Lapa, com 11.400 metros.



Estação da Luz

A Capital está ligada por meio de commodas estradas de ferro e excellentes estradas de automoveis a quasi todas as prosperas e importantes cidades do interior do Estado, bem como á cidade de Santos, o segundo porto commercial do paiz, e, em futuro não remoto, um dos mais importantes do Atlantico.

S. Paulo é o Estado do Brasil mais intelligentemente servido por estradas de ferro.



PLANTA  
DO  
RAMAL DE SÃO PAULO

VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO



Vias Brasileiras de Estradas de Ferro

Pela estação da Luz, da S. Paulo Railway, — “o funil dourado por onde corre toda a vida economica do Estado” — ou pela estação S. Paulo, da Sorocabana, partem trens que ligam a Capital a quasi todos os municipios paulistas, bem como aos Estados limitrophes e ás Republicas do Uruguay, Argentina e da Bolivia.

A ligação ferroviaria entre S. Paulo e Santos é feita por 20 trens diarios — 30, nos domingos e feriados.

Ha trens suburbanos entre S. Paulo (Luz) e Pirituba, servindo as estações de Barra Funda, Agua Branca, Lapa, e entre S. Paulo (Luz) e S. Bernardo, pondo em communição S. Paulo, Braz, Moóca, Ypiranga, S. Caetano e São Bernardo.

Entre S. Paulo, Guarulhos (a 21 k.), e Cantareira (a 13 k.), ha frequentes communições diarias pelos *tramways* da Cantareira, linha que desempenha o mesmo papel que a Rio do Ouro, do Rio.



Collectoria Federal

Entre Norte e Carvalho Araujo trafegam diariamente 26 trens de suburbios, 16 dos quaes vão a Mogy das Cruzes. Entre S. Paulo e o Rio correm 14 trens diarios.

— A ligação das linhas da Central com as da Sorocabana. impõe-se como medida de alta significação economica.

A Sorocabana serve a uma das zonas de maior desenvolvimento do paiz, e liga o grande centro distribuidor que

é a cidade de S. Paulo ao futuroso e rico *interland* que constitue a bacia do Prata. Por seu lado, a Central tem como um dos seus principaes objectivos ligar o Rio de Janeiro á bacia amazonica.

Estabelecida a ligação das duas linhas, o intercambio commercial entre as zonas servidas pelas duas estradas far-se-á directamente, sem a intervenção morosa da S. Paulo Railway.

O Dr. Monteiro Lins, quando engenheiro da Central, incumbido de fazer o estudo para aquelle fim, apresentou á Directoria da Estrada um relatorio que, na sua concisão modelar, consubstancia, em brilhante exposição, as insophismaveis vantagens do empreendimento.

Pelo projecto daquelle engenheiro o traçado, que atravessa o mais futuroso bairro industrial de S. Paulo, tem incio na estação *Engenheiro Trindade* (k. 494 da variante do Tieté) e termina no k. 10 da linha da Sorocabana, onde será construida uma grande estação com a área de 200.000 metros quadrados.

Essa linha, de 20 kilometros apenas, pela natureza da região em que é traçada, virá enriquecer grandemente o patrimonio da Central, e estabelecerá a ligação, por dois proprios nacionaes, das duas grandes bacias (\*).

\* \* \*

A cidade de S. Paulo é uma das mais importantes metropoles da America do Sul.

Com relação ao gráo do seu adeantamento, transcrevemos aqui, *data venia*, os seguintes periodos de Eugenio Egas, na sua excellente obra — *Os Municipios Paulistas*:

“De 1889 para cá, tudo se transformou, tudo cresceu, tudo se fez grande; a cidade fechada dentro dos quatro angulos, que quatro conventos protegiam (Jesuitas, Carmo, S. Bento e S. Francisco) desceu pelas encostas até aos rios, passou-os, occupou as varzeas, subiu as ondulações afastadas, para tornar a descer e conquistar todas as planicies, todos os campos, todas as terras, num raio kilometrico tão grande, que se tornaram seus arrabaldes, cidades e villas afastadissimas.

Progredir assim é raro.

---

(\*) Graças á iniciativa do Dr. Mario Castilhos do Espirito Santo, cuja indefessa actividade tantos melhoramentos realizou nos 300 kms. de linha a seu cargo, quando Inspector da 4ª Inspectoria de Linha, parece que a actual Administração da Estrada pensa em effectuar essa ligação. Este não será, por certo, o menor dos titulos de benemerencia para o já benemerito Inspector, e para a referida Administração.

Os casos de cidades que se transformam da noite para o dia são poucos. E entre esses pouquíssimos ha dois que são nossos, genuinamente nossos: — o do Rio de Janeiro e o de S. Paulo”.

De facto, as estatisticas fallam bem alto em favor da capital paulista.

De 1904 a 1924, levantaram-se em S. Paulo 52.064 predios, sendo que, só neste ultimo anno, as construcções attingiram o numero de 4.295.



Esplanada do Trianon

A cidade, que no Centenario pouco mais tinha que 500.000 habitantes, em 1925 contava cerca de 800.000, podendo hoje computar-se em 1.180.000 a cifra demographica do municipio (\*).

Da estação Norte o passageiro facilmente se transporta, através de amplas e bem calçadas ruas, até o centro da cidade, que por si só já offerece um lindo espectáculo, mórmente se o turista se colloca sobre um dos

**Viaductos** — *Do Chá*, com 240 metros de extensão; o de *Santa Ephigenia*, um pouco maior e de mais solida construcção, e o da *Bóa Vista*, de menores proporções. Desses viaductos descortina-se um panorama empolgante.

---

(\*) Póde avaliar-se hoje em 130.000 o numero de predios da capital paulista, tendo-se que admittir, portanto, um sensivel augmento do numero dos logradouros publicos.

**Monumentós** — Da *Independencia*, em frente ao Museu do Ypiranga, symbolizando a formação da nacionalidade brasileira; da *Fundação da Cidade*, em frente ao Palacio do Campos Elyseos; a estatua do maestro *Carlos Gomes* e o monumento a *Ruy Barbosa*, no Parque de Anhangabahú; *Alfredo Maia*, Largo General Osorio; *Alvares de Azevedo*, Praça da Republica; *Celso Garcia*, Largo Guayanazes; *D. José de Barros*, Largo Coração de Jesus; *Cesario Motta Junior*, Praça da Republica; *João Mendes*, Praça J. Mendes; *Garibaldi*, Jardim da Luz; *Giuseppe Verdi*, Praça do Correio; *José Bonifacio*, Largo de S. Francisco, e *Feijó*, Largo da Liberdade.



Monumento da Independencia

**Hoteis** — D'Oeste, rua Boa Vista, 46; Esplanada, Praça Ramos de Azevedo; Fraccaroli, rua Mauá, 121; Metropole, rua Visconde do Rio Branco, 8; Regina, Largo de Santa Ephigenia, 8; Roma, rua Mauá, 147; Terminus, rua Brigadeiro Tobias; e Triangulo, rua Direita, 9.

**Casas de Banho** — Estevam Mandarais, rua Xavier Toledo, 28; Guilherme Gronau, rua Conselheiro Nebias, 64, e Hugo Brandt, rua do Carmo, 66.

**Restaurantes** — Bolsa, rua Boa Vista, 9; Brasserie Paulista, Praça Antonio Prado; Gruta Bahiana, rua José Bonifacio, 15; Jacintho, rua da Quitanda, 15; Adamastor, Praça da Sé, 31; Bancario, rua Alvares Penteado, 19.

**Telegraphos** — NACIONAL — Av. S. João — Estação do Norte — Rua Victoria — Hospedaria dos Immigrantes — Rua Bento Freitas — Radiotelegraphica Brasileira, rua da Quitanda, 6 — Telephonica, rua 7 de Abril, 67. **DAS ESTRADAS DE FERRO** — *Central do Brasil* — Av. Rangel Pestana. *Inglêsa* — “Luz”, “Braz” e Agencia (rua Anchieta, 3). *Paulista* — Largo de S. Bento. *Sorocabana* — Estação e Agencia (Praça da Sé, 37). **ESTRANGEIROS** — *Western Telegraph Comp.* — Rua 15 de Novembro, 31. *All America Cables* — Rua 15 de Novembro, 46 — *Cabo Italiano* — Rua 15 de Novembro, 22.



Instituto Butantan-Serpentario

**Correios** — *Séde*: Praça do Correio. *Encomendas postaes* — Praça Dr. João Mendes, 10. — *Succursal*: Belemzinho. E varias agencias postaes espalhadas pela cidade.

**Mensageiros** — A Veloz, rua 3 de Dezembro, 5; São Bento, rua José Bonifácio, 5; Paulista, Praça da Sé, 9-C

**Passeios** — *Butantan* — Com o celebre Instituto Soroterapico. Viveiros de cobras. Aberto quintas e domingos. *Cantareira* — Ultima estação do Tramway do mesmo nome. No meio de uma pittoresca floresta, onde se acham os grandes reservatorios de agua para S. Paulo. *Jardim Acclimação* — Com um lago central para passeio de barcos; bar e exposição de animaes de diferentes especies — Entrada 1\$000. *Jardim da Luz* — Em frente á estação da Luz. Alamedas e bosques

lindíssimos; extensos grammados, canteiros de flores, gruta artificial, encimada por um mirante. Dois lagos povoados por aves aquáticas, peixes, etc., e adornados por chafarizes e estatuetas de marmore. Concertos no coreto ás quintas, domingos e feriados. Confortavel bar, diversões para crianças.



Viaducto do Chá

*Museu do Ypiranga* — Antiguidades historicas e collecções de historia natural. Em frente acha-se um bello parque com uma grande piscina, e seis menores, com repuxos de agua, illuminados a côres por poderosos holophotes, produzindo effeitos maravilhosos; mais em baixo encontra-se a historica colina, com o magestoso Monumento do Ypiranga, obra de Ximenes. O Museu está aberto ás terças, quintas e sabbados, de 12 ás 16 horas. *Parque Anhangabahú* — Em baixo do Viaducto do Chá, com 40.000 metros quadrados. Artístico grammado, cercado de bellos edificios, taes como a Prefeitura, Theatro Municipal, predio da Light, Delegacia Fiscal, Esplanada Hotel, Club Commercial, etc. *Parque Antartica* — Na Avenida Agua Branca, com grande numero de attractivos para crianças: patinação, rink, foot-ball, tiro ao alvo, tennis, cavallinhos, roda gigante, bar e musica aos domingos. *Parque D. Pedro II* — Entre Braz e Moóca. Um dos maiores ajardinados do Brasil, com um parque isolado, com innumerables divertimentos, destinados exclusivamente ás crianças. Grandes alamedas, bosques, grammado, arbustos, kiosques. E'

atravessado pelo canal do Tamanduatehy, formando graciosas ilhotas, com artisticas pontes. Em frente ergue-se o magestoso Palacio das Industrias e o monumento offerecido pela colonia syria de S. Paulo. *Parque da Penha* — Penha.



Avenida Paulista

Muito concorrido nos dias de festas. *Parque Siqueira Campos* — Na avenida Paulista, em frente ao Trianon. A entrada é um corredor ladeado por columnas, o qual termina em duas salas ovaes com um artistico marmore. E' um trecho de matta em plena capital, formado de bosques com pittorescas alamedas. *Parque S. Jorge* — No fim da rua S. Jorge (Ta-uapé), com grande numero de divertimentos. *Pinacotheca do Estado* — Museu de Arte do Estado. Paineis a oleo, gravuras, estampas, modelos, terracota, bronze, etc. Situada no Lyceu de Artes e Officios (Jardim da Luz). Diario das 11 ás 17 horas, domingos das 13 ás 17 horas, estando fechado ás terças-feiras. *Praça da Republica* — Bellos grammados com um grande lago, cujas margens são ligadas por pontes rusticas. Vistosos arvores em fórma de alamedas. *Praça Buenos Ayres* — Grammados adornados com bellissimos arbustos, e um mirante. *Santo Amaro* — De bonde, 40 minutos; de auto, por optima estrada de rodagem, 20 minutos. Represa da Light, formando um enorme lago artificial, navegavel por pequenas lanchas. Bar, restaurantes e "dancing". *Parque de Agua Branca* — onde está installada a Directoria de Industria Animal. Vasto e lindo parque contendo todas as especies de peixes dos rios brasileiros.

**Theatros** — *Municipal* — rua Barão de Itapetininga; *Sant'Anna* — rua 24 de Maio, 23; *Boa Vista* — rua Boa Vista, 32; *Casino Antarctica* — rua Anhangabahú, 67; *Santa Helena* — Praça da Sé, 4; *Recreio* — rua Rodrigo Silva, 8.



Theatro Municipal

**Cinemas** — *Odeon* — rua Consolação, 40; *Royal* — rua S. Pereira, 72; *Republica* — Praça da Republica, 48; *Paramount* — Av. Brigadeiro Luis Antonio, 75; *Rosario* — rua S. Bento, 51. *Avenida* — Av. S. João, 161; *Mafalda* — Avenida Rangel Pestana, 198; *S. Bento* — rua S. Bento, 27. E muitos outros.

**Bancos** — *Alliança da Bahia* — Anchieta, 7; *London and Brazilian* — 15 de Novembro, 21; *Noroeste* — Alvares Penteado, 24; *Estado de S. Paulo* — 15 de Novembro, 33; *Português do Brasil* — 15 de Novembro, 26; *Francês e Italiano* — 15 de Novembro, 31; *Sociedade Anonyma Martinelli* — 15 de Novembro, 29; *Commercial do Estado de São Paulo* — 15 de Novembro, 50; *Commercio e Industria* — 15 de Novembro, 47; *National City Bank of New York* — Praça Antonio Prado; *British Bank of South America* — Alvares Penteado, 23; *Holandês da America do Sul* — Quitanda, 8; *Italo-Belga* — Alvares Penteado, 27; *Germanico* — Alvares Penteado, 17; *Italo-Brasileiro* — Alvares Penteado, 29; *Café (do)* — 3 de Dezembro, 14; *Allemao Transatlantico* — 15 de Novembro, 38; *Nacional Ultramarino* — Alvares Penteado, 7; *Hypotecario e Agricola do Estado de Minas* — Quitanda, 12; *Minho (do)* —

S. Bento, 46; *S. Paulo* (de) — S. Bento, 41; *Brasil* (do) —  
Alvares Penteado, 12; *Napoles* (de) — Direita, 15; *Real*  
*do Canadá* — 15 de Novembro, 38; *Crédito Po-*  
*pular* — Floriano Pei-  
xoto, 2.

Inúmeras casas  
bancarias encontram-se  
no centro da cidade.

**Consulados** — *Alle-*  
*manha*—Liberdade, 131;  
*Argentina* — Xavier de  
Toledo, 13; *Austria* —  
Av. São João, 85; *Liel-*  
*gica* — Benjamim Cons-  
tant, 1; *Chile* — João  
Briccola, 10; *Colombia*—  
Av. Brasil, 62; *Dina-*  
*marca* — S. Bento, 61;  
*Espanha* — Liberdade,  
200; *Estados Unidos* —  
Libero Badaró, 51; *Fin-*  
*landia* — Alvares Pen-  
teado, 23; *França* — Av.  
Angelica, 29; *Inglaterra*  
— Quintino Bocayuva, 4;  
*Grecia*—Alameda Barros,  
47; *Guatemala* — Av.  
Angelica, 150; *Haity* —  
Riachuelo, 27; *Hollanda*  
— rua São Bento, 61;  
*Italia* — Praça da Re-  
publica, 64; *Japão*—Av.  
Brig. Luís Antonio, 83; *Lithuania* — Aureliano Coutinho, 10;  
*Perú* — Guadelupe, 30; *Polonia* — Itapetininga, 18; *Mexico*  
— Libero Badaró, 41; *Noruega* — Senador Feijó, 27; *Panamá*  
— São Bento, 81; *Paraguay* — Liberdade, 89; *Perú* — Gua-  
delupe, 30; *Portugal* — Largo de S. Francisco, 5; *Succia* —  
Libero Badaró, 61; *Suissa* — B. Itapetininga, 35; *Tchecoslo-*  
*vaquia* — Itapetininga, 18; *Turquia* — João Briccola, 12;  
*Uruguay*—S. Bento, 20; *Yugoslavia* — Bar. Paranapiacaba, 5.



Edificio Martinelli

**Companhias de Navegação** — *Blue Star Line* — Qui-  
tanda, 12; *Cia. Com. e Nav.* — S. Bento, 33-A; *Com. e Ma-*  
*ritima* — P. R. Azevedo, 9; *C. N. Nav. Costeira* — João  
Briccola, 2; *Consulich* — 15 de Novembro, 29; *Hamburgo-*  
*America* — Libero Badaró, 52; *Lamport and Holt L.* — Al-  
vares Penteado, 21; *L. Real Holandês* — 15 de Novembro, 29;

*Lloyd Brasileiro* — Libero Badaró; *Lloyd Latino* — Praça R. de Azevedo; *Lloyd Nacional* — 15 de Novembro, 29; *Lloyd Sabauó*. — Libero Badaró, 45; *Mala Real Inglesa* — Libero Badaró, 63-A; *Munson Line* — Benjamin Constant, 27; *Nav. Gen. Ital.* — Alvares Penteado, 31; *Norddeutscher L.* — São Bento, 61; *Osaka M. S.* — B. Itapetininga, 39; *Pacific. Arg. Brazil* — José Bonifacio, 10; *Trans. Espanhola* — S. Bento, 33; *Transatl. Italiana* — 15 de Novembro, 29.

**Estradas de Ferro** — *Central do Brasil* — Av. Rangel Pestana; *Paulista* — Largo São Bento, 7; *Dourado* — rua Bôa Vista, 9; *S. Paulo-Goyaz* — rua 15 de Novembro, 26; *Mogyana* — rua Bôa Vista; *S. Paulo Railway* — Estação da Luz; *Sorocabana* — Estação S. Paulo — *Cantareira* — João Theodoro; *Noroeste do Paraná* — Direita, 40.

**Imprensa** — JORNAES: *A Capital* — Visc. do Rio Branco, 44; *A Gazeta* — Libero Badaró, 4; *A Piatéa* — Carmo, 17; *Correio de S. Paulo* — Libero Badaró, 73; *Correio da Tarde* — Pr. do Patriarcha, 9; *Diario Nacional* — Pr. João Mendes, 8; *Diario da Noite* — Pr. do Patriarcha, 9; *Diario de Noticias* — Pr. do Patriarcha, 5; *Diario Official* — 11 de Agosto, 39; *Diario Popular* — João Briccola, 1; *Diario de S. Paulo* — Pr. do Patriarcha, 9; *O Estado de S. Paulo* — Scúvero, 22; *Folha da Manhã* — Carmo, 7; *S. Paulo Liberal* — Pr. da Sé, 43; *Corrieri degli Italiani* — José Bonifacio, 7; *Deutsche Zeitung* — Florencio de Abreu, 40; *Diario Hungaro* — Av. S. João, 85; *Fanfulla* — Libero Badaró, 8; *Nippak Shimbun* — Liberdade, 146; *Times of Brazil* — Av. S. João, 34; *Il Piccolo* — Anhangabahú, 12. REVISTAS: *A Cigarra* — Libero Badaró, 42; *O Malho* — 3 de Dezembro, 12; *Revista Feminina* — Pr. da Sé, 53; *S. Paulo Medico* — Pr. Ramos Azevedo, 16; *Vida Nova* — Pr. da Sé, 59; *Automobilismo* — Itapetininga, 18; *O Café* — Direita, 71; *Chacaras e Quintaes* — Assembléa, 18; *Gazeta Mercantil e Industrial* — Pr. da Sé, 59; *Revista da Sociedade Rural* — Libero Badaró, 45.

**Assistencia Publica** — E' mantida pela Repartição de Policia. Aceitando proposta da Cruz Vermelha, a Prefeitura cogita em organizar brevemente um serviço modelo dessa util instituição.

**Faculdades e Escolas** — Direito — Largo de S. Francisco; Gymnasio do Estado — Parque D. Pedro II; Livre de Pharmacia e Odon. — José Bonifacio, 33; Medicina — Theodoro Sampaio, 19; Normal — Praça da Republica; Polytechnica — Av. Tiradentes.

**Policia Civil** — *Delegacia Geral* — Largo do Palacio. Nesse edificio funcionam 4 Delegacias Auxiliares.

A cidade é dividida em 8 Districtos policiaes e grande numero de postos policiaes.

As Delegacias Especializadas funccionam á rua Gusmões.

**Policia Militar** — *Comm. Geral* — A. Tiradentes, 13.

**Governo da Cidade** — *Prefeitura* — R. Libero Bañaró, 98. *Sub-Prefeituras* — Ypiranga, Itaquera, Nossa Senhora do O', Penha, Lapa e Sant'Anna.

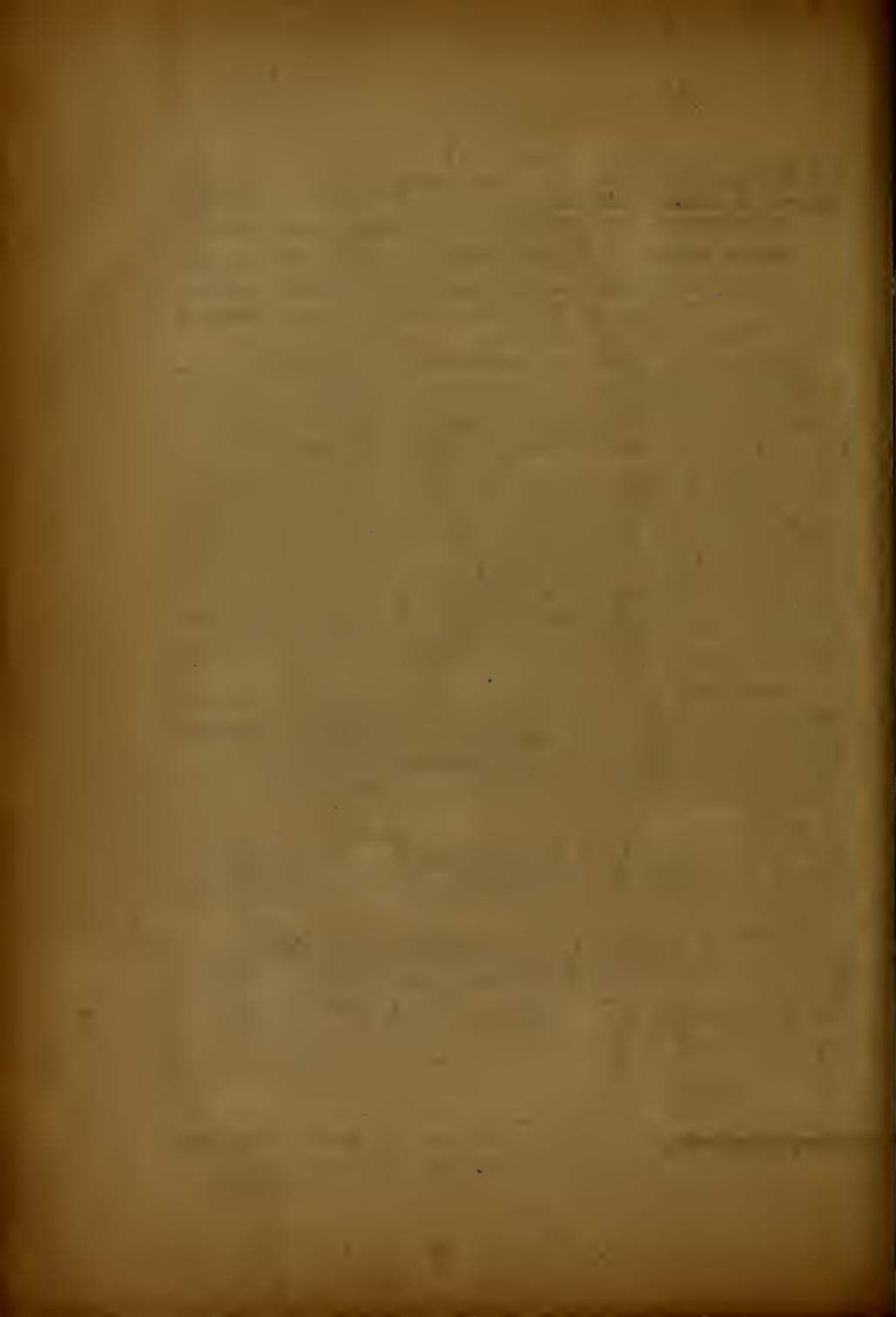
**Governo do Estado** — *Palacio dos Campos Eliseos* — Av. Barão Rio Branco, 47; *Secretaria da Agricultura* — Largo do Palacio; *Secretaria de Fazenda* — Largo do Palacio; *Secretaria do Interior* — Largo do Palacio; *Secretaria da Justiça* — Largo do Palacio; *Serviço Florestal* — Sant'Anna, 71; *Serviço Meteorologico* — Avenida Paulista, 69; *Serviço de Defesa do Café* — Florisbella, 15; *Directoria da Agricultura* — Consolação, 18; *Directoria de Colonisação e Immigração* — Largo do Palacio; *Directoria de Ind. Pastoril* — Consolação, 18; *Directoria de Obras Publicas* — Largo do Palacio; *Directoria da Viação* — Largo do Palacio; *Depart. Estadual do Trabalho* — Visconde de Parnahyba; *Commissão Geogr. e Geologica* — Avenida Liberdade, 196; *Insp. de Estradas de Rodagem* — Floriano Peixoto, 2; *Patronato Agricola* — Benjamin Constant, 40; *Repartição de Aguas* — Conceição, 117.

**Automoveis** — Attinge a cerca de 18.000 o numero de automoveis da cidade de S. Paulo; os de praça dividem-se em automoveis de luxo e auto taxímetros. *Automovel de luxo* — Meia hora, 8\$; cada 1¼ de hora seguinte, 3\$500. *Taxi* — Até dois kilometros, 3\$; cada 100 metros seguintes, \$200; 1ª hora ou fracção, 12\$; cada 1¼ de hora seguinte, 2\$500.

**Omnibus** — Existem omnibus que partem do Largo de S. Bento, da Sé e de outros pontos do centro da cidade, para a Avenida Paulista, Braz e para os arrabaldes, variando os preços de \$300 a \$500 réis por *secção*.

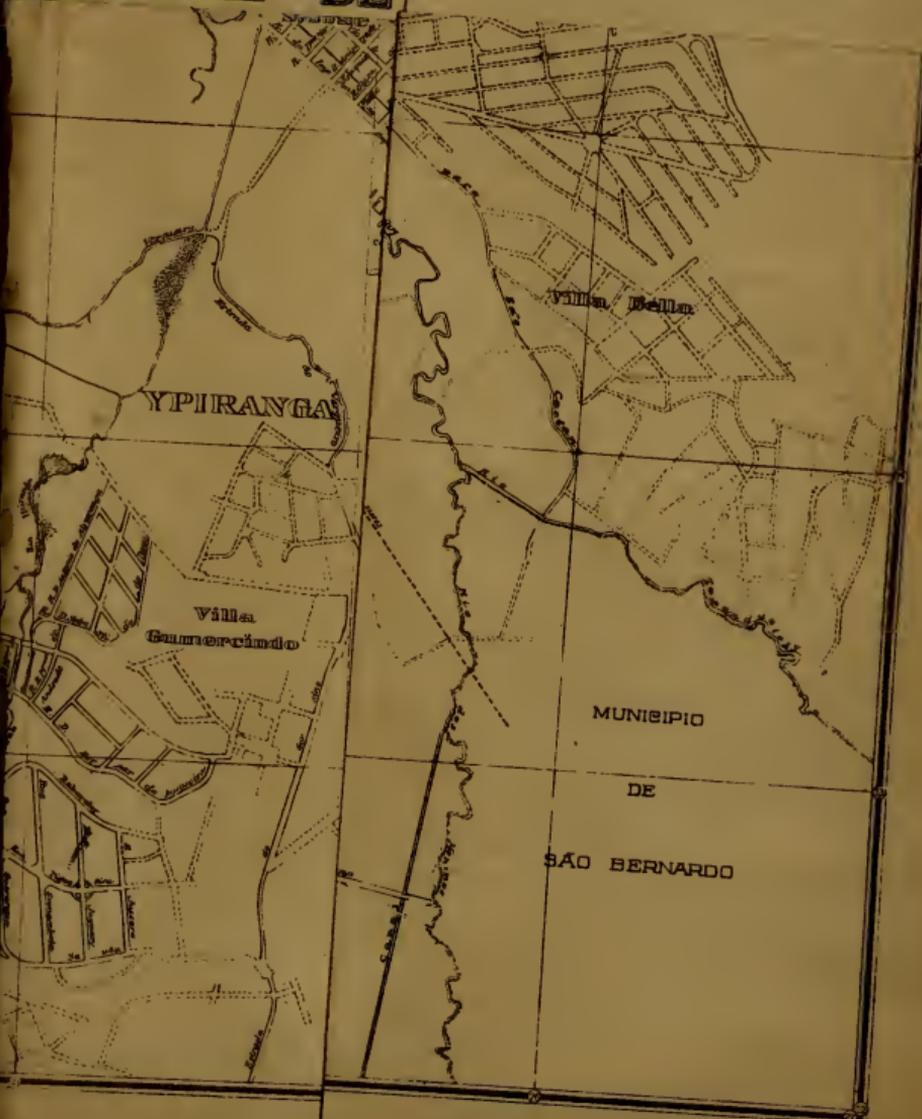
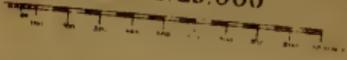
**Bondes** — O serviço é feito pela Light and Power, de S. Paulo, que do centro da cidade irradia as suas linhas para todos os bairros. Pontos de partida: *Largo da Sé* — *Largo de São Bento* — *Largo do Thesouro* — *Praça Giuseppe Verdi* — *Rua Rubino de Oliveira* — *Rua Libero Badaró* — *Avenida São João* — *Viaducto do Chá*.

---



# CIDADE DE

Escala 1:25.000



VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO

# CIDADE DE S. PAULO

Escala 1:25 000



## SUB-RAMAL DE BANANAL

Esta linha ferrea, que já pertencera á Estrada (\*), passando, em 20 de fevereiro de 1924, para o dominio da "Oeste de Minas", voltou, por Dec. n. 19.602, de 19 de janeiro de 1931, a fazer parte da rede da Central.

Por Dec. n. 7.698, de 3 de maio de 1880, foi concedido a José Luis de Figueiredo privilegio para a construcção de uma linha ferrea de Bananal a Barra Mansa, tendo sido organizada, para leva-la a effeito, a *Companhia Bananalense*. Antes de construir-se a linha, porém, permittiu o Governo Imperial, por Dec. n. 8.724, de 2 de novembro de 1882, que o entroncamento com a E. F. D. Pedro II se fizesse, não em Barra Mansa, mas na estação Saudade.

A estrada foi aberta ao trafego em 8 de agosto de 1883, depois de ter passado a proprietarios differentes.

Com a bitola de 1<sup>m</sup>,00 e a extensão de 26 k. 677, liga a estação de Saudade (município fluminense de Barra Mansa) á séde do município de Bananal, em S. Paulo.

*Saudade* — K. 156.473

Tomando a direcção sudoeste a linha acompanha a margem direita do Bananal, córta (k. 157.525—ponte de 16<sup>m</sup>,80) a ribeira da Bocaina, e passa pela parada

*Harmonia* — K. 160.067

Toma o nome da fazenda em cujas terras fica situada.

*Santo Antonio* — K. 161.883

Toma o nome da povoação a que serve e que lhe fica nas proximidades, á esquerda.

---

(\*) Incorporada por acto de 25 de setembro de 1918 (Decreto n. 13.206 que para esse fim abriu o credito de 649:114\$913).

Depois da estação o trem corta os correços Santo Antonio (k. 162.982-5<sup>m</sup>,00) e da Chacara (k. 163.658), passa pela extincta parada *Novaes* e vae á estação

*Cafundó* — K. 164.395

Nome de uma fazenda da localidade.

Acompanhando sempre a direita do Bananal, cujas aguas correm á sombra de interminavel floresta de ubás (\*) a linha atravessa os correços do Sitio (k.165.881) e da Astréa e passa pela parada

*Astréa* — K. 166.253

Nome de uma fazenda das immediações.

Cortado logo após um pequeno correço (ponte de 4<sup>m</sup>,50), prosegue o trem, transpondo, pela segunda vez, o correço Chacara (k. 168.241-6<sup>m</sup>,20) e chegando, em seguida, a

*Rialto* — K. 168.327

Situada na séde do 3° districto (Espirito Santo, cujo casario fica uma centena de metros á esquerda) do municipio de Barra Mansa. Da povoação partem varias estradas de rodagem em direcção ás muitas fazendas localizadas no districto, entre ellas a da Bôa Vista, onde existe o roseiral talvez mais importante do Brasil.

Um pouco além de Rialto o trem passa para a margem esquerda do Bananal (k. 169.639-26<sup>m</sup>,15).

*Gloria* — K. 173.624

Nome de uma fazenda que fica situada junto á linha, á direita.

Cortado de novo o Bananal (k. 174.019-27<sup>m</sup>,60) entra a linha em territorio paulista, começando a atravessar uma região montanhosa. Transpondo, mais uma vez, o Bananal (k. 176.813-31<sup>m</sup>,48) e passando pelo local onde foi a estação *Rapé*, chega o trem a

*Tres Barras* — K. 177.825

Nome de uma fazenda cuja casa, de bella apparencia, se acha á esquerda.

A' esquerda tambem, na outra margem do Bananal, vê-se a estrada Rio-S. Paulo, que acompanha a linha até o seu "terminus".

---

(\*) Graminacea arborescente cujas hastes servem para usos varios. *Ubá* — corr. de *uybã*, a canna de flecha ou canna brava; é a mesma "tabôca".

Continuando, passa o trem pela extincta parada *Vargem Grande* e depois de atravessar, pela quarta vez, o Bananal (k. 181.792-10<sup>m</sup>,32) chega a

*Vista Alegre* — K. 181.894

Nome de uma fazenda das immediações.

Cortando terras de uma ridente propriedade rural (*Chacrinha*) cuja casa de moradia apparece á direita, caminha o trem e chega, duzentos metros depois da referida casa, a

## BANANAL

Rio. . . . .	183 k. 023
S. Paulo.....	370 k. 230
Altitude. . . . .	446 m. 480

Toma o nome da cidade em que está situada.

João Barbosa de Camargo e sua mulher Maria Ribeiro de Jesus ergueram na localidade, em 1783, uma capella dedicada ao Senhor Bom Jesus do Livramento, dotando-a, em 10 de fevereiro de 1785, com meia legua de terra em quadra, para patrimonio. Só porém em principios do seculo passado começou a população a desenvolver-se. Para isso grandemente concorreram, a contar de 1810, o Commendador Antonio Barbosa da Silva e outros descendentes dos instituidores, cumprindo não esquecer, entre estes, o Coronel Joaquim Silverio, o Major Braz Arruda, e André Lopes. Foi este ultimo quem doou o terreno para a construcção de outra capella sob a mesma invocação, e que passou a parochia por alvará de 26 de janeiro de 1811. Essa capella transformou-se na actual Matriz da cidade.

A povoação pertencia ao municipio de Lorena. Villa em 1 de julho de 1832 (installada em 17 de março de 1833), foi elevada á categoria de cidade em 3 de abril de 1849, e prosperou sempre até 1866. Dessa data em diante a emigração de grande numero de lavradores para o chamado Oéste da Provincia, desvitalizou as forças economicas do municipio, reflectindo sobre a cidade a anemia que para logo se apoderou da lavoura da região.

A cidade é muito pittoresca. As ruas largas e tortuosas são bordadas de casas terreas na sua maioria, algumas de solida construcção. Possui praças ajardinadas, illuminação electrica, telephonia, rêde de esgotos, abastecimento d'agua e conta cerca de 80 casas de negocio, sendo a rua Commendador Manuel Aguiar a mais commercial. Principaes edificios: a

egreja Matriz, consagrada ao Senhor Bom Jesus do Livramento; a da Boa Morte; a do Rosario; a Santa Casa; a Casa da Camara; o Grupo Escolar; o Forum; o Theatro; e o Mata-douro. Existem dois cemiterios, sendo um da Irmandade do Bom Jesus.

Além do Grupo Escolar, na séde, conta 10 escolas districtaes e ruraes.

HOTEIS — *Bananalense, Bandeirantes e Radio.*

POPULAÇÃO — 12.000 h. — Da séde, 2.800.

SUPERFICIE — 587,5 km<sup>2</sup>.

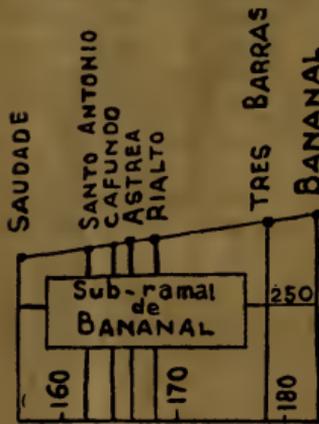
DISTRICTOS — O da séde.

POVOAÇÕES — Alambary, e outras.

LIMITES — Barra Mansa, Rezende, Barreiros e Estado do Rio.

RIOS — O Bananal, que nasce na serra do Retiro e seguindo a direcção geral de S. N. vae despejar-se no Parahyba, recebendo diversos tributarios dos quaes é mais importante o Turvo que lhe desagúa na margem esquerda. De diversos pontos da serra e em direcção ao Parahyba, ao Pirahy e ao Oceano, descem varios ribeirões, entre os quaes mencionaremos: o Alambary, o Capitão Mór, o Doce, o Divisa, e o Manso. No ribeirão do Braço (affluente do Pirahy), que corre nas divisas do municipio de Angra, e no Ariró, que verte para o Oceano, existem duas lindas cachoeiras.

SERRAS — A do Mar, com as seguintes denominações: Bocaina, Retiro, Calçada, dos Ramos, da Quimbóca, do Carioca, etc. Na fazenda S. Luis ha uma formosa gruta.



CLIMA — Salubre.

PRODUÇÃO — O sólo, argiloso e calcareo, é fertil. Produz café, cereaes, canna, fumo, batatas, etc. O numero de cafeeiros, que em 1911 era de 3.282.000, está hoje muito reduzido. Produz 1.250 arrobas de fumo, 3.000 hectolitros de batatas, 4.500 de arroz, 2.500 de feijão, e 27.000 de milho.

Com cerca de 150 propriedades agricolas, conta 15.000 cabeças de gado nas suas optimas fazendas de criação. A industria consiste em ferrarias, fabricas de lacticinios (que produzem queijos excellentes), calçados, etc. Exporta milho, arroz, banha, carnes, batatas, café, etc. Preço das terras: 80\$000 a 100\$000 por hectare.

VIAÇÃO — O municipio é servido pelas seguintes estações: Bananal, Gloria, Tres Barras e Saudade, no subramal; Roseta e A. Rocha, na Oeste, que passa nas divisas com o municipio de Barra Mansa. A estrada de rodagem Rio-S. Paulo corta o municipio de suléste a noroéste, passando pela séde.

---



## SUB-RAMAL DE PIQUETE

O sub-ramal de Piquete é constituído pela E. F. Lorena a Bemfica, construída de 1902 a 1907, para servir a Fabrica de Polvora de Piquete, então em construção.

Concluídos os trabalhos de construção da linha, foram entregues ao tráfego 19 k.670, dos quaes 17 k.200 até Piquete e 2 k.470 até Limeira, hoje "General Mendes de Moraes".

O dec. legislativo n. 3.298, de 11 de julho de 1917 autorizou a construção de uma linha ferrea em continuação do trecho em tráfego de Lorena a Piquete, em direcção ao planalto central, passando por Itajubá e Pedra Branca, no Estado de Minas.

Foi posteriormente resolvido que se levasse a effeito, por administração, a construção da E. F. Piquete a Itajubá (Estudos approvados pelo dec. n. 9.638, de 26 de junho de 1918).

Os estudos davam a extensão de 64 k.360, dos quaes 13 k.500 em cremalheira, para vencer a differença de nivel de 800 metros na serra da Mantiqueira.

Novos estudos porém, baseados na portaria de 6 de setembro de 1918, foram feitos para modificação do trecho da serra, afim de ser empregada a tracção por adherencia, conseguindo-se o desenvolvimento de 33 k.600, com rampa maxima de 3%.

A construção, iniciada em 1 de outubro de 1918, teve os seus trabalhos suspensos em 31 de agosto de 1921. A infrastructura ficou concluída entre Itajubá e Soledade, com 38 kilometros.

Por Aviso n. 106, de 30 de dezembro de 1921, foi o trecho de Lorena a Piquete (17 k.200) entregue á Central, ficando o trecho de Piquete á Fabrica de Polvora á cargo do Ministerio da Guerra, e o trecho de Itajubá a Soledade entregue a então Rêde Sul Mineira, hoje E. F. Sul de Minas.

A linha, com a bitola de 1<sup>m</sup>,00 (\*), parte da estação

*Lorena* — K. 280.604

rumando logo para a direcção norte e transpondo em seguida o Parahyba (k. 284.155) por uma ponte de 90<sup>m</sup>,00. Na reconstrucção dessa ponte foi, pela primeira vez na Central, applicado o systema de ar comprimido para fundação dos pilares. Esse serviço foi feito por iniciativa e sob a direcção do Dr. Mario Castilhos.

Do outro lado da ponte fica o estribo

*Ponte do Parahyba* — K. 284.200

Tomando a direcção nordéste o trem transpõe o ribeirão Macacos (k. 287.963) por uma ponte de 10<sup>m</sup>,00.

Rumando novamente para o norte, passa pelo local do extinto estribo *Marechal Faria*, localizado alguns metros á-quem de

*Angelina* — K. 288.021

Nome de uma fazenda da localidade.

A estação está hoje transformada em residencia de trabalhadores.

Duzentos metros depois é transposto um pequeno curso d'agua (ponte de 4<sup>m</sup>,00).

*Coronel Barreiros* — K. 291.028

Coronel Vicente Barreiros, proprietario de uma importante fazenda na localidade e empreiteiro da E. F. D. Pedro II em 1886.

Duzentos metros depois da estação é transposto o rio Ronco (ponte de 10<sup>m</sup>,00), que no k. 293.474 é novamente cortado por uma ponte de 6<sup>m</sup>,00, logo depois da qual chega o trem a

*Francisco Ramos* — K. 293.481

Chamou-se, em tempos "Tavares de Lyra". Francisco Ramos era um fazendeiro do local.

Dahi, passa a linha (k. 294.570), pela extincta parada "Novaes" (outro fazendeiro) e atravessa ainda o Ronco (k. 294.620) por uma ponte de 3<sup>m</sup>,00, chegando a

---

(\*) Cogita-se em modifica-la para a de 1m,60. Já a infatigavel 4ª Inspectoria de Linha se apresta para atacar resolutamente os serviços de alargamento.

*Bella Vista* — K. 296.431

Nome da fazenda que se vê á esquerda e pertencente a Reinaldo Dias. Chamou-se, outr'ora, "Aguiar Moreira".

## PIQUETE

Rio. . . . .	297 k. 531
S. Paulo . . . . .	235 k. 276
Altitude. . . . .	636 m. 298

Primitiva "Piquete", depois "Rodrigues Alves" e, desde 20 de Setembro de 1933 (quando esta pagina já estava composta), novamente "Piquete".

Nem mesmo durante o tempo exíguo da composição de um livro os nomes das estações da Central descansam da sua vertiginosa contradansa.

Anteriormente Villa Vieira do Piquete, erigida em séde de municipio pelo Dec. n. 166, de 7 de maio de 1891. Pertence á Comarca de Lorena e por Lei n. 1.470, de 29 de outubro de 1915, passou a chamar-se Piquete.

E' uma villa aprazível, na base da serra da Mantiqueira e á margem esquerda do ribeirão Piquete, formado pelos ribeirões Bomfim e Sertão e que, depois de receber varios afluentes, desce até o Parahyba com o nome de Embaú.

A villa possui cerca de 500 casas, cinema, alguns bons edificios e a Matriz, situada em uma elevação de terreno e sob a invocação de S. Miguel.

**HOTEIS** — *Hotel das Palmeiras.*

**POPULAÇÃO** — 5.000 h. — Da séde, 1.500.

**SUPERFICIE** — 207,5 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTO** — O da séde.

**POVOAÇÕES** — Itabacoara e Bemfica.

**LIMITES** — Lorena, S. Bento, Estado de Minas, Cruzeiro e Cachoeira.

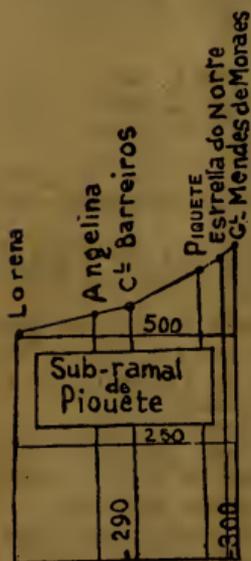
**RIOS** — O ribeirão Embaú e alguns outros de menor importancia. Bôas quedas d'agua, na encosta da serra.

**SERRAS** — A da Mantiqueira.

**CLIMA** — Salubre.

**PRODUÇÃO** — Terras ferteis, produzindo café e cereaes. Conta 51 propriedades agricolas. Exporta, além dos productos da Fabrica de Polvora, grande quantidade de mar-

mellos, pecegos e figos vindos da serra. Possui engenhos de assucar e aguardente. A sua principal industria, porém, consiste nos productos da Fabrica de Polvora Sem Fumaça, pertencente ao Ministerio da Guerra. A Fabrica de Polvora de



Piquete constitue, talvez, o maior estabelecimento do genero na America do Sul. Além da polvora, sua principal fabricação, ella offerece tambem ao consumo commercial a acetona, o collodio (photographico, industrial e elastico), o algodão collodio, o ether sulphurico, o acido chlorydrico, o acido nitrico. Todos esses productos são fabricados com materia prima nacional. Preço das terras: 100\$, em media, por hectare.

VIAÇÃO — Possui algumas soffri-  
veis estradas de rodagem, destacando-se  
a de Lorena.

\* \* \*

A linha prosegue, agora sob a jurisdicção do Ministerio da Guerra (que no alto do Itajubá Velho possui esplendido sanatorio) e nella se encontram ainda as seguintes estações:

*Estrella do Norte* — K. 298.818

Primitiva "Wencesláu Braz".

Serve a villa militar, composta de bons predios e de uma linda praça ajardinada.

*General Mendes de Moraes* — K. 300.051

Primitiva "Limeira". Ahi fica situado o posto de vigilancia da Fabrica.

## VARIANTE DO TIETE'

A duplicação do ramal de S. Paulo tem por fim dar-lhe a capacidade de transporte exigida pelo seu tráfego intenso e crescente, aproveitando-se a oportunidade para melhorar as condições técnicas da linha, de modo a permitir maior velocidade nos trens.

Levantamentos topographicos feitos no trecho de Poá á 5ª Parada, demonstraram que não era possível melhorar, no trecho referido, aquellas condições, de modo a poderem ser supprimidas as rampas de 2% existentes.

Dahi a necessidade da variante que, partindo de Calmon Vianna, corre nas proximidades da margem esquerda do Tietê desenvolvendo-se, com a declividade maxima de 0,008 e o raio minimo de 300 metros, numa extensão de 32 k. 530, em linha dupla, até a 5ª Parada.

Essa linha, que serve a uma zona rural de pujante fertilidade, veio concorrer para o mais rapido progresso e embelezamento de vasta região considerada como suburbio da progressista cidade de S. Paulo. Foi inaugurada em 7 de fevereiro de 1926, até Engenheiro Goulart (k. 493.883), estando hoje toda ella em tráfego. Pela variante a estação Norte fica no k. 503.904, havendo portanto um augmento de 4 k. 751 na distancia entre D. Pedro II e Norte.

*Calmon Vianna* — K. 465.240

Logo após a estação começa a variante, que no k. 466.065, atravessa uma ponte de 6<sup>m</sup>,00, cortando adeante a estrada Rio-S. Paulo (k. 466.536) em passagem de nível.

Cortada, mais além, a estrada de Poá (passagem inferior), passa a linha por

*Itaquaquecetuba* — K. 470.949

*Taquaquicé*, taquara, faca ou lamina, e *tuba* por *tyba*, suff. de quantidade: taquaral. O nome antigo era *Taquar-*

*quicetuba*. O actual foi adoptado por erronea supposição de que na composição do vocabulo entrava o radical *ita*, pedra.

Logo adiante da estação passa o trem pela garganta da Capella, ponto mais elevado da variante.

No k. 471.745, é a linha cruzada pela estrada de rodagem Santa Isabel (passagem superior de 11<sup>m</sup>,00). Um pouco adiante (k. 472.283) ha outra passagem superior, tambem de 11<sup>m</sup>,00.

Avistam-se, á direita, as aguas tranquillias do Tieté.

*Eng°. Manuel Feio* — K. 473.371

Eng°. Manuel Feio, Chefe de Deposito da Locomoção.

Depois de atravessar o rio Tres Pontes (k. 474.590 — 6<sup>m</sup>,10), a linha transpõe o corrego Itahym (k. 476.676 — 3<sup>m</sup>,00), que deu o nome á estação

*Itahym* — K. 477.459

*Ita-im*, pedra pequena, pedrinha, conchinha.

Transposto o rio Itaquera (k. 480.973 - 5<sup>m</sup>,90), vae o trem a

*S. Miguel* — K. 481.515

Deu-lhe o nome o arraial de S. Miguel, que fica á esquerda.

Nesse arraial está situada a igreja de S. Miguel, que passa por ser um dos mais antigos templos do Estado. Ahi residiu o Padre Anchieta.

Pouco além da estação é cortado o ribeirão Jacú (k. 482.748 - 3<sup>m</sup>,00). De novo as aguas do Tieté são avistadas do trem. Ao longe, á direita, descortina-se o panorama do arrabalde de Guarulhos.

No k. 485.176, é a linha cruzada pela passagem superior do Trocolli (12<sup>m</sup>,40). Pouco além é transposta uma ponte de 3<sup>m</sup>,00, perto da chave inferior da estação

*Commendador Ermelino* — K. 486.191

Commendador Ermelino Matarazzo, proprietario da Fazenda Matarazzo, em cujas terras foi construida a estação.

A linha é atravessada, no k. 488.633, por uma passagem superior de 12<sup>m</sup>,40.

Prosegue o trem cortando, adiante, um pequeno curso dagua (pontilhão de 1<sup>m</sup>,50). Outra passagem superior, tambem de 12<sup>m</sup>,40, surge no k. 489.770. No trecho comprehendido entre as duas passagens, desenha-se grandioso, na moldura verde dos outeiros que o circumdam, o empolgante panorama da cidade de S. Paulo, totalmente descortinado do trem.

*Eng. Goulart* — K. 493.883

Henrique Campos Goulart, Chefe de Oficinas ao Engenho de Dentro.

A estação está situada em terras da Fazenda Puglisi. Prosegue o trem transpondo, adiante, uma ponte de 4<sup>m</sup>,00; depois, cruza a passagem inferior da Avenida Guarulhos. A' direita contempla-se a formosa ponte dessa Avenida, sobre o rio Tieté.

Um pequeno curso d'agua é atravessado, na chave inferior de

*Eng. Trindade* — K. 494.523

Bernardo de Mattos Trindade, Ajudante de Divisão.

Situada no arrabalde da Penha, em S. Paulo.

E' transposto o ribeirão Tiquatyra (k. 494.573 - 6<sup>m</sup>,00).

O Tieté colleja junto á linha, escuro e sulcado de pequenas embarcações.

Depois de um boeiro de 3<sup>m</sup>,00, o trem córta a Avenida Celso Garcia, por uma elegante ponte metalica de 45<sup>m</sup>,00; um pouco além, passa pela ponte do Aricanduva, de 10<sup>m</sup>,00.

Neste trecho, o olhar do passageiro é atrahido pelo panorama imponente que lhe offerece a cidade. Mas o esplendido traçado da variante, e a actuação dinamica da 4<sup>a</sup> Inspectoria de Linha na conclusão do ultimo trecho do novo caminho para a Paulicéa, são tambem dignos de attenção.

Um longo e elevado aterro feito com terra vinda do k. 484 da antiga linha, córta os campos até a

*5ª Parada* — K. 497.770





## RAMAL DE LIMA DUARTE

Como dissémos já, a finalidade economica do ramal de Lima Duarte, traduz-se na facilidade que proporcionará ao intercambio dos productos de duas das mais opulentas regiões de Minas, senão do paiz: a Matta e o chamado Sul de Minas.

Communicando-se, em Juiz de Fóra, com toda a rêde da Leopoldina, (por meio do ramal de Juiz de Fóra, desta estrada) e por outro lado estabelecendo em Bomjardim, (districto do municipio de Turvo á 75 k. de Lima Duarte) (\*) o seu ponto de junção com a Oéste e a Sul de Minas, esse ramal vem encurtar, de algumas centenas de kilometros, o caminho entre as duas mencionadas regiões. (\*\*).

A linha, que é de bitola larga, parte da plataforma esquerda da estação de

*Bemfica* — K. 288.582

e cortando logo em seguida o ribeirão Tres Pontes descreve uma ampla curva e vae subindo o valle do mesmo ribeirão, em rumo sudoéste.

---

(\*) Os estudos definitivos do trecho de Lima Duarte a Bomjardim, realizados na ultima administração Frontin, deram a extensão de 70 kilometros. Novos estudos, feitos em 1929, dão a extensão de 78.200 metros, e fazem passar a linha pela garganta do Manuel Delphino, a 1.170 metros de altitude.

(\*\*) Foi, provavelmente, pensando nessa ligação que o Dr. Frontin adoptou para o ramal a bitola de 1m,00, que é a bitola da Sul de Minas, da Oéste e da Leopoldina.

Estabelecida a linha mixta entre Juiz de Fóra e Bemfica, estaria feita a ligação directa, sem baldeações, entre as duas zonas referidas.

Não sabemos por que transcendentés razões economicas ou estrategicas foi mais tarde essa bitola alargada para a de 1m60. Sabemos, entretanto, que actualmente se fala em que o governo do Estado de Minas cogita em conseguir a modificação para a primitiva bitola de 1m,00.

Depois de transpor duas pequenas pontes (k. 289.745 e 290.318) de 10<sup>m</sup>,00 cada uma, passa, no k. 291.414 — 501, pelas do Caracol, de 11<sup>m</sup>,00 a primeira e 10<sup>m</sup>, 75 a segunda, ambas sobre o referido ribeirão Tres Pontes.

Sempre na direcção supracitada prosegue o trem, transpondo ainda a ponte do k. 292.578 (10<sup>m</sup>,00), e passando pela parada "*Manuel Balbino*" (k. 293.688), antes de chegar a

*Igrejinha* — K. 295.187

Um aglomerado de casas em torno de pequena igreja (por cuja honra a estação tomou o nome de *Igrejinha*) constitue todo o interesse do logar, outr'ora denominado *Bôa Vista*.

A graciosa e pequena igreja, de estylo rococó, fica numa elevação, a meia encosta de formosa colina.

Partindo de *Igrejinha*, o trem toma a direcção norte, passa por uma ponte de 11<sup>m</sup>,00 (k. 297.784), inflecte novamente para a direcção sudoeste, córta, no k. 298.002, o ribeirão do Drago (ponte de 11<sup>m</sup>,10), passa por um estribo e transpõe ainda o referido ribeirão por uma ponte de 9<sup>m</sup>,00 (k. 299.801).

A' direita, em pequena elevação, surge alva capellinha; estamos quasi em

*Penido* — K. 303.261

Dr. José Nogueira Penido, politico mineiro.

E' uma estação pequena, de construcção graciosa.

Depois de *Penido* o trem toma (do k. 306 em deante) o rumo oeste e, galgando o divisor das aguas do Parahybuna e do Peixe, apanha o valle de um affluente deste ultimo rio; toma de novo a direcção sudoeste e desce o referido valle.

A região é coberta de excellentes pastagens, notando-se, de trecho a trecho, cuidadas culturas de cereaes.

Já o trem se aproxima da serra da Saudade que o passageiro percebe, não muito longe, á esquerda.

*Valladares* — K. 311.966

Primitiva "*Eng. Navarro*". Francisco Valladares, politico mineiro.

A estação é rodeada de uma dezena de casas e serve ao districto de Rosario, ao norte, e á povoação do Quilombo.

Logo depois de Valladares o trem transpõe (k. 312) o ribeirão S. Matheus; á esquerda, apparece o Rio do Peixe, de aguas barrentas e abundantes.

A linha se aproxima, cada vez mais, da serra da Saudade, que no seu ponto culminante (1.124 mts.) toma a forma de uma ampla copa de chapéo. Um pouco além desse ponto, no

meio de frondoso capão, existe uma bacia de granito, sempre cheia de agua crystalina e reputada santa, porque com ella, diz a lenda, eram os enfermos curados pelo "Monge da Serra da Saudade".

Transposto o ribeirão Grão Mogol (k. 314...) o trem passa um pouco além, (k. 317...) para o municipio de Lima Duarte, pela ponte do Rio do Peixe, de 52<sup>m</sup>,00, sobre o rio desse nome.

Cerca de duzentos metros além da ponte surge o Tunnel 1, em curva e em rocha, com a extensão de 92<sup>m</sup>,00. O Rio do Peixe, agora á direita da linha, inflecte, a breve trecho, para o norte, seguindo o seu curso natural, emquanto que a linha toma a direcção suléste, vindo, porém, a tanger novamente a margem direita do rio, logo depois da estação Manejo.

#### *Orvalho* — K. 323.276

Nome da velha fazenda do Orvalho, situada nas proximidades da linha.

A estação serve a povoação de Bom Successo.

Cortando extensa varzea, prosegue o trem; e transpondo no k. 330... o corrego das Posses, chega, logo após, á

#### *Manejo* — K. 330.549

Com o fim de confabular sobre os planos da revolução e combinar os "manejos" para a melhor execução delles, reuniam-se os Inconfidentes (1789), secreta e repetidamente, em uma fazenda situada nas immediações do local em que foi mais tarde construida a estação. Dahi o nome de Manejo, a esta transmittida pela referida fazenda. (\*).

Ao partir de Manejo, de novo a linha se approxima da margem direita do Rio do Peixe, della porém, se afastando a breve trecho. No k. 333... é transposta uma pequena ponte.

Ao longe, no alto, surge uma igreja; é a matriz da cidade de Lima Duarte, que possui, dentro da sua zona urbana, duas estações, sendo a primeira a

#### *Parada Lima Duarte* — K. 338.072

que serve á parte norte (a mais importante) da cidade, por meio da mais notavel das suas ruas, (a rua 15 de Novembro) cortada pela linha duzentos metros além da estação.

A Parada está na altitude de 724<sup>m</sup>,000.

---

(\*) Estas informações foram obtidas "in loco", pelo autor.

D'ahi a linha acompanha as edificações da cidade, dirigindo-se para o rumo sul; transposta, por meio de um viaducto, a rua Visconde do Rio Branco, o trem rodeia uma "meia laranja" e chega a estação

## LIMA DUARTE

Rio. . . . .	340 k. 645
B. Horizonte (*) . . . . .	403 k. 432
Altitude. . . . .	704 m. 000

A antiga villa do Rio do Peixe, creada em 1881, passou, em 1885, á categoria de cidade com o nome de Lima Duarte, em homenagem ao Visconde de Lima Duarte (Dr. José Rodrigues de Lima Duarte) Ministro da Marinha no 2º Imperio.

A cidade fica entre morros elevados, assentando na fralda da serra Lima Duarte (1.373 mts. de altit.).

E' aprazivel, limpa, com boas edificações, sobresahindo entre ellas a da Casa da Misericordia.

Em frente á rua 15 de Novembro, dominando-lhe o enfileirado casario, está magnificamente situada em um planalto, á meia encosta da serra, a igreja matriz da cidade, sob a invocação de N. S. das Dôres.

Longa escadaria, ladeada de jardins, dá accesso á igreja.

Em ponto um pouco mais elevado fica o pequeno cemiterio da cidade, com tumulos bem cuidados e todos elles mais ou menos do mesmo estylo. Dahi se avista ao longe, na direcção noroeste, a serra da Ibitipóca, (1.762 mts), nas divisas com o municipio de Barbacena; e para o lado do sul, percebe-se a Serra Negra, (1.500 mts.) nas divisas com o municipio de Rio Preto.

A cidade tem luz e força electrica, agua canalizada, 10 escolas primarias, 1 curso secundario, 2 jornaes periodicos e cinema.

Conta 1.500 predios, 10 ruas, 2 travessas e 3 praças. Possui 5 igrejas.

HOTEIS — *Hotel Gloria e Hotel dos Viajantes.*

POPULAÇÃO — 28.537 h. — Da séde, 10.827.

---

(\*) As distancias a Bello Horizonte são contadas, nos ramaes de Lima Duarte, Piranga e Ponte Nova, pela linha de Itabirito.

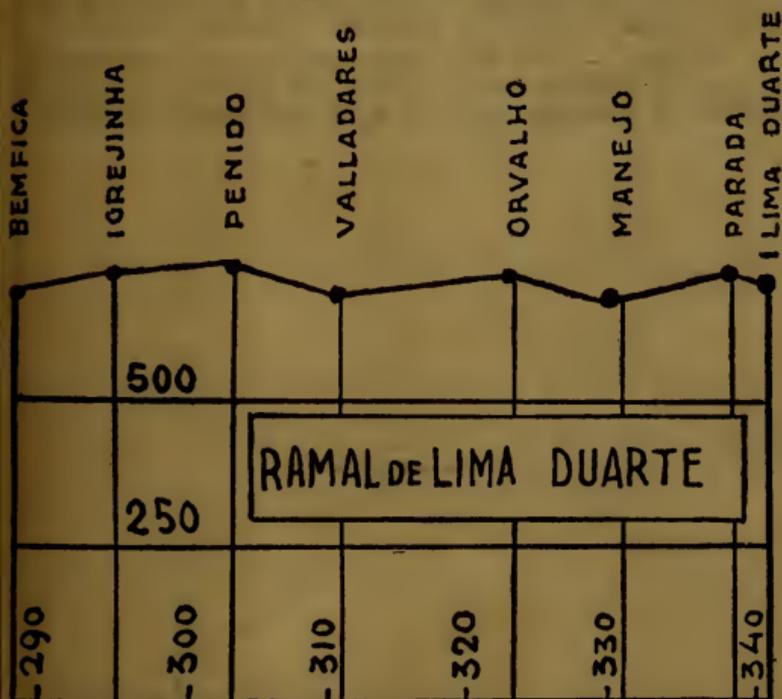
SUPERFICIE — 1.394 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Lima Duarte; Conceição da Ibitipóca (24 k.); S. Domingos da Bocaina (30 k.); Sant'Anna do Garambéo (54 k.); Santo Antonio da Olaria e Pedro Teixeira.

POVOAÇÕES — *Lima Duarte*: Bôa Vista do Vermelho, 27 — Bom Successo, 9 — Laranjeiras, 11 — Mogol, 15 — Monte Verde, 9. *Ibitipóca*: S. José dos Lopes, 17. *S. Domingos*: Bôa Vista do Capoeirão, 6.

LIMITES — Rio Preto, 40; Juiz de Fôra, 60; Barbacena, 91 e Turvo, 75.

RIOS — O Grande, o do Peixe, o Grão Mogol, o Monte Verde, o Capivary, o Brumado, o do Salto, o Vermelho, o Rosa Gomes, os ribeirões Conceição, Ubatajas, Brumado, Cachoeira, Oliveira e grande quantidade de correços.



O municipio possui innumeras quedas d'agua, das quaes as mais importantes são: a cachoeira da Onça, (5.000 cvs.)

no rio Grande; a do Sumidouro, (3.500 cvs.) no rio do Peixe, que tambem fórma a do Funil, (3.000 cvs.); as duas do Capivary, (ambas de 2.500 cvs.) no Capivary; e a do Brumado (1.000 cvs.) no rio do mesmo nome.

**SERRAS** — Do Bom Jardim, de Ibitipóca, de Lima Duarte e Negra. O ponto culminante é o alto da serra de Ibitipóca, com 1.762 mts. O alto da serra de Lima Duarte tem 1.378 mts. e o alto da serra da Capoeira Grande, no districto de S. Domingos, tem 1.696.

**CLIMA** — Salubre e ameno. Temp. média: 17.º.

**PRODUCCÃO** — O sólo do municipio é rico em ferro, manganez, amiantho e possui muitas pastagens. Produz milho, arroz, feijão, canna e café, contando 347 fazendas. Ha no municipio desenvolvida criação de gado bovino, equino e suino (57.000 cabeças); possui fabricas de lacticínios, asucar e aguardente. Preço das terras: 235\$000 o hectare.

**VIAÇÃO** — Além da Central, que possui no municipio 4 estações, existem cerca de 150 k. de estradas carroçaveis ligando os districtos entre si e ás respectivas povoações.

## RAMAL DE PIRANGA

Este ramal é constituído pela antiga E. F. Rio Dôce.

A Lei Provincial n. 3.707, de 27 de julho de 1889, autorizou a concessão de privilegio para a construcção de dois ramaes de linhas ferreas que, partindo de João Gomes, seguissem: um para Lima Duarte e outro para Piranga, e dahi para a freguezia do Guaraciaba, pelo rio Piranga.

A Companhia Estrada de Ferro Rio Dôce construiu a linha até Livramento (25 k.), inaugurando o trafego entre Palmyra e aquella povoação. A construcção não proseguiu, e mais tarde foi a Estrada arrematada pelo Estado de Minas.

Quando a Central della tomou conta, o trafego estava paralisado havia 8 annos; a linha achava-se obstruida e o material rodante inutilizado. Reparado o leito no trecho acima referido, foi a linha reaberta ao trafego em 2 de julho de 1911.

A sua actual estação *terminus* está situada na cidade de Mercês (a 57 k. 058 de Santos Dumont), no k. 381.152. Ha ainda que atravessar os municipios Alto Rio Dôce e Piranga, para completar o seu traçado até a cidade de Piranga, séde do segundo dos municipios citados.

A extensão provavel entre Mercês e aquella cidade, é de 74 k.

Certo, o objectivo deste ramal será o entroncamento dos seus trilhos com os do ramal de Ponte Nova, (entre Mariana e Piranga, apenas distam 42 k.) approximando assim o dia em que, reunidas todas as linhas de bitola estreita ás da Réde Fluminense, possa a Linha Auxiliar transformar-se em tronco da viação dessa bitola, trazendo-lhe todos os trens ao porto da Guanabara.

O ramal tem inicio na plataforma oriental da estação  
*Santos Dumont* — K. 324.050

Tomando o rumo léste, a linha descreve uma espiral, voltando a passar sobre si propria por meio de um viaducto; fórma assim uma circumferencia perfeita, que deu á localidade o nome de bairro do O. Continuando a subir, o trem attinge a garganta do correjo do Ouro; depois, seguindo a direcção nordéste, desce a vertente meridional do Rio Pinho.

De um e outro lado apparecem modestas casinhas que melancolizam a paisagem rustica.

Quasi ao chegar ás margens do Rio Pinho o trem toma a direcção norte; e no k. 330.100 atravessa o referido rio pela ponte Rio Bonito, de 24<sup>m</sup>,00, ponte esta situada junto á fóz do Rio do Bicho, que da vertente opposta se despeja no citado Rio Pinho.

Oitocentos metros depois da ponte Rio Bonito é transposta a ponte do Rio do Bicho, de 16<sup>m</sup>,63, sobre a cachoeira das Valentinhas, nas immediações da povoação Cidreira, que fica á vista, á direita do trem.

Subindo o valle do Rio do Bicho, cuja margem esquerda vae acompanhando, o trem em breve chega a

*Campo Alegre* — K. 332.179

O nome da fazenda existente na localidade (e que se transmittiu a estação) provém, por certo, da topographia do terreno circumjacente.

De facto, a estação está situada em pequena varzea, de horizonte restricto, mas alegre.

Era, aliás, por esse criterio, que se guiavam os nossos aborigenes no baptismo das localidades; e prouvera a Deus que o seu processo tivesse feito escola. Assim se evitaria que o nome de pessoas vivas (e muitas vezes illustremente desconhecidas) viesse substituir, como frequentemente succede, nomes genuinamente brasileiros e tradicionalmente herdados das primitivas gerações humanas que pizaram este bemaventurado sólo.

E já que estamos com a mão na massa dos nomes, reparemos como os deste curto e lindo ramal nos offerecem garantias de bem estar, segurança e feliz viagem: Campo Alegre — Bôa Sorte — Bom Destino — Livramento — Bonifacio — Santa Amélia, santa que nos prodigalizará, no termo da viagem, toda a sorte de — Mercês.

A estação está localizada na povoação do mesmo nome e serve a povoação de Cidreira, que é, por assim dizer, um complemento daquella; serve também á povoação de Mandembó, a suléste.

Logo ao partir de Campo Alegre, avista-se, em frente, a serra do Japão.

Seiscentos metros além de Campo Alegre o trem transpõe pela segunda vez o Rio do Bicho, na ponte do Araçá, de 6<sup>m</sup>,00.

Marginando agora a direita do citado rio e sempre na direcção nórte, chega o trem a

*Rio Pinho* — K. 334.767

Tira o nome do rio em cuja bacia se vem desenrolando o traçado da linha.

Ao partir desta estação o trem toma de novo o rumo nordéste; no k. 335.150-450, é ainda o Rio Pinho atravessado por pontilhões de 3<sup>m</sup>,00, cada um; e ao separar-se da estrada de rodagem que, ora numa, ora noutra margem, vinha acompanhando a linha desde Santos Dumont, o trem inflete para suléste e ganha o divisor das aguas dos rios Pinho e Formoso; na parte ascendente deste trecho, apparece, á esquerda (k. 338), pequeno açude. Depois de descerver uma linda curva, a linha toma de novo a direcção nordéste e desce pelo valle do correjo S. Martinho até

*Bôa Sorte* — K. 340.189

Nome tirado da fazenda em cujas terras foi localizada a estação.

Um pouco adeante o trem abandona o valle do S. Martinho, galga a serra do Macuco, e volta-se, pronunciadamente, para o rumo oéste. Do alto da serra avista-se, ao longe, o resumido casario da séde do districto de Livramento, sobresaindo a alva silhueta da graciosa e pequena igreja da povoação.

Desenvolvendo-se em formoso traçado a que não faltam as mudanças graciosas e bruscas de direcção, a linha descreve uma grande curva fechada, attingindo por fim a margem do Rio Formoso, que se apresenta, em plano inferior, á direita. Inflectindo um momento para suléste e entrando no municipio de Barbacena, acaba a linha de fechar a curva, tomando então a sua primitiva direcção geral de nordéste.

E' curioso, nesse trecho, observar-se a passagem do Rio Formoso, da direita para a esquerda da linha, sem que

entretanto seja atravessado por esta; são as variações do traçado, que colleando por valles e montes, ora se approxima de uma, ora de outra margem do referido rio.

*Bom Destino* — K. 346.226

Conservou o nome da fazenda em cujas terras foi construída.

Serve ao districto de Conceição do Formoso, do visinho municipio de Santos Dumont.

Setecentos e cincoenta metros depois da estação o trem transpõe o rio Formoso, pela ponte do mesmo nome, de 17<sup>m</sup>,60. Seguindo o curso do rio, a linha toma, por breve trecho, o rumo léste; e depois de cruzar a estrada de rodagem a que acima nos referimos, abandona as margens do rio Formoso e subindo o valle de um correjo, toma o rumo norte, até de novo cruzar a mencionada estrada, junto ás primeiras casas do districto de Livramento.

Curvando-se então para a direita e inflectindo para o sul em uma curva de raio diminuto, chega a

*Oliveira Fortes* — K. 350.190

Primitiva "Livramento". Francisco José de Oliveira Fortes, pae do Dr. Chrispim Jacques Bias Fortes, notavel politico e Presidente do Estado Minas.

Está situada na séde do districto (8.672 h.) de Sant'Anna do Livramento, pittoresca localidade que prende a attenção do passageiro, quer pelos ares que apresenta, de veneranda antiguidade, quer pela graciosa topographia do seu terreno, quer pela sua situação em face da Estrada, cuja linha teve de desenvolver um curioso traçado para attingir o centro da povoação.

Partindo da estação, ainda em rumo sul, a linha pouco além fecha a curva que descrevêra em fórma de ferradura (\*) e tomando de novo a sua direcção geral de nordéste, transpõe o divisor das aguas dos rios Formoso e Lontra.

O horizonte se amplia; descortina-se ao longe, á esquerda, uma successão de morros que relembram o panorama visto no trecho da serra do Mar. O trem passa junto ás fraldas

---

(\*) Essa ferradura é tão fechada que as suas extremidades ficam apenas a uma distancia de, cerca de 25 mts.

da serra das Contendas; entre a serra e a linha corre, em valle profundo, o ribeirão S. Domingos.

Defrontando sempre a vertente oriental da serra das Contendas chega o trem a

*Paiva* — K. 360.846

Construida em terras da fazenda Santa Rosa, gratuitamente cedidas pelo seu proprietario João Ferreira de Paiva, appellidoado o João Menino.

A Estrada retribuiu a magnanimidade do donativo, dando á estação o nome do doador.

Fica situada no meio de espaçosa e aprazivel povoação.

Serve ao districto de Bomfim, do municipio de Santos Dumont.

Um pouco além de Paiva (k. 361.100) a linha córta o correjo Serra Negra, por meio de um boeiro de 2 metros.

No k. 365.097 é transposto o rio Lontra, pela ponte do mesmo nome, de 16<sup>m</sup>,20, entrando o trem no municipio de Mercês, cuja primeira estação é

*José Bonifacio* — K. 367.902

Dr. José Bonifacio de Andrada e Silva, politico mineiro. E' neto do patriarcha da Independencia.

A linha acompanha, por breve trecho, a margem esquerda do Lontra. No k. 372 ha um estribo.

*Santa Amelia* — K. 374.933

Situada em terras da fazenda Vargem Alegre, cujo edificio se vê á esquerda, proximo á linha. O seu nome traduz uma homenagem á esposa (D. Amelia Ramiro) do proprietario da fazenda, que doou á Estrada o terreno em que foi construida a estação.

Logo depois de Santa Amelia, apparece á esquerda o Rio Pomba, que no k. 376.561, é atravessado pela ponte do mesmo nome, de 22<sup>m</sup>,00.

Passada a ponte, vê-se, na varzea, a confluencia deste rio com o rio Paciencia. E' interessante o quadro: os rios, de tão sinuosos, de tão proximos um do outro, quasi se confundem.

Em frente á confluencia desses rios, passa, fendendo a encosta de visinho outeiro, a estrada de automovel de Mercês á cidade do Pomba.

Mas a atenção do passageiro se volta, encantada com o gracioso panorama da cidade de.

### MERCÊS

Rio . . . . .	381 k. 152
B. Horizonte . . . . .	337 k. 661
Altitude . . . . .	515 m. 158

Creada freguezia de N. S. das Mercês do Pomba, em 1841, passou a villa e séde de municipio em 1911. E' cidade desde 10 de setembro de 1925.

A cidade é banhada pelo rio Paciencia, affluente do Pomba. A sua parte central está magnificamente situada sobre formosa e suave colina, de onde sobresahe a elegante igreja matriz, de estylo manuelino.

Tem luz e força electrica, 5 escolas primarias, 1 curso secundario, 1 curso profissional, cinema-theatro e 1 instituto de assistencia. Possui 2 igrejas.

Conta 2.400 predios, 8 ruas e 3 praças.

**HOTEIS** — *Hotel Português*, em frente á estação; *Hotel Grossi*, rua Caxangá.

**POPULAÇÃO** — 25.620 h. — Da séde, 2.000.

**SUPERFICIE** — 437 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTOS** — Mercês (21.400 h.).

**POVOAÇÕES** — José Bonifacio, 14 — Lontra, 12 — Retiro, 12 e Santa Amélia 6.

**LIMITES** — Pomba, 27; Santos Dumont, 55; Rio Doce, 26 e Barbacena, 68.

**RIOS** — O Pomba, os ribeirões do Espirito Santo e da Paciencia, o corrego das Flôres, todos formando cachoeiras, das quaes a mais notavel é a do Sumidouro (900 cvs.) no rio Pomba.

**SERRAS** — A da Maria Rosa, a das Caramonas e a do Carinana, sendo esta ultima um prolongamento da Mantiqueira.

**CLIMA** — Salubre, com a temperatura média de 19°0.

**PRODUCCÃO** — Existem no municipio jazidas de mica e amiantho. Seu solo fertil produz em abundancia arroz, feijão, milho, café (1.949.000 pés), mandioca e canna, nos seus 296 estabelecimentos agricolas. A criação de aves e

**LEGENDA**

- PROJETO
- VALLO
- CERCA
- RENO
- L. DE FERRO

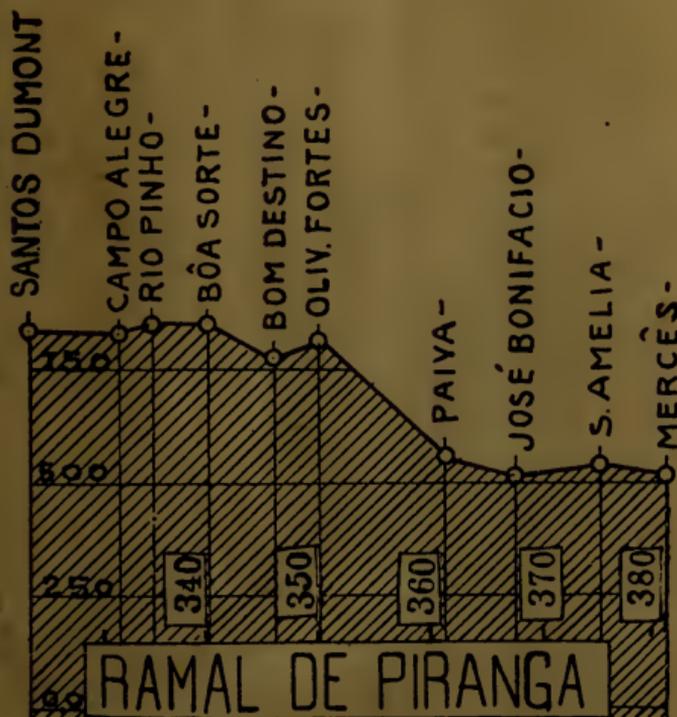




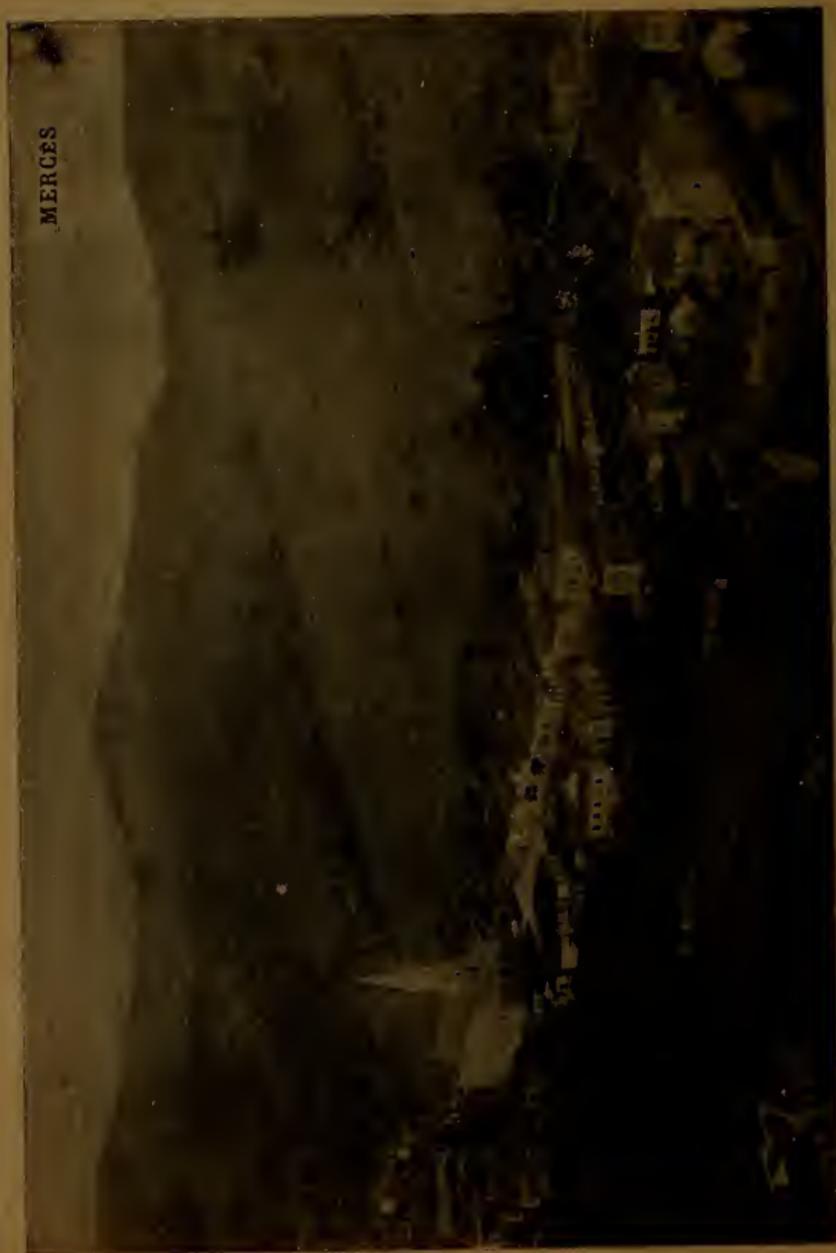
gado suíno e bovino, é importante, possuindo o município cerca de 30.000 cabeças. Além da indústria de laticínios, possui engenhos de farinha, assucar e aguardente. Exporta lenha, toucinho, fubá, milho, arroz, feijão, carnes preparadas, assucar, batatas, couros, laticínios e café. Preço das terras: 179\$. o hectare.

VIAÇÃO — A Central tem 3 estações no município, que é cortado por cerca de 140 kms. de estradas carroçaveis algumas das quaes já adaptadas ao transito de automoveis; entre estas, destaca-se a que se dirige á cidade do Pomba.

Em Mercês existe uma linha circular (k. 381.200) com 784 metros de extensão e 63 de raio.



MERCES



## RAMAL DE PONTE NOVA

O traçado deste ramal constitue uma gloria para a engenharia brasileira, personificada em Miguel Burnier.

Era preciso ligar a alcantilada Capital da Provincia á então Capital do Imperio; e foi este o caminho aberto pelo glorioso engenheiro.

Mais tarde, transferida a séde da Capital de Minas, foi ainda preciso liga-la, mais rapida e economicamente, á riquissima zona da Matta; foi então prolongada a linha de Ouro Preto até Ponte Nova, prolongamento que veio, effectivamente, encurtar de cerca de 20 horas o trajecto ferroviario entre esta cidade e a de Bello Horizonte.

Além dessa vantagem trouxe o ramal a da uniformização da bitola, evitando os contratempos de baldeações obrigatorias e permittindo constituir-se a Linha Auxiliar o tronco da viação de bitola estreita para a Capital Federal, ligada já, como se acha esta linha, ás estradas de ferro Leopoldina, Oéste e Sul de Minas.

O ramal de Ponte Nova tem inicio na estação

*Burnier* — K. 497.931

Tomando a direcção de léste a linha sóbe com uma rampa de 0<sup>m</sup>,0253, até o k. 498.280; depois desenvolve-se em direcção á garganta de S. Julião, divisa das aguas do S. Francisco e do Rio Doce.

Para qualquer lado que dirija a vista o passageiro tem a impressão da grandeza empolgante da região que o seu olhar abrange.

*Usina* — K. 501.165

Deu o nome á estação a usina electrica ahi installada e que fornece luz e força á Empresa Wigg, situada em Burnier.

Dirigindo-se agora para a bacia do Paraopeba, a linha sóbe até a garganta do Desbarrancado, demandando em seguida o valle do Rio das Velhas, em cuja vertente fica

*Hargreaves* — K. 507.649

Primitiva "Metalurgica", posteriormente "Dom Bosco". Engenheiro Henrique Eduardo Hargreaves, chefe da construção em 1888.

E' a região da metalurgia; com o fim de facilitar o transporte do manganez extrahido da antiga jazida Lustosa, ahí situada, a Central extendeu até aqui um terceiro trilho para os vagões de bitola larga.

Proseguindo, o trem atravessa a garganta do Papa Cobras, voltando de novo para a bacia do Paraopeba.

As enormes jazidas de manganez estão á vista; o traçado magestoso, por entre o minerio rico, extrahido naquella mesma região que durante 100 annos forneceu ouro ás toneladas, á metropole insaciavel, provocam uma entusiastica sensação de tranquillã confiança nos destinos desta abençoada terra brasileira.

Transposta a garganta do Vira Saia, cahe a linha nas vertentes do Rio Doce por onde se desenvolve até a garganta da Pedra; dahi passa para a bacia do Rio das Velhas, até a serra de Ouro Branco.

*Dom Bosco* — K. 514.890

Primitiva "Hargreaves". D. João Bosco, fundador da Ordem dos Salesianos e padrinho de baptismo do Collegio D. Bosco, situado em Cachoeira do Campo, que é servida pela estação (\*).

A 6 kms. da estação, no lugar denominado Trino está situada, no morro do Bule, uma jazida de zinco.

A estação serve á povoação de Cachoeira do Campo de que dista 11 kilometros.

Proseguindo na direcção nordéste, direcção que tomára desde a passagem da garganta de S. Julião, o trem em pouco attinge o Alto da Figueira (k. 517.640), ponto culminante de linha (1.340<sup>m</sup>,000), nas altitudes da serra da Cachoeira, cujo dorso elevado se apresenta á esquerda.

A Estrada passa sobre uma galeria de grutas calcareas que exigiram importantes trabalhos para a consolidação da linha.

---

(\*) Esse grande evangelizador, cuja obra são vallosos serviços tem prestado á mocidade de varios paizes, foi canonizado a 1 de abril de 1934. A transposição dos nomes desta e de estação precedente, decorreu da ordem contida na circular T 92 de 31 de março de 1934.

O horizonte é extenso; da serra da Moeda, a oeste, destaca-se o Pico de Itabira. A' proporção das eminências vendidas, o espirito se alarga; como que uma sensação de alheamento nos invade a alma, contemplativa e muda; deante do panorama grandioso, accodem-nos á mente os formosos versos de Luis Carlos:

“Horizontes vastissimos de Minas  
— Volupia eterna dos contempladores,  
Vibram, na transfusão de vossas côres,  
Claras sonoridades matutinas”.

Na garganta dos Topazios, por um côrte de 20 metros de altura entra o trem, definitivamente, na bacia do Rio Doce. (\*) E chega momentos depois a

*Rodrigo Silva* — K. 520.788

José Corrêa, era outr'ora o nome da localidade. Conselheiro Rodrigo Augusto da Silva, Ministro das Obras Publicas em 1888.

Perto da estação existem grandes jazidas de topazio.

Prosegue o trem pelo alto dos morros que o sol matinal doura intensamente e o sol vespéral matiza de suaves coloridos.

*Tripuhy* — K. 534.186

Corrupç. de *tipi i-i*; agua de fundo sujo — (\*\*).

Fica ahi situada a jazida Moreiras, de manganez.

Entrando no valle do ribeirão Tripuhy, por um terreno alcantilado e negro, o trem corta esse ribeirão no k. 534.600 - 920-989, por tres pontes de 10<sup>m</sup>,00 a primeira, 38<sup>m</sup>,93 a segunda e 44<sup>m</sup>,57 e terceira; no k. 535.040 -

---

(\*) Rio Doce — Nasce na serra da Mantiqueira, municipio de Carandaha, districto de Caranahya, tendo em seu curso superior a designação de rio Piranga.

Nas direcções S-N, SO-NE e NO-SE, em um percurso de 745 k., até a Cachoeira do Raiz ou das Escadinhas (de 32.000 cvs.), nas proximidades da fronteira com o Estado do Espirito Santo, banha os seguintes municipios mineiros: Carandaha, Queluz, Piranga, Ponte Nova, Alvinópolis, Rio Casca, S. Domingos do Prata, Guanhões, Peganha, Ferros, Carantina, Theophilo Ottoni e Aymorés.

Recebe em territorio mineiro, como principaes affluentes os rios: Chopotó, Turvo, Casca, Matinoó, Sacramento, Trahyras, Batata, Cuieté e Manhuassú, na margem direita; Carmo, Piracaba, Santo Antonio, Corrente, Suassuhy Pequeno, Suassuhy Grande, Laranjeiras, Palmital, Ilhéos, do Erme e Mutum, na esquerda.

Desde Figueira, no municipio de Peganha, até a cachoeira das Escadinhas, no de Theophilo Ottoni, é navegado por canoas.

(\*\*) Preferivelmente a etymologia da palavra será: corrupç. de *ityra-poi*, morro delgado, ou esguio; corrupç. de *tripui*, o que secca adelgado. Qualquer porém que seja a origem escolhida, a verdadeira graphia do nome da estação deveria ser *Tripui* ou *Trypui*.

743-835, pelas pontes "Quarta", "Quinta" e "Sexta", de 36<sup>m</sup>,80, 21<sup>m</sup>,40 e 31<sup>m</sup>,20, respectivamente; e logo depois desta ultima entra no primeiro tunnel do ramal (92<sup>m</sup>,30-k. 535.953).

Já de relance, por entre os cabeços dos morros, á esquerda, o passageiro lobriga a cidade de Ouro Preto.

Transpostas, sobre o corrego Funil, as pontes "Setima" e "Oitava", de 36<sup>m</sup>,00 a primeira (k. 539.345), e de 27<sup>m</sup>,00 a segunda (k. 540.164), chega o trem á famosa Villa Rica a veneravel cidade de

## OURO PRETO

Rio .....	540 k. 286
B. Horizonte.....	149 k. 077
Altitude .....	1.060 m. 885

A denominação lhe veio do ouro cateado no leito do Tripuhy, ouro que apresentava por fóra uma côr de aço, denegrida. D'ahi o nome de *ouro preto*, que foi dado ao ouro desse rio e que depois se estendeu á região e á cidade.



"Ouro Preto"

Antonio Dias de Oliveira, de Taubaté, fundou, em 24 de Junho de 1698, o arraial de S. João Baptista de Ouro Preto, Villa Rica de Albuquerque em 8 de julho de 1711, Villa Rica de Ouro Preto em 1720 e, finalmente, em 20



**PLANTA  
DE  
OURO PRETO**



PLANTA  
DE  
OURO PRETO

Em março de 1823, Imperial Cidade de Ouro Preto, Capital da Província de Minas.

Foi Capital do Estado até 7 de setembro de 1896.

O aspecto da antiga Villa-Rica é tipicamente colonial e praza a Deus que a engenharia moderna não vá, com a picareta do futurismo, desrespeitar a cidade que, perante a nossa historia, é sagrada. Em cada canto das suas moradas, no cimo altivo dos seus montes, nos socalvos rochosos das suas encostas e nos seus templos sumptuosos, está viva a memoria dos seus dramas historicos e immortaes.

Possue 64 ruas, 6 travessas e 9 praças, na sua maioria calçadas de minério de ferro; as ruas são quasi todas ingremes. Conta 2.100 predios, antigos e solidos, e 21 igrejas de grande riqueza. A de S. Francisco de Assis, a de N. S. do Carmo, e o frontispicio da de N. S. das Mercês, são obra do Aleijadinho, a que já nos referimos, e a cujas excepcionaes qualidades de architecto e estatuario, devem muitas outras igrejas de Minas as maravilhas de arte que tanto surprehendem.

A cidade tem agua canalizada, força e luz electrica, esgotos, mercado, matadouro, 3 institutos de assistencia, imprensa periodica, theatro, cinema o posto meteorologico; tem ainda 59 escolas primarias, 2 cursos secundarios, 4 escolas profissionais e 3 cursos superiores: Escola de Pharmacia e Odontologia, Escola Agromonica (no districto de Cachoeira) e Escola de Minas.

A Escola de Minas, notavel instituição scientifica, funciona ha mais de meio seculo e tem dado ao Brasil, engenheiros de notoria proficiencia; os *Annaes* publicados periodicamente pela Escola, constituem repositório



Ouro Preto — Portico de igreja (obra do Aleijadinho)

grande saber e utilidade profissional. A sua bibliotheca possui 11.000 volumes e o museu conta 7.500 objectos, entre elles uma collecção maravilhosa de minerios, pepitas, diamantes e crystaes.



Ouro Preto

Ha em Ouro Preto um grande movimento de estudantes; o commercio da cidade é muito desenvolvido.

Na praça principal ergue-se a estatua do Tiradentes.

E' séde da 8ª Inspectoria de Linha.

A estação fica localizada entre o Morro do Cruzeiro e a cidade.

HOTEL — *Hotel Toffolo*.

POPULAÇÃO — 41.495 h. — Da séde, 7.050.

SUPERFICIE — 1.732 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Ouro Preto; Antonio Dias, (4 k.); São Bartholomeu, (11 k.); Cachoeira do Campo, (\*) (15 k.);

(\*) Lindissimo *arraial* situado sobre um serrote isolado entre campinas e vergeis e defrontando as serras da cordilheira que ao longe formam vastissimo amphitheatro.

E' celebre pela batalha ahí travada em 1714, entre paulistas e emboabas, em que aquelles, na proporção de um para dez, denoda-

Lobo Leite, (35 k.); Casa Branca, (14 k.); Antonio Pereira, (\*) (11 k.); Ouro Branco (\*\*) (15 k.); S. Gonçalo do Amarante, (25 k.); Rio das Pedras, (28 k.); S. Julião, (40 k.); S. Gonçalo do Monte, (29 k.); Santo Antonio do Leite.

POVOAÇÕES — *Ouro Preto*; Bôa Vista, 18 — Bocaina; 18; — Botafogo, 18 — Rodrigo Silva, 28 — Serra, 18 — Tripuhy, 9. *Antonio Dias*: Chapada, 18 — Lavras Novas, 24 — Morro de Sant'Anna, 2 — Morro de S. João, 2 — Morro de S. Sebastião, 2 — Salto, 54 — Santa Rita, 36. *Cachoeira do Campo*: Doutor, 12 — Henrique, 15 — Leite, 6. *Ouro Branco*: Carneiros, 15 — Itatiaia, 12.

LIMITES — Queluz, 57; Piranga, 32; Marianna, 17; Santa Barbara, 65; Caeté, 78; Nova Lima, 64; Bomfim, 108 e Itabirito.

RIOS — O Paraopeba, que fórma as cachoeiras da Toca (8.000 cvs.) e de Santo Antonio (120 cvs.); o Rio das Pedras, que fórma as cachoeiras de Volta Grande (4.000 cvs.) e das Pedras (3.800 cvs.); o Funil, os ribeirões do Salto, Maracujá, Goiabeira, Cachoeira Alegre; os corregos da Cachoeira, do Palacio, Capanema, das Flechas. Todos estes cursos d'agua fórmam cachoeiras, algumas já aproveitadas.

SERRAS — A do Ouro Branco, a do Ouro Preto e a de Antonio Pereira. O ponto culminante é o Itacolomy, com 1.752 metros.

---

damente defenderam o arraial durante dois dias, terminando a pejeia em barbaro e sangrento corpo a corpo, interrompido, afinal, pelas sombras da noite.

A astucia desleal de um padre, que *piadosamente* commandava um dos batalhões, salvou a situação dos emboabas. A batalha tinha ficado indecisa; mas o diabolico padre, machinava; e servindo-se da noite e do proprio genio, (negros ambos) preparou o ardl com que perturbou e aniquillou o animo supersticioso daquelles herolcos paulistas.

E' celebre ainda o arraial porque relembra a proposta do Conde de Assumar, Governador de Minas, transferindo a séde do governo da Capitania para o arraial da Cachoeira.

Possue amenissimo clima, com a temperatura média de 16°,0 e está na altitude de 1.104 metros.

Dão-lhe o nome as cinco formosas cachoeiras existentes nas circumvizinhanças.

A Lei Estadual n. 111, de 24 de julho de 1894, autorizou a construcção de uma estrada de ferro com a bitola de 0m,60 que partindo da localidade denominada Trino, no ramal de Ouro Preto, fosse terminar no arraial.

(\*) Existe neste districto uma gruta no interior da qual ha uma imagem que é objecto de devoção, motivando uma romaria annual a 15 de agosto.

(\*\*) Ha neste districto uma formosa gruta.

CLIMA — Muito salubre; temp. med. — 16°,8.

PRODUCÇÃO — O seu riquíssimo sólo, que tanto buro forneceu á metropole nos tempos coloniaes, possui ainda abundantes jazidas do mesmo ouro, de ferro (jazidas avaliadas em 303.101.000 toneladas), de manganez, de topazio, de amiantho, de kaolim, talco, ocres, aluminio, bismutho, mercurio (cinebrio, em Tripuhy), zinco, blenda, de barytina, de marmore, de antimonio, de cobre e de calcareos. Produz chá, uvas, batatas, milho e mandioca; conta 618



Município de Ouro Preto — Cultura do chá

fazendas e 70.250 pés de café. E' desenvolvida a sua criação de gado bovino, equino e suino (45.000 cabeças) (\*). Além de cortumes e fabricas de tecidos tem a sua industria um grande desenvolvimento em torno do manganez, da siderurgia e de energia electrica. Exporta agua mineral, carvão, sóla, ócre, sabão, polvilho, toucinho, aguardente, assucar, manganez, tecidos, madeiras, fumo, sal, fructas, café, etc. Preço das terras: 110\$000 o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é servido por duas linhas da Central. Possui 150 k. de estradas de rodagem, em al-

(\*) O numero de fazendas e de cabeças de gado comprehende tambem o municipio de Itabirito, ultimamente desmembrado do de Ouro Preto.

guns trechos já apropriadas ao transito de automoveis, destacando-se entre estas, a que vae de Ouro Preto a Cattas Altas de Queluz, com 45 kms. E' cortado tambem pela estrada Rio-Bello Horizonte.

\* \* \*

Partindo de Ouro Preto o trem toma a direcção léste, atravessa novamente o Funil sobre a ponte "Nona", (38<sup>m</sup>,78 — k. 541.460), entrando logo em seguida no Tunnel 2, de 41<sup>m</sup>,00, depois do qual chega a

Victorino Dias — K. 543.600

Primitiva "Tombadouro", posteriormente "Itacolomy" e actual Victorino Dias. Não sabemos, futuramente, que nome terá. O nome derradeiro lhe foi dado pela ultima administração Caetano Lopes em homenagem a um antigo industrial, proprietario de importante fabrica de tecidos abi localizada.

Está assente na base do Itacolomy (corr. de *ita* — *curumim*, o menino de pedra).



O Itacolomy

Não só geographicamente é notavel o Itacolomy, um dos soberanos da cordilheira do Espinhaço; elle tambem o é historicamente, pois foi o pharol, a bussola, dos bandeirantes temerarios que deslumbrados pelas noticias do ouro abundante do Tripuhy, procuravam a região norteados pela petrea eminencia. O pico é formado por um grande

bloco rochoso, tendo ao lado um outro muito menor; d'ahi o seu nome: o filho da pedra.

Ao partir de Victorino Dias o trem penetra logo em seguida no Tunnel 3, de 65<sup>m</sup>,80, para tresentos metros após varar o Tunnel, 4, de 106<sup>m</sup>,00; depois, tomando a direcção nordeste, galga o divisor das aguas dos rios Doce e das Velhas, transpõe a ponte Oscar Lacerda, de 7<sup>m</sup>,62 (k. 544.161) e entra no municipio de Marianna.

Esbatidas no painel fusco da serra, vão surgindo, no fundo, á direita, as habitações de

*Passagem* — K. 477.800

Toma o nome do districto em cuja séde está localizada.

Pertencentes a um particular, aqui estão situadas importantes installações para a extracção do ouro de antiga e afamada mina (*The Ouro Preto Gold Mines of Brazil*).

Ao fundo do valle, na vertente opposta áquella que vamos sulcando, alvas e alegres habitações operarias rodeiam as boccas da referida mina; nas visinhanças tambem fica, com apparencias britannicas de opulento conforto interno, a ampla casa de campo do proprietario.

Sahindo de Passagem o trem toma a direcção nórte e rôla pela vertente elevada do ribeirão do Carmo.

Muito branca, rodeando as suas brancas egrejas e construida sobre a clareira luminosa que alli formam as areias alvas do ribeirão do Carmo, apparece, á direita, a Villa Mater, a mais antiga das villas mineiras, a historica Villa do Carmo.

No k. 554.910 é transposto o Tunnel 5, de 68<sup>m</sup>,00; e terminando a descida da encosta rochosa, chega o trem a

## MARIANNA

Rio . . . . .	557 k. 950
B. Horizonte . . . . .	166 k. 741
Altitude . . . . .	697 m. 000

Ao ser elevada á categoria de cidade, por acto de 23 de abril de 1745, firmado por D. João V, deu-lhe o rei o nome de Marianna, em honra de sua mulher D. Maria Anna d'Austria.

Foi fundada em 16 de julho de 1696, por Salvador Fernandes Furtado de Mendonça, que ahi localizou o arraial do Ribeirão do Carmo. Foi, posteriormente, a primeira villa fundada em Minas.

"A cidade sumptuosa, que o rei D. João V appellava outr'ora sua *esposa bem amada* pouco mais é hoje do que uma reunião de egrejas e seminarios" — escreveu Reclus em 1893.

E' essa ainda agora, a impressão que nos deixa a alva cidade, na sua tranquilidade monastica de profundo recolhimento liturgico.

Mas o que fizeram outr'ora os fios de ouro das suas minas, fa-lo-ão hoje os fios de aço da Central que, ligando-a directamente á capital do Estado e á pujante região da Matta, indubitavelmente lhe inocularão um novo alento ás energias de nobre rainha fatigada talvez dos esplendores de outras épocas.



"Marianna"

No Morro de Sant'Anna, arraial que dista 3 kilometros da cidade, estão situadas as ricas jazidas de ouro do Machiné (\*)

Situada ás margens do ribeirão do Carmo, a pequena cidade é de agradável aspecto.

Tem agua canalizada, illuminação e força electrica, esgotos, mercado, matadouro e telephonia.

---

(\*) Dizem os moradores do logar que "Machiné dá oro p'ra toné".

Conta 1.100 predios, 1 avenida, 20 ruas, 11 travessas e 5 praças. As suas igrejas são em numero de 18.

Possue 29 escolas primarias, 2 cursos secundarios e 3 escolas profissionais; 5 institutos de assistencia; 4 jornaes periodicos. A bibliotheca do Seminario Archidiocesano possui 6.000 volumes e o museu de historia natural do mesmo seminario tem 1.200 objectos. Possui ainda o Museu de Antiguidades Religiosas, recentemente fundado sob a inspiração do Bispo D. Helvecio Gomes.

E' séde de Arcebispado.

HOTEIS — *Hotel Pontes*.

POPULAÇÃO — 40.787 h. — Da séde, 7.581.

SUPERFICIE — 1.191 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Marianna; Passagem (6 k.); Bandeirante (11 k.); Sumidouro (11 k.); Camargos (9 k.); S. Caetano (16 k.); Cachoeira do Brumado (16 k.); Santa Rita Durão (13 k.); Furquim (22 k.); Acaiaca (27 k.); Claudio Manoel (22 k.) e Diogo de Vasconcellos (26 k.).

POVOAÇÕES — *Marianna*: Morro de Sant'Anna, 3. — *Vargem*, 24. *Sumidouro*: Sumidouro, 9. *Camargos*: Garcia, 20, *São Caetano*: S. Caetano, 9. *Cachoeira do Brumado*: Barroca, 6. *Furquim*: Boa Canna, 18 — Palmeiras, 30 — Paraizo, 12 — Santo Antonio das Pedras, 18. *Acaiaca*: Bom Retiro, 12 — Santo Antonio da Bodega, 9. *Claudio Manuel*: Aguas Claras, 6. *Vasconcellos*: Bella Vista, 18 — Boa Vista, 9 — Miguel Rodrigues, 15 — Santo Antonio, 18.

LIMITES — Piranga, 42; Ponte Nova, 67; Alvinopolis, 42; Santa Barbara, 54; Ouro Preto, 17.

RIOS — O ribeirão do Carmo, os rios Gualaxo do Norte e Gualaxo do Sul, Maynart, Jurumirim, o ribeirão do Couto, etc. Existem muitas quedas d'agua no municipio, sendo mais notaveis as seguintes: Quêda do Furquim, (1.800 cvs.) no ribeirão do Carmo; Cachoeira dos Caldeirões, (1.300 cvs.) no Gualaxo do Sul, e Cachoeira do Gama (1.200 cvs.) no Gualaxo do Norte.

SERRAS — A do Inficionado.

CLIMA — Eminentemente salubre. Temp. med.— 17° 1.

PRODUÇÃO — Ouro, manganez, arsenico, ferro, (jazidas de Alegria e Cotta, avaliadas em 10.000.000 de toneladas), graphite, bismutho, molybdenio, agua mineral e pastagens, constituem as riquezas naturaes do municipio que tambem produz arroz, feijão, milho, canna e café (1.505.000 pés). Além da sua industria pastoril, com 35.000 cabeças de gado

nas 540 fazendas, outras industrias se occupam da mineração de ouro e manganez, da fabricação de perfumarias, do assucar, da aguardente e da produção de energia electrica. Exporta carvão, milho, feijão, aguardente, assucar, manganez, tecidos, madeiras, fumo, sal e cimento. Preço das terras 70\$, o hecl

VIAÇÃO — O municipio é servido pela Central e por muitas estradas carroçaveis, algumas já adaptadas ao transito de automoveis; entre estas, a de Marianna a Piranga, com 50 kms.

\* \* \*

Ao deixar Marianna, o trem toma a direcção léste e desliza pela margem esquerda do ribeirão do Carmo, de alvas areias e limpidas aguas.

No k. 559.006, transpõe a ponte do Canella, de 20<sup>m</sup>,00. O terreno excavado, o leito revolvido do ribeirão, evocam a febril actividade dos mineiros de outr'ora.

*D. Silverio* — K. 566.798

Primitiva "S. Sebastião". D. Silverio Gomes Pimenta, Arcebispo de Marianna e membro da Academia Brasileira de Letras.

Serve ao districto de Bandeirante.

Prosegue o trem, sempre á margem do ribeirão. No k. 569.694 é transposta a ponte de S. Gonçalo, de 18<sup>m</sup>,00.

*Ribeirão do Carmo* — K. 578.270

Primitiva "S. Caetano". Tomou o nome do ribeirão que a linha vem acompanhando.

A estação serve aos districtos de S. Caetano e Sumidouro. Não muito distante desta fica a estação

*Lavras Velhas* — K. 582.950

O nome provem da antiga fazenda Lavras Velhas.

Foi estação terminal da linha, cuja construcção ahí estacionou durante muitos annos. Ainda conserva a linha circular (k. 582.900), com a extensão de 533 metros e o raio de 85.

Ao partir de Lavras Velhas, o trem córta o corrego dos Pincéis (k. 584.550) por uma ponte de 13<sup>m</sup>,00 e prosegue, no leito novo, até

*Edgar Werneck* — K. 593.650

Primitiva "Furquim". Eng.º Edgard Werneck Furquim de Almeida, Chefe de Deposito de 1ª classe.

Serve ao districto de Furquim, onde foi assignalada, pelo metalurgista Roque Schuck, a existencia de molybdenio, e onde existe grande jazida de ouro.

Proseguindo sempre na direcção acima indicada, chega o trem a

*Acaiaca* — K. 607.850

*Acaiaca*: o cedro brasileiro (*Cedrella Brasiliensis*).

Substituiu a primitiva "Ubá" que não chegou a ser inaugurada e que seria localizada cerca de 4 k. áquem.

A estação serve aos districtos de Furquim e de Acaiaca.

*Crasto* — K. 611.740

*Crasto*, metátese de *castro*, castello de origem romana. Foi inaugurada em 1929, para o despacho de mercadorias.

No k. 612.510, é transposto o ribeirão do Carmo, pela ponte do Crasto, de 30<sup>m</sup>,00. Acompanhando agora a margem direita do ribeirão historico, o trem vae a

*Felippe dos Santos* — K. 615.950

Primitiva "Bom Retiro". Felippe dos Santos Freire, o unico dos agitadores da Revolta de Villa Rica (julho de 1720) que, sem interesses egoisticos, deu a esse movimento uma verdadeira feição popular; foi tambem o unico sacrificado ás justicas do Conde de Assumar; enforcado, foi depois amarrado á cauda de um cavallo bravio que, em disparada pelas ruas de Villa Rica, em breve espatifou o corpo do patriota.

A estação serve ao districto de Claudio Manuel.

Próseguindo sempre na direcção léste o trem transpõe o correjo Pernambuco (k. 617.042) por uma ponte de 30<sup>m</sup>,00 e entra no municipio de Ponte Nova; subindo o valle do correjo Bom Retiro, galga, por uma série de gangantas, o divisor das aguas do Rio Doce e do ribeirão do Carmo.

*Itá* — K. 627.050

*Ita*, pedra.

A estação serve ao districto de Barra Longa.

Descendo para as margens do rio Piranga, a linha atravessa, no k. 632.510, o correjo Santo Antonio, por uma ponte de 10<sup>m</sup>,00 e ganha o valle do ribeirão Mata Cães que é cortado pela linha nos ks. 633.120, 634.166 (ponte de 27<sup>m</sup>,00) e 639.443 (ponte de 20<sup>m</sup>,00).

Cerca de duzentos metros além desta ultima ponte chega o trem a

*Ribeirão* — K. 639.072

Ribeirão que é o Mata Cães, cujo valle acabamos de percorrer.

Agora ás margens pittorescas do Piranga, prosegue o trem até

## PONTE NOVA

Rio . . . . .	643 k. 150
B. Horizonte . . . . .	251 k. 941
Altitude . . . . .	402 m. 000

Em 1772 já era povoação; em 1832 foi elevada a freguezia; em 1857 era villa; e desde 30 de outubro de 1866 é cidade.

E' uma florescente cidade, de aspecto moderno, e pittorescamente situada ás margens do Piranga, que a divide em dois bairros: Ponte Nova e Palmeiras.

Possue 3.000 predios, 5 avenidas, 26 ruas, 7 travessas e 9 praças. Conta 7 egrejas.

E' dotada de abastecimento d'agua, luz e força electrica, esgotos, matadouro, telephonia, tem 46 escolas primarias, 1 curso secundario, 1 curso profissional, 3 jornaes periodicos, 2 cine-theatros, 2 agencias bancarias e 2 bem installados institutos de assistencia.

A estação serve ao Nucleo Colonial Rio Doce, que occupa as terras das antigas fazendas "Gomes" e "Minhocas" e que dista 15 ks. da estação Pontal, da Leopoldina Railway.

HOTEIS — *Hotel Gloria*.

POPULAÇÃO — 78.560 h. — Da séde, 10.000.

SUPERFICIE — 1.397 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Ponte Nova; Santa Cruz do Descalvado (25 k.); Amparo da Serra (20 k.); Uracania (24 k.); Piedade da Ponte Nova (33 k.); Rio Doce (24 k.); Oratorio (13 k.); Váu-Assú e Barra Longa.

POVOAÇÕES — *Ponte Nova*: Barra do Onça, 15 — Cedro, 15 — Chopotó, 16 — Pontal, 9. *Descalvado*: Sapé, 18 — Vargem Alegre, 9. *Amparo*: Alto Vauassú, 12 — Sant'Anna, 9. *Uracania*: Cardosos, 6. *Rio Doce*: S. Sebastião, 3 — Sant'Anna, 12.

LIMITES — Piranga, 72; Viçosa, 50; Jequery... Rio Casca, 42; Alvinópolis, 48 e Marianna, 67.

RIOS — O Piranga, o Doce, o Casca, formando, o primeiro, a Cachoeira do Brito, de 900 cvs.; e o ultimo as cachoeiras da Ponte Queimada (1.200 cvs.) e Alegre (1.100). Muitos outros pequenos cursos d'agua correm pelo municipio.

SERRAS — A do Amorim e a do Urucú, ramificações da Mantiqueira.

CLIMA — Bom, possuindo localidades de amena temperatura. Temp. med. na séde, 17.º.

PRODUCCÃO — O territorio do municipio tem jazidas de kaolim, mica e é rico em mattas e pastagens. Produz arroz, feijão, milho, canna e café (19.213.000 pés) e conta 1.273 fazendas. Entretem grande criação de aves (cerca de 200.000 cabeças) e de gado suino e bovino (cerca de 100.000 cabeças das quaes 61.000 de suinos). Outras especies são tambem criadas no municipio, embora em menor escala. Possui fabricas de moveis, engenhos de café, assucar e aguardente. Preço das terras: 172\$. o hectare.



Ponte Nova — Vista parcial

VIAÇÃO — A Central possui 3 estações no municipio, que tambem é servido pela Leopoldina, cuja linha tronco, partindo de Barão de Mauá, no Rio, passa por Petropolis, (62 k.) Entre Rios, (129 k.) S. João Nepomuceno, (232 k.) Ubá, (306 k.) Rio Branco, (328 k.) Viçosa (386 k.) e Ponte Nova (440 k.)

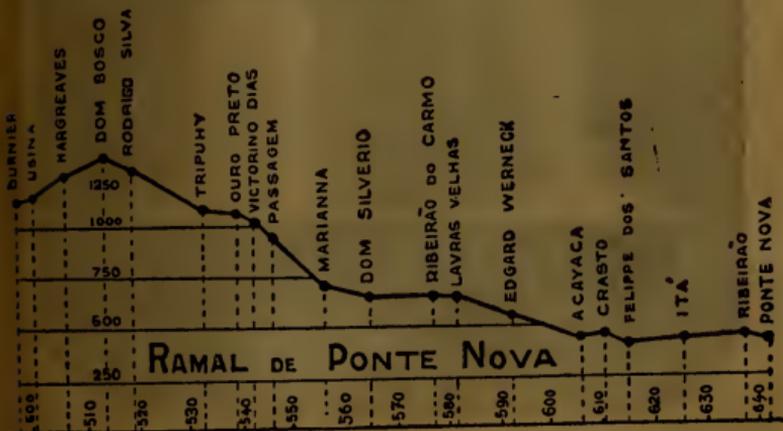
Parte de Ponte Nova o ramal de Caratinga (Leopoldina), cuja estação terminal fica na cidade desse nome, a 632 ks. de Barão de Mauá. A supramencionada linha tronco da Leopoldina prolonga-se até a estação Saúde, (k. 503) no município de Alvinópolis.

Possue o município cerca de 300 k. de estradas carrocaveis, algumas das quaes já adaptadas ao transito de automoveis. Na Usina Anna Florencia ha uma estrada de ferro de tracção a vapor, com 16 kms. de extensão.

Está em estudos o prolongamento do ramal até a séde do município de Aymorés, nas divisas com o Estado do Epirito Santo. Se outra direcção não fôr dada ao traçado, o percurso provavel dessa linha será pelo territorio dos municipios de Abre Campo, Rio Casca, Manhuassú, Caratinga, Ipanema e Aymorés, perfazendo um total, tambem provavel, de 300 kilometros.

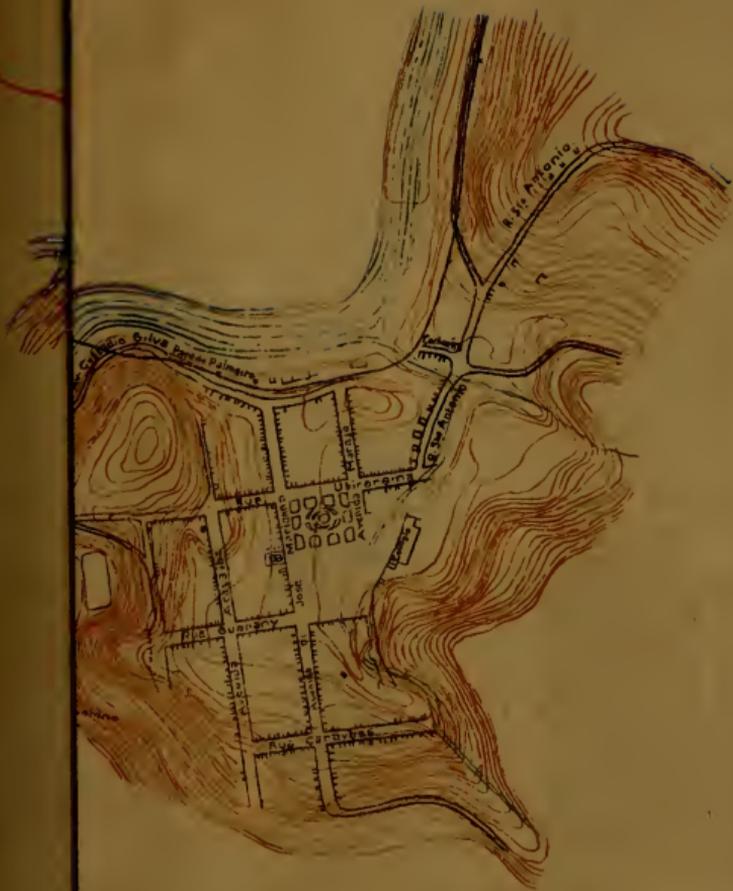
Desse prolongamento partirá um sub-ramal em direcção á séde do município de Jequery e, possivelmente, atravessará os municipios de Viçosa e Carangola, encontrando, na estação Espera Feliz, deste ultimo, a linha de Manhuassú, da Leopoldina Railway. Esse ramal perfará, provavelmente, a extensão de 80 kilometros.

Ambas as regiões visadas são egualmente ricas e fer-teis: a zona da *Matta* e a feracissima bacia do Rio Doce. Tanto basta para que não haja hesitações na construcção dessas duas linhas que, enriquecendo o patrimonio da Estrada, virão prestar inestimavel serviço ao intercambio dos productos dos municipios citados.





Ouro-Preto — Bigode Chinês



VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO



## RAMAL DE SANTA BARBARA

Atravessando uma zona riquissima em jazidas mine-  
raes, o ramal de Santa Barbara estabelece o caminho entre  
Bello Horizonte e Victoria, através da região regada pelo Rio  
Doce, de não menos prodigiosa riqueza mineral. E, assim,  
conta o Estado de Minas mais um porto atlantico aberto ao  
commercio de extensa e fertil zona do seu territorio. Par-  
tindo de

*Sabará* — K. 582.424

a linha atravessa, tresentos e oitenta metros adiante, a bella  
ponte de Sabará, (de 100<sup>m</sup>,00) sobre o Rio das Velhas e nas  
proximidades da fóz do Sabará, que é avistada á esquerda.

Rumando para léste, o trem começa a subir o valle do  
Sabará, mais conhecido na região pelo nome de Cuyabá; e  
depois de defrontar por alguns momentos a parte léste da  
cidade, margeia a esquerda do referido rio Cuyabá. O ter-  
reno apresenta, de passo em passo, signaes do trabalho in-  
tenso dos mineiros coloniaes, no valle cuja fabulosa riqueza  
não está extincta.

Ao longe, á esquerda, avulta aos olhos do passageiro a  
serra da Piedade, de que já nos occupamos. Mais proxima,  
tambem á esquerda, e parallela ao traçado da linha, descor-  
tina-se a serra dos Dois Irmãos.

Transposta a pequena ponte da Ilha, (k. 583.809 —  
8<sup>m</sup>,00) passa o trem pela do Capão, (k. 584.796 — 6<sup>m</sup>,00),  
chegando pouco depois a

*Gaya* — K. 585.215

Toma o nome do ribeirão que um pouco adiante desa-  
gúa no Cuyabá e que por sua vez o tomou de Manuel Af-  
fonso Gaya, o primeiro que explorou as minas da região.

Continuando a subir o valle do Cuyabá o trem chega a  
*Siderurgica* — K. 586.180

Serve á usina da Companhia Siderurgica Belgo Mineira, que ahi mantem notavel installação de machinismos (na qual foram gastos 28.000 contos) para o fabrico do ferro guza, produzindo 35.000 toneladas annuaes. A quatro kilometros de distancia estão situadas as jazidas de Segredo, da mesma Companhia, constantes de ferro e dolomia, e avaliadas em 288.000.000 de toneladas. A Companhia Belgo Mineira entretem grandes plantações de eucalypto na localidade.



Companhia Siderurgica — Fornos Martin

A região contem ainda importante veeiro de quartzo e pyrites.

A' margem do prolongamento do ramal, a Companhia Belgo Mineira possui ainda riquissimas jazidas, na região de Monlevade, onde pretende installar outra usina, mais moderna do que a de Sabará, e com um programma de perfis mais pesados: vigas e, principalmente, trilhos.

Proseguindo, o trem atravessa o ribeirão Gaya (k. 587.316) pela ponte do mesmo nome, de 57<sup>m</sup>,45. Depois (k. 589.308) transpõe a ponte de Pompeu que fica cento e setenta metros aquem da estação

*Pompeu* — K. 589.479

Toma o nome do arraial situado á esquerda, na outra margem do Cuyabá; esse arraial, por sua vez, herdou o nome do Padre Guilherme Pompeu de Almeida, seu fundador.

Prosegue o trem pelo valle estreito do Cuyabá, cujas aguas revolvem ainda o cascalho amontoado pelos obreiros da antiga mineração.

*Cuyabá* — K. 592.156

*Cuy, abá*: gente forte, valente, esforçada

A estação serve ao arraial do mesmo nome, que fica á direita e que é séde de districto.

Ahi está localizada a fabrica de distillação pertencente á Companhia do Morro Velho.

Uma Companhia alemã mantém nos arredores vasta plantação de cedro para a producção do oleo.

Ha na localidade importante veieiro de ouro.

Logo após a estação a linha atravessa (k. 592.490) a ponte do Cuyabá, de 10<sup>m</sup>,80; depois transpõe a ponte do k. 593.842 (7<sup>m</sup>,50) e mais as pontes Descoberta, de 16<sup>m</sup>,80 (k. 593.938) e do Registo, de 12<sup>m</sup>,00 (k. 593.987).

Depois da ponte Descoberta a linha sóbe, com a rampa de 1<sup>m</sup>,85, até o k. 597. O traçado, neste trecho, acompanha o valle estreito e profundo do Cuyabá que, correndo em baixo por entre a vegetação exuberante, fórma um quadro de humidade e sombra, onde regaladamente repousam por um instante os olhos do passageiro, não fatigados, mas attentos desde o Rio, aos incomparaveis panoramas que no seu longo e formoso traçado lhe vem apresentando a Central do Brasil.

Proseguindo na rampa, o trem attinge, depois de graciosa curva (que lhe põe em destaque a cinzenta bocca de cimento) o primeiro tunnel do ramal, — em tangente e curva — de 170<sup>m</sup>,00, no k. 595.337.

Logo após o tunnel apresenta-se um largo boeiro, sob elevado e comprido aterro.

Ahi tambem se notam vestigios de antigas construcções em um baixio á esquerda da linha. Essas construcções pertenciam ao Barão de Cattas Altas.

No k. 599.134 é transposta a ponte do Rio Vermelho, de 7<sup>m</sup>,20.

Se bem que de horizonte diminuido pelas vertentes proximas do interessante valle, a paizagem é sempre rusticamente bella.

*Desvio João Pinheiro* — K. 599. ....

Occulta entre rochoso córte, apparece (k. 602.789) a linda ponte do Funil, de 18<sup>m</sup>,50, sobre o Cuyabá, que ahi fórma pequena cachoeira (\*).

Enorme brecha cavada na rocha, á esquerda da ponte, indica talvez a remota existencia de uma lagôa na parte superior da vertente, lagôa



Ponte do Funil

cuja aguas foram fendendo, através de milenios, o seu estreito escoadouro, até transforma-lo no profundo sulco que hoje se vê.

Pouco além da ponte do Funil fica, já no municipio de Caeté, a estação

*Gorceix* — K. 603.552

Primitiva "Mundeus". Henry Gorceix, illustre fundador da Escola de Minas, da qual foi lente de mineralogia.

Ahi se veem grandes installações para o preparo do ferro guza. A Companhia União mantem uma linha ferrea (de 0<sup>m</sup>,60 de bitóla) que parte da estação e vae buscar o minerio *in loco*.

Esta linha tinha tem 9 k. de extensão.

A Usina Gorceix, pertencente á Empresa Dr. José da Silva Brandão, fica nas proximidades. Essa Usina produz 25 toneladas diarias de aço.

Depois de Gorceix é transposto o ribeirão Mundéus, pela ponte do mesmo nome, (6<sup>m</sup>,80 - k. 603.558).

Á esquerda o passageiro descortina toda a enorme face a pique do Morro da Piedade.

Transposta a ponte da Pedra Branca, (31<sup>m</sup>,90—k. 603.915) o trem vence uma rampa de 2,50 % e prosegue no terreno sempre rico de minerio.

Já o passageiro contempla o panorama inteiro da historica cidade de Caeté em cujo centro se destaca a igreja matriz, consagrada á N. S. do Bomsucesso.

(\*) Antes da ponte vê-se a usina installada nessa cachoeira para o fornecimento de luz e força á cidade de Caeté.

## VISCONDE DE CAETÉ'

Rio . . . . .	607 k. 292
B. Horizonte . . . . .	47 k. 097
Altitude. . . . .	935 m. 146

Primitiva "Caeté". José Teixeira da Fonseca e Vasconcellos, Visconde de Caeté, primeiro Presidente da Provincia de Minas Geraes (1824 a 1826).

A estação serve a cidade de Caeté (Caeté — çorruç. de *cáa-eté*; matto verdadeiro) e está localizada bem em frente á Avenida João Pinheiro, que conduz ao centro da cidade.

Fundada pelos irmãos Antonio e João Leme, ao alvorecer do seculo XVIII; com o nome de Villa Nova da Rainha passou, em 1714, a constituir séde de municipio creado por Dom Braz Balthazar da Silveira.

Entre os seus muitos titulos de celebridade, prima o de ter sido Caeté o theatro de factos e circumstancias que tiveram como consequencia a aclamação de Manuel Nunes Vianna como Governador das Minas (dezembro de 1707).

A cidade conta 500 predios, (\*) 10 ruas, 16 travessas, 1 avenida e 4 praças. Possui luz e força electrica, agua canalizada, tem 21 escolas primarias, 1 curso secundario, cinemas e 3 institutos de assistencia. São em numero de 9 as suas egrejas.

### CIDADE DE CAETÉ'



- 1 Igreja Matriz
- 2 " do Rosario
- 3 " Bom Succo.
- 4 Grupo Escolar
- 5 Correio
- 6 Coll. Federal
- 7 Ceramica
- 8 Santa Casa
- 9 Camara Municipal
- 10 Caixa d'agua
- 11 Estação da E. F. C. B.
- 12 Telegrapho Nacional

(\*) O districto de Taquarussú possui maior numero de predios e maior população (6.671 h.).

No seu minuscuro cemiterio destaca-se o tumulo do Dr. João Pinheiro, notavel estadista mineiro e Presidente do seu Estado natal.

POPULAÇÃO — 22.337 h. — Da séde, 3.173.

SUPERFICIE — 1.340 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Caeté; Morro Vermelho (15 k.); Penha (11 k.); Roças Novas (23 k.); União (30 k.); Taquarussú (33 k.) e Antonio dos Santos.

POVOAÇÕES — *Morro Vermelho*: Roça Grande, 5 — Vira Copos, 6. *Penha*: Hospicio, 6 — Mundéos, 3. *União*: Mutuca, 7. *Taquarussú*: Bom Jardim, 12 — Campo de Santo Antonio, 12 — Furado, 6 — Mutuca, 12 — Pito, 12.

LIMITES — Nova Lima, 30; Ouro Preto, 78; Santa Barbara, 30; Itabira, 75; Santa Luzia, 30 e Sabará, 25.

RIOS — Os rios Sabará, Taquarussú e Preto; e os ribeirões Bonito, Carvalho e das Furnas, além de outros muitos pequenos cursos dagua. O rio Preto fórma no municipio cinco cachoeiras, das quaes a mais notavel é a do Benevides, com 1.000 cvs. de força. Todos os cursos d'agua nomeados, com excepção do Sabará, formam também apreciaveis quedas.

SERRAS — Cocaes, Taquaril, Piedade, Mutuca, Taquarussú; o ponto culminante é o Pico da Piedade, com 1.783 mts.

CLIMA — Salubre e ameno. Temp. méd. 19.°2.

PRODUÇÃO — Sólo rico de jazidas de ouro, antimónio, manganez, kaolim, amiantho, talco, graphite e lignito. Possui grandes mattas e produz café (84.600 pés), arroz, canna, milho e batatas. Numero de estabelecimentos agricolas, 377. Ha no municipio grande criação de gado suino, orçando por 16.000 cabeças o gado das varias especies. A industria se desenvolve em torno da lenhá, do carvão vegetal, da ceramica e da siderurgia (\*).

A sua industria de ceramica é importantissima, apresentando productos que rivalizam com os mais afamados do estrangeiro. Além da produção de excellentes telhas, tijolos, manilhas, ladrilhos, etc., a ceramica apresenta artefactos de ornamentação e estatuetas de um perfeito acabamento artistico. Muitas imagens religiosas expostas nas

---

(\*) A Empresa Gespacher, Turri & Cia., ahí possui uma usina com a capacidade de produção de 25 toneladas diarias de ferro.

vitrinas do Rio como producção franceza, sahiram das mãos habéis do artista de Caeté.

Não menos apreciavel é a industria metalurgica representada pela Companhia Mineira de Metalurgia que ahí posue a sua fabrica de tubos de ferro. Os tubos são fundidos pelo processo da centrifugação e com o minerio extrahido das inesgotaveis jazidas locais.

O municipio exporta calçados, alhos, cebolas, óvos, carvão, manilhas, louças de barro, milho, couros, batatas, manganez, farinha, tijólos, telhas, café, etc. Preço das terras: 41\$000 o hectare.

VIAÇÃO — Dos seus 150 k. de estradas de rodagem, póde-se considerar que um terço está apropriado já ao transito de automoveis. A Central possui cinco estações no municipio.

\* \* \*

Ao sahir de Visconde de Caeté o passageiro percebe, á direita, a azafama dos obreiros da importante fabrica de ceramica a cujos productos nos referimos acima; e contempla por um momento o amplo solar do famoso Barão de Cattas Altas, solar hoje transformado em confortavel vivenda do proprietario da fabrica.

A linha colleia, graciosamente, pelas altas vertentes da bacia do Rio das Velhas.

Transposta a ponte de Caeté, de 14<sup>m</sup>,00, (k. 607.987) sobre o corrego Soberbo, continúa o trem a galgar a rampa, afim de attingir o divisor das aguas do Rio Doce e do São Francisco. Com a ascensão, vae-se o horizonte alargando; já ao longe, á esquerda, delineiam-se os pinaros do elevado morro do Garimpo.

Depois de passar pela garganta do Veneno attinge o trem, na altitude de 1.441<sup>m</sup>,900, o ponto culminante do ramal, na estação

*João Vasconcellos* — K. 619.314

Primitiva "Rancho Novo". João Vasconcellos, descendente do Visconde de Caeté e residente no districto de Taquarussú, onde possuia importante propriedade agricola.

Depois de João Vasconcellos a linha passa por um pontilhão de 6<sup>m</sup>,20 (k. 620.442); e por formoso traçado vae-se desenvolvendo até transpor o espigão que divide as vertentes do Rio das Velhas e do Santa Barbara, vendo-se então, á direita, o grandioso scenario formado pelo valle do ribeirão Socorro, cujas aguas serenas e reluzentes dão a impressão

de uma interminavel serpente estendida ao fundo do gigantesco grotão, para além do qual surgem os cabeços da cordilheira do Espinhaço, notando-se entre elles o Pico do Caraça (\*), com 1.590 metros de altitude e em cuja base está installado o celebre collegio do mesmo nome. Ao fim da cordilheira ergue-se, pontegudo, o morro de S. Miguel.

No k. 630.169 é atravessada a ponte de Ouro Fino, de 25<sup>m</sup>,00; e cincoenta metros adiante entra o trem no Tunnel 2, (tangente central e duas curvas) de 110<sup>m</sup>,00, para logo em seguida atravessar o Tunnel 3, (tangente) de 80<sup>m</sup>,00.

A região é abundante de ferro, sendo o terreno trilhado pela linha constituido exclusivamente daquelle minerio. A paizagem continúa magestosa e deslumbradora.

#### *Gongo Socco* — K. 633.529

Corruptela de Congo Chôco, segundo uns; segundo outros, Congo Socco quer dizer — caverna de ladrões (\*\*).

Ha aqui uma activa industria de extracção de ferro e oca, e importantes jazidas de ouro.

Cerca de um kilometro além da estação penetra o trem seguidamente nos Tunneis 4 e 5, de 87<sup>m</sup>,00 o primeiro (curva e tangente) e de 31<sup>m</sup>,50 o segundo (tangente); depois do que, no alto da vertente, descreve um semicirculo a que chamam curva da Trindade (nome de uma fazenda existente nas proximidades).

Continuando a descer em busca das margens do Santa Barbara, o trem atravessa (k. 638.547) o Tunnel 6, de 99<sup>m</sup>,00 (tangente); e acompanhando sempre as sinuosidades da encosta elevada e extensa, transpõe (k. 644.643), a linda ponte de São Miguel, de 31<sup>m</sup>,80, sobre o ribeirão do mesmo nome.

Proseguindo na marcha descendente e passando por entre os ultimos contrafortes das serras de Luis Sodré e do Coaes, entra o trem no territorio do municipio de Santa Barbara e em alguns minutos attinge a margem esquerda do ribeirão Soccorro, chegando logo depois a

#### *Morro Grande* — K. 648.270

Toma o nome da pittoresca povoação que lhe fica á direita e que é séde do districto (3.950 h.) de São João do Morro Grande.

---

(\*) O nome lhe vem da propria configuração, que apresenta perfeita semelhança com a de uma physionomia humana.

(\*\*) *Dico. Geogr. das Minas do Brasil* — Francisco Ignacio Pereira.

Nas proximidades da estação está installada uma usina para o fabrico do ferro guza e que pertence á Companhia Brasileira de Usinas Metalurgicas. Produz 20 toneladas diarias. A Companhia Santa Martha, da firma Walter & C., aqui possui uma jazida de manganez.

Partindo de Morro Grande, o trem continúa por entre a paizagem ridente.

Um pouco antes da estação seguinte, o ribeirão Caraça lança-se no ribeirão Soccorro, apresentando um bello estuario, que é perfeitamente apreciado do trem; e a união dos dois ribeirões fórma o lindo rio Santa Barbara, de aguas abundantes e crystalinas.

### São Bento — K. 652.230

Tomou o antigo nome da povoação em que está localizada e que hoje constitue a séde do districto (2.100 h.) do Barra Feliz, ex-Itaeté.

Barra Feliz é uma formosa povoação onde se nota animador movimento de progresso.

O Collegio do Caraça é ligado á estação por estrada de automovel.

Existe uma jazida de ouro na localidade.

Marginando agora o Santa Barbara, o trem prosegue na ultima etapa da sua longa e encantadora viagem. Já por entre o arvoredo da colina, apparecem as manchas brancas do casario da cidade.

No k. 658.659 é transposto o Santa Barbara pela ponte do mesmo nome, de 63<sup>m</sup>,60. E oitenta metros depois chega o trem á plataforma da estação

### SANTA BARBARA

Rio . . . . .	658 k. 736
B. Horizonte . . . . .	98 k. 541
Altitude . . . . .	721 m. 062

A estação, que é de construcção elegante, está situada na parte baixa da cidade que lhe deu o nome.

Fundada em 4 de dezembro de 1704 por Antonio Bueno. Foi elevada á categoria de villa, em 16 de março de 1839 e a de cidade em 1856.

Se bem que composta, na sua maioria, de predios de construcção antiga, a cidade apresenta o aspecto de um pittoresco novo, para quem vem de percorrer o ramal.

Assente em verdejante colina, que se debruça sobre a margem direita do rio Santa Barbara, a formosa cidade ins-

pira um quê de gazaloso acolhimento ao turista carecedor de algumas horas de repouso.

Possue luz e força electrica, agua canalizada, esgotos, telephonia, tem 36 escolas primarias, 1 curso secundario e 1 cinema.

### CIDADE DE SANTA BARBARA



Conta 800 predios, 12 ruas, 3 travessas e 3 praças. São em numero de 9 as suas egrejas.

Tem 3 jornaes periodicos e possui, no districto de Cattas Altas, uma bibliotheca de 12.000 volumes, pertencente ao Collegio Caraça. Esta bibliotheca foi inaugurada em 1820.

A estação serve ao Nucleo Colonial Brucutú.

HOTEL — *Hotel Quadrado* (\*).

POPULAÇÃO — 87.348 h. — Da séde, 4.521.

SUPERFICIE — 2.313 km<sup>2</sup>.

---

(\*) Este hotel está installado em amplo predio de vastas accommodações. Nelle nasceu o Dr. Affonso Penna, notavel homem publico, Conselheiro de Estado no tempo do Imperio e depois Presidente da Republica.

**DISTRICTOS** — Santa Barbara; São João do Morro Grande, (11 k.); Coxaes, (13 k.); Floralia, (20 k.); Cattas Altas, (14 k.); São Gonçalo do Rio Abaixo (25 k.). Conceição do Rio Acima, (27 k.); Barra Feliz, (6 k.); Bom Jesus do Amparo (36 k.), e Brumado, (7 k.).

**POVOAÇÕES** — *Santa Barbara*: Brandão, 4; Itajurú, 5; Mumbaça, 6; São José do Barro Branco, 6. *Morro Grande*: Agua Limpa, 9; Capim Cheiroso, 2; Lagôa do Peixoto, 15; Socorro, 9; Venda do Morro, 6. *Coxaes*: Bôa Vista, 10; Quarenta Alqueires, 9; São José do Brumadinho, 6. *Floralia*: Bôa Vista, 3; Cachoeira, 6; Carapina, 2; Cururú, 7; Onça, 9; Refugio, 10; Sant'Anna da Mutuca, 9; São José, 9. *Cattas Altas*: Batêas, 8; Matto Grosso, 6; Morro d'Agua Quente, 2; Valeria, 6. *Rio Abaixo*: Batêas, 7; Sacco Roto, 6; Santa Rita de Paccas, 15; São Sebastião da Vargem Alegre, 9. *Rio Acima*: Mutuca, 12; Vigario da Vara, 9. *Bom Jesus do Amparo*: S. Sebastião da Boceta, 12. *Brumado*: Arranca Tócos, 3; Campo Alegre, 3; Capoeirinha, 4; Quebra Ossos, 8; S. Gonçalo do Rio Acima, 12; Sumidouro, 3.

**LIMITES** — Ouro Preto, 65; Marianna, 54; Alvinópolis, 54; Rio Piracicaba, 36; Itabira, 52 e Caeté, 30.

**RIOS** — O Santa Barbara e os ribeirões Pary, Valerio e Caraça, além de grande quantidade de corregos.

O Santa Barbara fórma as cachoeiras do Pity e das Paccas, de 5.000 cvs. cada uma; os ribeirões mencionados formam também cachoeiras.

A lagôa do Rogerio, no districto de Cattas Altas, tem 100.000<sup>m<sup>2</sup></sup>.

**SERRAS** — Caraça, Gongo Socco, Curralinho. Pontos culminantes: Pico do Carapuça, 1.955 metros; Pico do Caraça, 1.590 metros.

**CLIMA** — Temperado e salubre. Temp. méd. — 18°.0.

**PRODUÇÃO** — Sólo fertil, contendo jazidas de ouro, manganez, calcareos, marmore, linhito, amiantho, cobre e ferro (jazida da serra do Caraça, com 8.000.000.000 de toneladas; as do Gandarella, com 80.000.000; as de Coxaes, com 12.000.000, e as de Paracatú e Bananal, no districto de Cattas Altas). Nas 371 fazendas produz café (1.275.300 pés), feijão, milho, mandioca e canna. Além de importante industria pastoril (35.000 cabeças de gado), possui fabrica de tecidos, de vinho, engenhos de assucar, aguardente e farinha. A mineração de ouro e ferro, a fabricação de cal e de carvão

vegetal e a produção de energia electrica constituem outras importantes industrias. Exporta polvilho, rapaduras, doces, toucinhos, ferraduras, manilhas, carvão, milho, feijão, açúcar, farinha, algodão, tecidos, madeiras e café. Preço das terras, 35\$. o hectare.

VIAÇÃO — Cerca de 200 k. de estradas de rodagem cortam o municipio em todas as direcções. Entre as suas estradas de automoveis, deve destacar-se a que vae de Santa Barbara a Guanhões, com 174 kilometros.

\* \* \*

Partindo de Santa Barbara, sempre na direcção léste,



Ribeirão Vermelho — 1ª travessia (k. 666).

a linha vae apanhar, um pouco além, as aguas do rio Vermelho. No k. 666. . . (ponte de 50<sup>m</sup>,00) transfere-se para a margem direita do referido rio, que, no k. 670. . . , é novamente transposto (ponte de 10<sup>m</sup>,00). (\*) Não longe dessa ponte vae o rio Vermelho lançar-se no Machiné, por cuja margem esquerda continúa a linha a desenvolver-se em busca da estação

*Floralia* — K. 680.....

Situada no districto (4.100 hs.) do mesmo nome, outróra S. Francisco.

Transposta a ponte de S. Francisco (6<sup>m</sup>,00), sobre um affluente do Machiné, passa o trem pelo arraial de S. Miguel (k. 685). Mais alem (k. 687...) é cortado um affluente do Machiné, pela ponte de Agua Limpa, de 12<sup>m</sup>,00, proxima da futurá estação *Itajurú* (k. 693...), que servirá á povoação de Agua Limpa.

(\*) No K. 668... será construída a estação *Manga*.

A linha continúa a tanger a margem esquerda do Machiné até a junção deste com o Piracicaba, que é agora acompanhado pelo trem. No k. 695... é o Piracicaba transposto



Rio Piracicaba (k. 694)

pela ponte do Funil (34<sup>m</sup>,00). Mais alem, (k. 699...) é transposto o correjo Bicas, pela ponte do mesmo nome, de 15<sup>m</sup>,00, A' direita fica a povoação Bicas.

Proseguindo sempre á margem direita do rio, chega o trem a

### RIO PIRACICABA

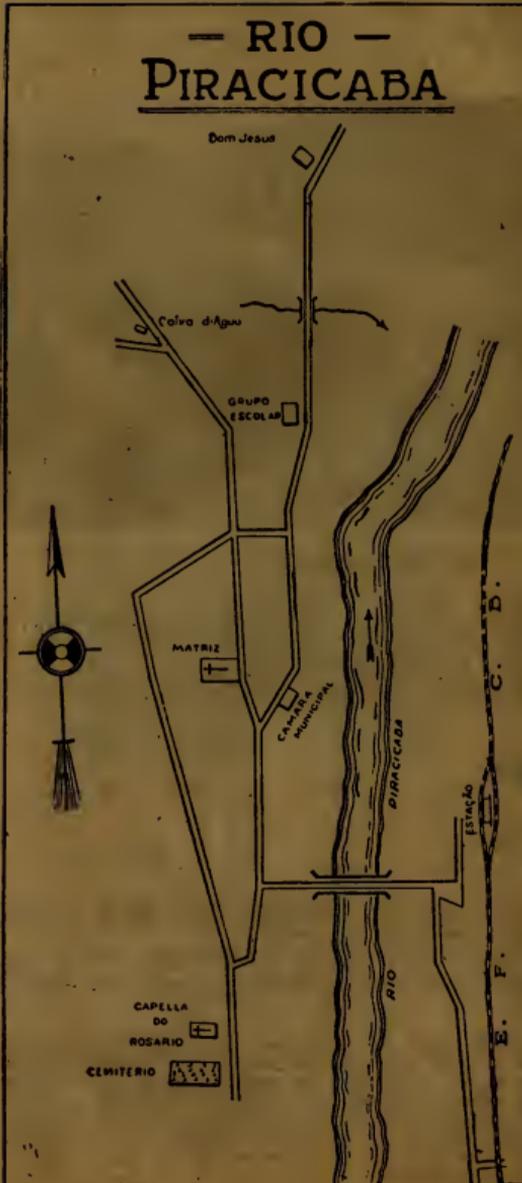
Rio .....	701 k. ...
B. Horizonte .....	193 k. ...
Altitude .....	623 m. 310

*Pira-cycaba*: local que, por accidente natural do rio, não deixa passar o peixe; colheita de peixe.

Situada á margem esquerda do Piracicaba, (\*) é uma villa (desde 30 de agosto de 1911) pittoresca, com 230 predios,

---

(\*) O rio Piracicaba nasce na serra de Ouro Preto, districto de Santo Antonio; depois de um percurso de 224 k. na direção SO-NE, vae lançar-se no Rio Doce. Atravesa os municipios de Ouro Preto, Marianna, Alvinopolis, Santa Barbara, Piracicaba, Itabira, Antonio Dias, S. Domingos do Prata e Ferros. São seus principaes affluentes: o rio Prata, na margem direita; e o Santa Barbara, na esquerda. E' navegavel por canoas e barcos, na extensão de 50 kms., desde a barra até a cachoeira da Fumaça.



7 ruas calçadas, 1 travessa, 1 praça. Conta 1 grupo escolar, 10 escolas, e 1 theatro (o Club Natal). A matriz, erigida no centro da villa, é consagrada a S. Miguel. Possui mais as capellas do Rosario e do Bom Jesus. Tem iluminação electrica, abastecimento d'agua, matadouro, hospital.

**POPULAÇÃO**—  
11.000 h. — Da séde, 2.000.

**SUPERFICIE**—  
521,53 km<sup>2</sup>.

**DISTRICTO** —  
O da séde.

**POVOAÇÕES** —  
Bicas, 3; Carneirinho, 18; Caxambú, 12; Conceição do Piracicaba, 12; Gomes de Mello, 12; Ponte Nova, 14.

**LIMITES** — Ita-  
bira, 42; S. Domingos do Prata, 30; Alvinopolis, 30; Santa Barbara, 36.

**RIOS** — O Pi-  
racicaba, que a-  
travessa o muni-  
cipio quasi pelo  
meio; o ribeirão

Carneirinho, com a cachoeira Monlevade, de 50 cvs.; o ribeirão Caxambú, com a cachoeira do mesmo nome, de 50 cvs.; o ribeirão Talho Alberto, com a cachoeira ponte do Saraiva, de 25 cvs.; O correjo Santo Antonio, com a cachoeira do mesmo nome, de 35 cvs.; e muitos outros cursos d'agua que affluem para o Piracicaba. Ha a lagôa Itajurú, á margem direita do rio acima referido.

SERRAS — Serra do Mendes e varias ramificações da cordilheira do Espinhaço, com denominações locais.

CLIMA — Bom, com a temperatura média de 18°0.

PRODUCCÃO — O sólo contem ferro, ouro, manganez, barytina, marmore, graphite. Produz canna, arroz, feijão, mandioca, etc. Nos seus 160 estabelecimentos rurales possui 568.000 caféeiros e abriga uma população pecuaria de 15.000 cabeças. A industria é representada por varios estabelecimentos de artefactos de ferro e pela extracção de minérios. Exporta cereaes, queijos, ferro, etc.

VIAÇÃO — Possui 300 kms. de estradas carroçaveis, que se vão transformando em rodovias. A Central atravessa o municipio de sudoeste a nordeste.

\* \* \*

Proseguindo, o trem passa para a margem esquerda do rio, pela ponte do Saraiva, (k. 705...) de 36<sup>m</sup>,57 e, sempre na direcção nordeste, transpõe o ribeirão Jacuhy (k. 714...), pelo viaducto do Jacuhy, de 10<sup>m</sup>,00. Logo adiante passa pelos viaductos Fabrica Velha (k. 715...), de 92<sup>m</sup>,00, e Tres Casas (k. 716...), tambem de 92<sup>m</sup>,00, chegando após á estação

*Monlevade* — K. 717...

onde será installada a grande usina da Companhia Belgo Mineira, a que já nos referimos.

Depois de Monlevade a linha córta o ribeirão Carneirinho (k. 718...), pelo viaducto do mesmo nome, de 92<sup>m</sup>,00.

Não muito longe desse viaducto passa o trem para o municipio de Itabira, cuja primeira estação é

*Macacos* — K. 726...

No k. 728... surge a ponte do Santa Barbara, de 90<sup>m</sup>,00.

*Cachoeira* — K. 734...

*S. José da Lagôa* — K. 744...

Situada na séde do districto (9.000 h.) do mesmo nome. Povoação próspera, com desenvolvido commercio, boas casas, entre ellas a do Cinema Lagôense.

Dahi segue a linha transpondo, no k. 751.... a ponte do rio do Peixe, de 30<sup>m</sup>,00, seiscentos metros depois da qual fica a estação de

*Entroncamento* — K. 752..... (\*)

com a linha da Victoria a Minas que, tomando a direcção noroéste, deve chegar em breve, com a extensão provavel de 36 kilometros, á séde do município de

### ITABIRA

*Ita-bir* (corrupção de *tabira*, anta): pedra que se levanta, serro empinado.



Data de 30 de junho de 1833 a sua elevação a séde de município. E' uma cidade irregular, mas aprazível. Possui 750 predios, 27 ruas, calçadas algumas, 18 travessas, 7 praças arborizadas. Conta 3 grupos escolares, 26 escolas, 1 instituto de assistência, e 1 theatro municipal. E' illuminada a luz electrica e tem rede de esgoto. A matriz, consagrada a N. S. do Rosario, está situada em vasta praça.

(\*) Não foi ainda inaugurado o trafego no trecho de Santa Barbara a Entroncamento.

ALTITUDE — 815 metros.

POPULAÇÃO — 47.000 h. — Da séde, 6.000.

SUPERFICIE — 1.659,28 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Alliança, 30; S. José da Lagôa, 36; N. S. do Carmo, 27; Santa Maria, 27.

POVOAÇÕES — *Itabira*: Bateas, 19; Capão, 12; Sant'Anna, 6; Santo Antonio, 18. *Alliança*: Macuco, 9; Turvo, 12. *S. José*: Macacos, 18; Onça, 18. *N. S. do Carmo*: Campo do Gordura, 6; Serra dos Aives, 12. *Santa Maria*: Barro Preto, 15; Chaves, 4; Corrego da Lage, 12.

LIMITES — Conceição, 90; Ferros, 60; Antonio Dias, 60; S. Domingos do Prata, 51; Rio Piracicaba, 42; Santa Barbara, 52; Caeté, 75; Santa Luzia, 100.

RIOS — O Piracicaba, que atravessa a parte sulésde do municipio, e que apresenta a cachoeira do Funil, de 8.000 cvs.; o Tanque, que corre na parte nórte, e apresenta as cachoeiras: do Tombo, 200 cvs.; Bengue, 200; Sumidouro, 1.000; D. Rita, 1.000; e Pae Chico, 800; o ribeirão do Capão, com a cachoeira do mesmo nome, de 50 cvs.; o rio do Peixe, com a cachoeira Gabiroba, de 90 cvs.; o ribeirão S. José, com a cachoeira do Aprigio, de 350 cvs.; o ribeirão Conceição com as cachoeiras da Conceição, de 100 e Balsamos de 70 cvs.; o ribeirão do Giráo, com a cachoeira do mesmo nome, de 40 cvs. e da Pedreira, de 60; o ribeirão do Turvo, com a cachoeira do mesmo nome, de 50 cvs.; o ribeirão Macuco, com a cachoeira do mesmo nome, de 400 cvs.; o ribeirão Monteiros, com a cachoeira Fortuna, de 50 cvs.; o rio Prata, com a cachoeira Barra do Prata, de 150 cvs.; o ribeirão Matto Grosso, com a cachoeira Alegre, de 80 cvs.; o ribeirão do Leitão, com a cachoeira do mesmo nome, de 26 cvs.

No districto de S. José da Lagôa, encontra-se a lagôa das Paccas.

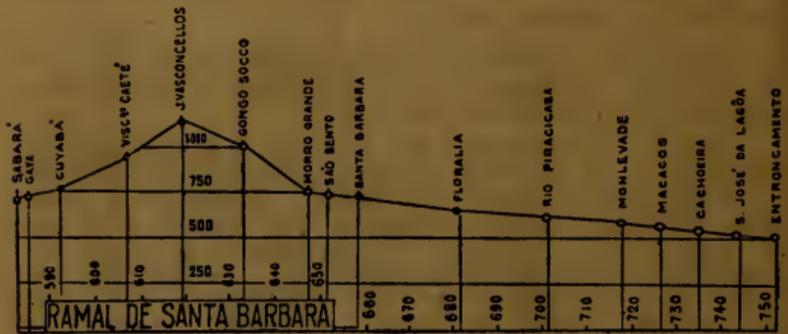
SERRAS — Pedra Redonda e das Tres Barras, nos limites do municipio de Santa Barbara; da Cambraia; do Redondo; e outras. O ponto culminante é o Pico de Itabira, com 1.386 metros, no districto da séde.

CLIMA — Excellente, com a temp. méd. de 18°,9.

PRODUCCÃO — Ferro (jazida Cauê, com 132.000.000 de toneladas; Pitanguy, com 56.000.000; Santa Luzia, com 32.000.000; Conceição e Esmeril, com 396.000.000). Pomblagina, amiantho, mica, marmore, gesso, salitre, ouro, pedras

preciosas, mattas. Produz mandioca, feijão, milho, arroz, batata, café e canna. Conta 380 estabelecimentos ruraes. 3.650.000 caféeiros e uma população pecuaria de 40.000 cabeças. Possui fabricas de tecidos, chapéos, artigos de montaria; officinas de fundição; ferraria; industria extractiva de ouro e minerios diversos. Exporta carnes, couros cereaes, e artefactos de ferro.

VIAÇÃO — O municipio é servido pela Central e pela Victoria a Minas. Conta 350 kms. de estradas carroçaveis e algumas rodovias.



## RAMAL DE DIAMANTINA

De entre as linhas da Central, é o ramal de Diamantina um dos mais interessantes, não pela originalidade do seu traçado ou sumptuosas obras d'arte, mas pela região inconfundível, de aspecto inteiramente novo, que, no percurso dos seus 148 k., atravessa.

Este ramal, que pertencia á E. F. Victoria a Minas, foi incorporado á Central, em 6 de janeiro de 1923.

Partindo, como o ramal de Montes Claros, da estação

*Corintho* — K. 852.175

a linha toma a direcção léste, desce o valle do rio Picão, atravessa as pontes do Jaboticaba (21<sup>m</sup>,30 - k. 862.966), e do Tabatinga (16<sup>m</sup>,45 - k. 869.329); transpõe depois a ponte do Capim Branco (11<sup>m</sup>,24 - k. 874.067), que fica quatrocentos e cincoenta metros áquem da plataforma de

*Roça do Brejo* — K. 874.665

A estação adoptou o nome encontrado na localidade ao tempo da construcção da linha.

Descendo sempre a vertente esquerda do rio Picão e tomando agora a direcção nordéste, a linha attinge o Rio das Velhas, no ponto em que este rio fórma dois canaes, que são transpostos por pontes de 69<sup>m</sup>,80, a primeira, e 99<sup>m</sup>,80, a segunda (k. 889.274 - 480).

Desde a ponte do Jaboticaba até as do Rio das Velhas, o leito da Estrada serve de linha divisoria entre os municipios de Corintho e Curvello.

Transposto o Rio das Velhas, começa o trem a subir o valle do Rio Pardo. Não longe fica a estação

*Santo Hyppolito* — K. 891.175

Tomou o nome do districto em cuja séde está localizada e serve a séde do districto de Nossa Senhora da Gloria, situada 16 k. ao sul.

O trem passa pela parada

*Limoeiro* — K. 899....

Nas immediações do k. 906 fica a *Lapa do Rosilho*; os trilhos da Estrada passam perto da entrada da gruta.

Ainda na direcção nordeste prosegue o trem, dirigindo-se agora á estação

*Monjolos* — K. 907.175

Tira o nome da localidade em que foi construída.

No k. 910.690 atravessa o trem, pela primeira vez, sobre uma bella ponte de 41<sup>m</sup>,60, o rio Pardo Pequeno e entra no municipio de Diamantina.

A linha toma a direcção leste; e, traçando o espigão que divide as aguas do Pardo Pequeno das do Pardo Grande, attinge a estação

*Rodeador* — K. 920.275

Nome da povoação em que está localizada.

Começa a desenhar-se a paizagem original da região: serras negras e núas cortam o horizonte largo.

Serras que lembram o levantamento do planalto brasileiro na remota era em que a crosta eruptiva, quentissima, alterava os primeiros sedimentos por activo metamorphismo. Serras huronianas, extraordinariamente possantes, que formaram o arcabouço do continente sul-americano.

Inflectindo um momento para o nordeste, chega o trem a

*Conselheiro Matta* — K. 936.771

Primitiva "Riacho das Varas". Conselheiro João da Matta Machado, medico e politico mineiro.

A estação está situada na séde do districto (3,187 h.) do mesmo nome.

Nas immediações fica a jazida de manganez explorada pela Empresa Francisco Briffault.

Se bem que mais proximos do leito do Pardo Pequeno, estamos na vertente do Pardo Grande e ás margens do Riacho das Varas, cujo valle vamos subir.

A linha volta á sua direcção geral de leste; o trem vaé subindo o valle pittoresco do Riacho das Varas; ao longe, para os lados do nordeste, delinea-se o lombo negro da serra de São João da Chapada. A linha se desenvolve em amplas curvas, sobre o terreno arenoso, cuja alvura contrasta com a lombada das serras.

O trem vae-se agora afastando do valle do Riacho das Varas, que, á esquerda, a nordeste, apresenta a formosa cachoeira dos Olhos d'Agua (300 cvs.).

No k. 964.608, atravessa o trem, pela segunda vez, sobre uma ponte de 31<sup>m</sup>,40, o rio Pardo Pequeno; e, tomando a direcção nordéste, vae galgando a montanha. O traçado é heroico; transpondo gargantas, tangendo precipícios, o trem atravessa as pontes do Tamanduá (10<sup>m</sup>,40 - k. 967.335), e do Bexiga (15<sup>m</sup>,35 - k. 970.045) e chega a

*Barão do Guahicuhy* — K. 972.155

Primitiva "Baraúna", posteriormente "Gouvêa". Josephino Vieira Machado, Barão do Guahicuhy. Foi o emprehendedor da navegação do Rio das Velhas.

Serve ao districto de Gouvêa (10 k. ao sul),

Quatrocentos e quarenta metros depois da estação, é transposta a ponte do Baraúna, de 15<sup>m</sup>,35. E, vencendo a rampa hostil, ganha o trem o divisor das aguas do Jequitinhonha (\*) e do Rio das Velhas (garganta da Bandeirinha) na altitude de 1.400 metros, a mais consideravel das altitudes attingidas por estradas de ferro no Brasil (\*\*).

Descendo agora pelas vertentes do Jequitinhonha, o trem vae á estação

*Guinda* — K. 988.291

Tomou o nome do districto a que serve e cuja séde fica situada ás margens da linha, para o lado do norte.

Prosegue o trem, sulcando o alto do massiço diamantifero. Tomando de novo a direcção léste, vae descendo o chapadão historico; á direita, no alto, descortina-se o perfil inteiro da

---

(\*) Jequitinhonha — corrupç. de *Jikitynhonha*, côfo mergu-lhado.

Nasce na Pedra Redonda, contraforte da serra do Itambê, municipio do Serro, districto de Milho Verde.

Nas direcções S-N e SO-NE e com um percurso de 896 k. em territorio mineiro até á Cachoeira do Salto Grande (250.000 cvs.), na fronteira com o Estado da Bahia, o Jequitinhonha banha os seguintes municipios: Serro, Diamantina, Bocayuva, São João Baptista, Grão Mogol, Minas Novas, Arassuahy e Jequitinhonha.

Recebe em territorio mineiro os seguintes rios: Arassuahy, Plauhy, São João Grande, São Miguel e Rubim do Sul, na margem direita; e na esquerda: Itacambirussú, Vaccarla, Salinas, Itinga, São Roque, São Pedro, Ilha do Pão, São Francisco, Panella, Rubim do Norte e Salto.

E' navegavel por canôas, de Diamantina até o Salto Grande, nas divisas com o Estado da Bahia.

(\*\*) As estradas de ferro mais altas do mundo estão na America do Sul: a de Rio Mulato a Potosi, entre Chile e Bolivia, se eleva a 4.880 metros; a de Morococha, a 4.840 metros, e a de Ticlo a 4.780, no Perú; em La Oroya, perto de Lima, os trilhos attingem a 4.750 metros; em Portez del Cruzero, ainda no Perú, a 4.373; e no trans-andino, entre a Argentina e o Chile, os trilhos sobem a 4.200 metros.

egreja do Sagrado Coração, de construcção moderna e elegante; mais alguns minutos e eis-nos chegados á memoravel cidade de

### DIAMANTINA

Rio . . . . .	999 k. 691
B. Horizonte . . . . .	423 k. 724
Altitude . . . . .	1.262 m. 890

O antigo arraial do Tejuco, habitado desde os albores do seculo XVIII, passou a villa em 1831 e é cidade de Diamantina desde 6 de maio de 1838. O nome lhe vem da pedra preciosa de que são ferteis os seus arredores; suas minas de diamantes foram, no seculo XVIII, as mais ricas do mundo; nem os diamantes da India ou os do Cabo se egualavam aos seus, na limpidez e na qualidade.

A cidade está situada na encosta de uma montanha (serra do Itambé), no cimo da qual fica a estação da Estrada. Larga rua macadamizada e em declive, conduz á praça principal da *urbs*. Em frente, outra montanha elevada tapa o horizonte.

Como os de Ouro Preto, os seus predios são todos de solido estylo colonial; as ruas são estreitas, ingremes e calçadas a lages.

Conta 1.400 predios, 2 avenidas, 39 ruas, 31 travessas e 18 praças.

Possue ricas egrejas (vinte e tres), tem grande movimento commercial e industrial e é dotada de luz e força electrica, mercado, matadouro, telephonia e Posto Meteorologico; tem 68 escolas primarias, 1 curso secundario e 3 escolas profissionais; 5 jornaes periodicos, 1 agencia bancaria, 3 theatros, cinema e 4 institutos de assistencia.

E' séde de Arcebispado.

Nos arredores da cidade ficam situadas as grutas do Claudio, de Lourdes e Barão do Rio Branco.

Do Estado de Minas, é a cidade de maior altitude.

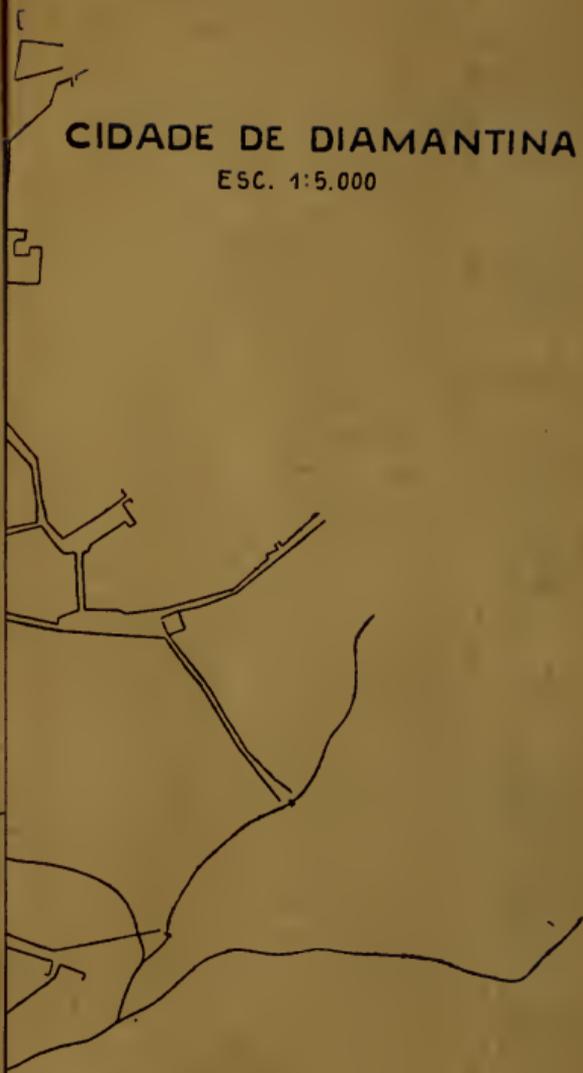
POPULAÇÃO — 75.766 h. — Da séde, 11.047.

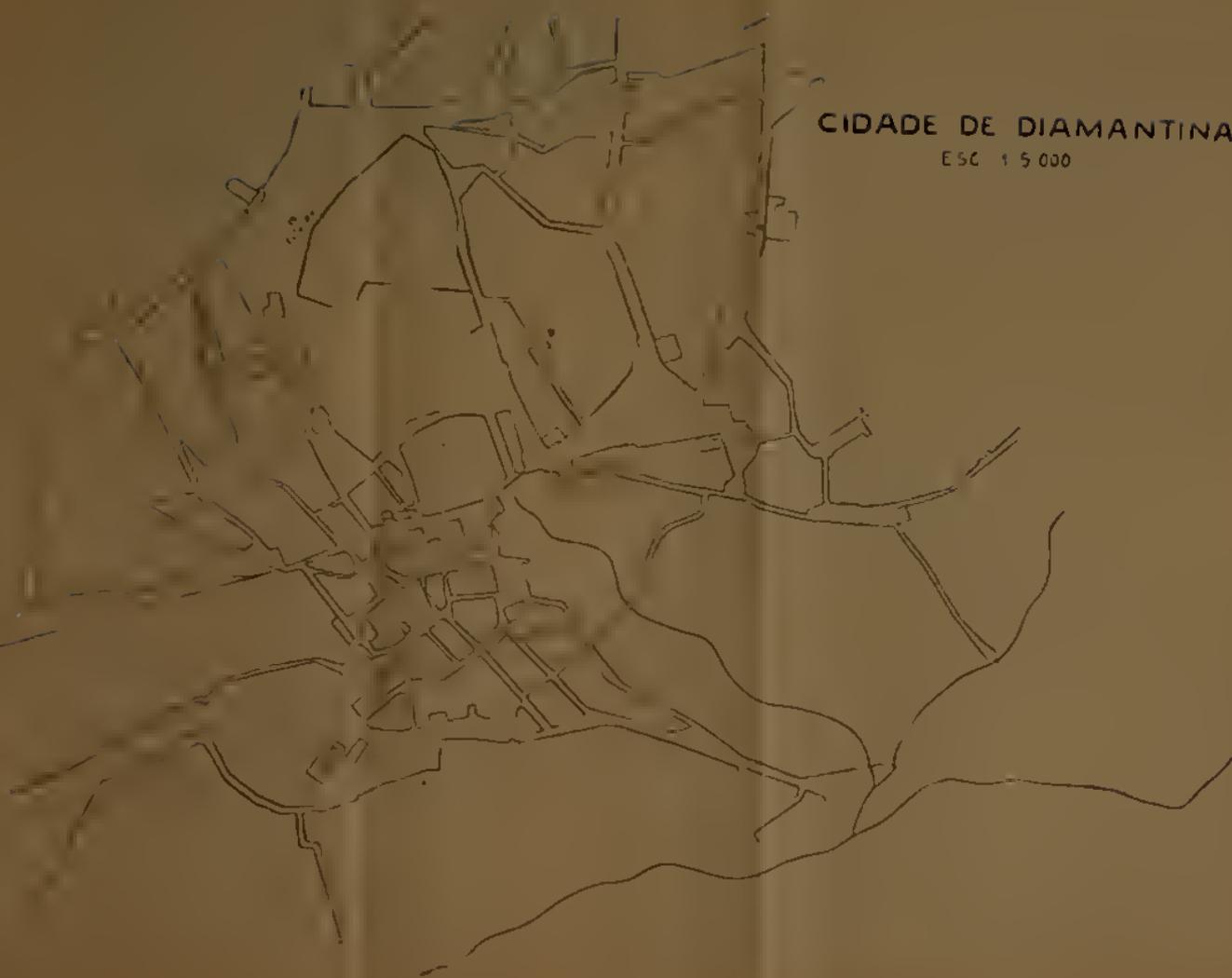
SUPERFICIE — 11.704 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Diamantina; Extracção (12 k.); Rio Manso (22 k.); São João da Chapada (27 k.); Dattas (24 k.); Gouvêa (26 k.); Inhahy (36 k.); Felisberto Caldeira (100 k.); Tijucal (42 k.); Mercês de Diamantina (60 k.); Campinas (62 k.); Guinda (12 k.); Conselheiro Matta (41 k.); Buenopolis; Joaquim Felicio; e Curimatahy (53 k.).

CIDADE DE DIAMANTINA

ESC. 1:5.000





CIDADE DE DIAMANTINA

ESC 1 5 000

POVOAÇÕES — *Diamantina*: Formação, 9; Ribeirão do Inferno, 9. *Extracção*: Bom Successo, 6; Itaipava, 18. *Rio Manso*: Cangicas, 12; Gangorras, 6. *São João*: Beribery, 21; Chapada, 6; Chifre Quebrado, 3; Macacos, 24; Pinheiro, 12; Quartel do Indayá, 12. *Dattas*: Cachimbos, 9; Cunha, 12; Palmital, 12; Poço Fundo, 6. *Gouvêa*: Camellino, 18; Ribeirão, 6; Tigre, 12. *Inhahy*: Paiol, 112. *Felisberto Caldeira*: Alecrim, 12; Grota Grande, 12. *Tijucal*: Andrequicé, 15; Trinta Réis, 6. *Mercês de Diamantina*: D. Isabel, 18. *Campinas*: Contagem do Gallinheiro, 30. *Guinda*: Sopa, 3. *Conselheiro Matta*: Quarteis, 12; Rodeador, 12. *Curimatahy*: Santa Barbara, 24; Teixeira, 18.

LIMITES — Curvello, 138; Conceição, 120; Serro, 60; Itamarandyba; Bocayuva, 163; Pirapora, 249; e Corinθο, 150.

RIOS — O Jequitinhonha, o Paraúna, o Pardo Pequeno, o Pardo Grande, o São Roberto, o Pinheiro, o Biribiry, o Inhabica Grande, o Caeté Mirim, o Manso, o Preto e outros. Grande quantidade de correjos e ribeirões correm ainda pelo município, que é fartamente dotado de importantes quedas d'agua, sendo mais notaveis: a Cachoeira do Seraphim, com 30.000 cvs., no Pardo Grande; a do Curreal, com 2.000, no rio Pinheiro; a das Escadinhas, com 933, no Jequitinhonha.

Ha no município algumas pequenas lagôas.

SERRAS — A do Cabral.

CLIMA — De grande salubridade. Temp. med. — 17.º.

PRODUCCÃO — O territorio é rico em jazidas de diamantes, ouro, crystal de rocha, prata, salitre, amiantho, manganez, possuindo tambem grandes mattas e varias fontes de aguas mineraes. Produz café (98.634 pés), arroz, milho, feijão, mandioca e algodão. Conta 654 estabelecimentos ru-raes. Possui grande criação de gado vaccum, suino e equino (cerca de 50.000 cabeças), e, além de fabricas de tecidos e de vinhos (excellentes vinhos), mantém uma importante industria de extracção de ouro, diamantes e madeiras. Exporta sabão, breu, toucinho, rapadura, milho, sola, couros, feijão, farinha, fumo, café, ouro, diamantes, etc. Preço das terras, 39\$000 o hectare.

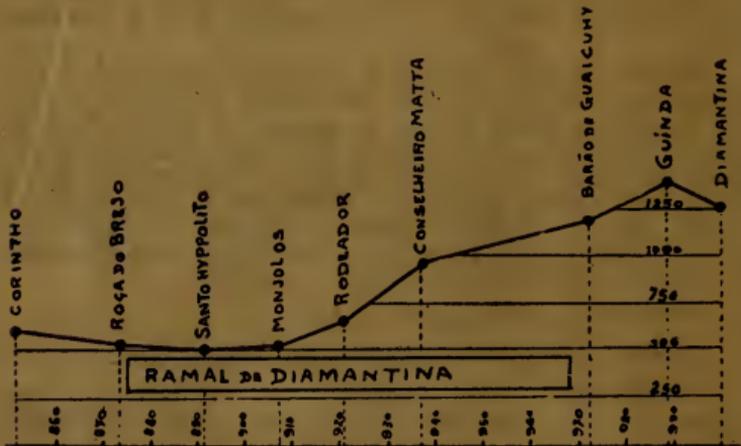
VIAÇÃO — Termina aqui o ramal de Diamantina. Embora a quem da estação lance o olhar pelos arredores pareça impraticavel qualquer prolongamento da linha, para a engenharia brasileira nada é impossivel.

Para além da cidade, a topographia do terreno apresenta, é certo, difficuldades que parecem intransponiveis. Já se

pensa, porém, em prolongar o ramal até o município do Serro; e o pensamento é, nestes casos, um começo de acção (\*).

Assim, nada tem de utópico o vaticínio de uma breve ligação do ramal com os trilhos da Victoria a Minas ou com os da Bahia e Minas, ligação que abrirá uma sahida marítima á producção do vasto e abundante celleiro que é o nordéste de Minas.

Cerca de 500 k. de estradas de rodagem servem o município, ligando entre si todos os seus districtos, destacando-se entre as suas rodovias, a que vae de São João da Chapada a Curimatahy, com 45 k., e a de Diamantina á cidade do Serro, com 55.



(\*) O trecho de Diamantina a Serro já foi estudado, dando uma extensão de 116 k. 788.

## RAMAL DE MONTES CLAROS

Destinado a estabelecer a communição ferroviaria entre a Capital Federal e o nordeste do paiz, tem este ramal, actualmente, a extensão de 265 k., distancia que vae da sua estação inicial á cidade de Montes Claros, no k. 1.115.863, a contar do Rio.

Tem ainda que atravessar os municipios de Brejo das Almas, Grão Mogol e Tremedal (k. 1.364.126), onde esperará os trilhos da Viação Bahiana, que já estão quasi em Bom Jesus dos Meiras, localidade que dista 237 k. de Tremedal. Partindo de

*Corintho* — K. 852.175

o ramal toma a direcção nordeste e descendo pela vertente sudoeste da bacia do rio Bicudo, atravessa, no k. 864.960, uma ponte de 23<sup>m</sup>,30; no k. 867.420, outra de 11<sup>m</sup>,15, sobre o rio Cardoso.

*Aporá* — K. 869.227

Corrupç. de *a-porã*; elevação ou altura bonita.

Pouco além de Aporá (k. 870.800 e 871.212) o trem atravessa duas pequenas pontes (11<sup>m</sup>,20 e 6<sup>m</sup>,90); e proseguindo sempre na direcção supracitada, vae-se aproximando das margens do Rio das Velhas.

No k. 877.543 é este rio transposto pela ponte "Dr. Paulo de Frontin", de 167<sup>m</sup>,00, junto da fóz do Curimatáhy, cuja margem esquerda vae agora a linha subindo.

Estamos no municipio de Diamantina, districto de Buenopolis.

Cerca de oitocentos metros além desta ponte ficam as ruinas da extincta estação *Eng.º Dutra* (\*).

---

(\*) Não é a unica estação inaugurada e baptizada com um nome proprio, para depois ser abandonada, extincta, sem que esse

No k. 878.628, a linha corta um affluente do Curimatahy (ponte de 11<sup>m</sup>,00). E passando pela parada do

*Kilometro 882*

corta ainda, antes de chegar á proxima estação, mais tres affluentes do rio citado, sendo o primeiro no k. 888.417 (ponte de 11<sup>m</sup>,00), o segundo no k. 890.955 (ponte de 21<sup>m</sup>,00); e o terceiro no k. 896.882 (ponte "Dr. Francisco Sá", de 22<sup>m</sup>,00), perto da estação

*Francisco Sá — K. 897.231*

Dr. Francisco Sá, que, como Ministro da Viação em 1910, bateu a primeira estaca do ramal e em igual funcção, em 1926, inaugurou a estação de Montes Claros.

Ha aqui uma linha circular (k. 897.023), de 991 metros de extensão e 167 de raio.

Prosegue o trem sempre á esquerda do Curimatahy e á vista da serra do Cabral, que se delinea ao norte. Outros affluentes do Curimatahy são transpostos nos ks. 899.655 - 8<sup>m</sup>,00; 901.564 - 16<sup>m</sup>,80; 903.190 - 21<sup>m</sup>,00; 905.615 - 4<sup>m</sup>,00; e 907.974 - 11<sup>m</sup>,30.

No k. 912.272 o trem transpõe uma ponte de 32<sup>m</sup>,10, sobre o ribeirão Malha d'Alta, chegando pouco depois a

*Curimatahy — K. 914.800*

Corrupç. de *corimatã-y*; rio dos corimatás.

A estação serve ao districto do mesmo nome, á cuja séde está ligada por estrada de automovel, que passa pelas povoações de Santa Barbara e Teixeira. Em territorio deste districto está situada a Lagôa Comprida.

Setecentos e quarenta metros além da estação o trem transpõe a ponte do Curimatahy, de 53<sup>m</sup>,70.

Depois desta ponte a linha se desenvolve pela vertente esquerda do Rio das Pedras.

Para os lados de noroeste notam-se ainda os contrafortes da serra do Cabral.

*Guahyba — K. 918.746*

*Guá*, baixa, valle; *ahyba*, ruim, imprestavel.

---

nome venha a figurar em outra estação, e entrando, portanto, aos poucos, na penumbra da indiferença, para por fim cahir, definitivamente, nas trevas do esquecimento.

Não deixa de ser um tanto ou quanto exquisito, o criterio.

Mas não é novo. Já nas civilizações antigas, na Persia, na Grecia, e mesmo em Roma, não raro, depois da celebração do proprio triumpho os heróes cahiam em desgraça e eram banidos.

E' velho, pois, o systema de homenagear para... *deshomenagear*.

Continuando sempre a subir o valle do Rio das Pedras, o trem atravessa a ponte do k. 926.812 (5<sup>m</sup>,15) e chega a

*Buenopolis* — K. 929.276

*Bueno-polis* — cidade de Bueno. Coronel Julio Bueno Brandão, ex-Presidente do Estado de Minas.

Riachão, era o nome da localidade quando o engenheiro Pedro Dutra nella traçou, em plena matta (1912), ruas e praças, iniciando a construcção dos edificios para a Matriz e para a então 11<sup>a</sup> Residencia. Hoje é séde do districto de Buenopolis e possui mais de 4.500 habitantes. Tanto pôde a acção civilizadora da locomotiva!

Buenopolis é séde da 12<sup>a</sup> Inspectoria de Linha.

Serve a povoação de Curimatahy (5 k. a suléste) e a de Burity, á noroéste.

A alguns kilometros de Buenopolis acha-se, no districto de Curimatahy, a fonte thermal Agua Quente.

Continuando a desenvolver-se pelo valle do Rio das Pedras, a linha corta um pequeno curso dagua (k. 929.922 — 5<sup>m</sup>,15) e transpõe, na garganta do Cruzeiro, o divisor das aguas do Jequitahy e do Rio das Velhas, apanhando aguas do Embaiaçaia. Não longe da mencionada garganta fica a estação

*Joaquim Felicio* — K. 945.425

A primitiva "Tabúa", posteriormente "Embaiaçaia", tomou o nome do districto (6.000 m.) em cuja séde está localizada.

Estamos na bacia do Jequetahy e no valle do Embaiaçaia, tributario daquelle rio e cuja margem direita é, por breve trecho, tangida pela linha.

Transposta a ponte do Canna Brava (k. 948.674), de 20<sup>m</sup>,00, o trem corta ainda o correjo Agua Boa (pontilhão de 2<sup>m</sup>,00 - k. 951.400) e o riacho dos Cavalhos (k. 953.610 - ponte de 10<sup>m</sup>,75), antes de chegar á estação

*Cattoni* — K. 961.816

Appellido de uma tradicional familia oriunda do lugar.

A estação serve ás povoações de Caiçara e Gamelleira, situadas ao norte; e á de Curral Novo, situada á léste.

Afastada já das margens do Embaiaçaia, que toma a direcção norte, a linha corta os correjos do Corredouro (k. 963.986 - ponte de 12<sup>m</sup>,00) e das Lages (k. 972.830), passa por um pontilhão de 13<sup>m</sup>,00 (k. 974.865), transpõe

a garganta do Cesario e os correços Pindahyba e Sassuarana, seguindo a margem direita do Pindahyba, ate

*Bueno do Prado* — K. 977.764

Primitiva "Caiçara". Manuel Franklin Bueno do Prado, Engenheiro da 6ª Divisão Provisoria, em 1904.

Proseguindo, o trem atravessa o rio Gamelleira (k. 972.230) sobre uma ponte de 30<sup>m</sup>,00, transpõe a garganta do Rodeador, corta um pequeno correço e no k. 986.090 atravessa a ponte do Jequetahy, de 45<sup>m</sup>,00, entrando no municipio de Bocayuva.

Transposto, por fim (k. 987.019), o correço da Olaria (ponte de 9<sup>m</sup>,00), chega o trem a

*Eng.º Dolabella* — K. 989.212

Primitiva "Jequetahy", depois "Camillo Prates". Ludwigero Wandick Dolabella, autor dos primitivos estudos do traçado entre Corintho e Montes Claros e empreiteiro das obras do mesmo trecho.

A estação serve as usinas de assucar Malvina Dolabella e Maria Sophia, á distilaria de madeiras, e ás grandes serrarias da propriedade Granjas Reunidas; serve tambem ao districto de Barreiros (15 k. a noroeste) e ao de Olhos d'Agua, á léste e em cujo territorio está situada a Lagôa Comprida (\*).

Cerca de cinco kilometros além da estação, fica a de *Granjas Reunidas* — K. 994.000 (\*\*)

Granjas reunidas, importantes estabelecimentos agricolas pertencentes á firma Dolabella Portella & Comp., Limitada.

---

(\*) Não confundir com a do mesmo nome, já mencionada e que fica em territorio do districto de Curimatahy, do municipio de Diamantina.

(\*\*) Com o fim de ligar a Central do Brasil á "Bahia e Minas", ha o projecto de fazer partir desta estação um sub-ramal que subindo o valle do Jequetahy e depois o do ribeirão Caatinga, passe pela séde das Granjas Reunidas do Norte e vá galgar a garganta das Perdizes, na serra Geral (côta 840 — k. 60). Dahi, apanhando o valle do ribeirão Perdizes, a linha descerá até a confluencia deste com o ribeirão Ferreiros, que será acompanhado até o seu encontro com o ribeirão das Areias, por cujo valle se desenvolverá o traçado até as margens do Jequitinhonha.

Transposto este rio, no lugar denominado Fazenda da Extrema, a linha seguirá em demanda do divisor das aguas do Jequitinhonha e do Arassuahy, apanhando então as cabeceiras do rio Piedade e descendo até as margens do Arassuahy, que tambem será transposto na cachoeira do Boqueirão. Dahi seguirá a linha até a cidade de Arassuahy, no k. 305, a contar do ponto de partida.

Proseguindo sempre pelas altas vertentes das aguas do Jequetahy, o trem sobe até a cota 730 (k. 1.004), onde apanha as aguas do correjo Lavagem (\*).

Eng.º Navarro — K. 1.014.740

Primitiva "Malhada do Meio". João do Nascimento Navarro, Engenheiro Residente, morto em um desastre entre Itatiaia e Barão Homem de Mello (linha de S. Paulo), em 1907.

Serve á povoação de Malhada do Meio.

Oitocentos metros depois da estação a linha corta o correjo Limoeiro (ponte de 4<sup>m</sup>,40), e um pouco além o correjo Lavagem. Desenvolvendo-se pela bacia do Baixinho e passando pela garganta deste nome, vae apanhar aguas do riacho do Barro, seguindo em demanda da garganta da Estrada Real. Transposta esta, a linha contorna as cabeceiras do correjo Tabúa.

Ao norte avista-se a serra dos FONSECAS, ramificação da cordilheira do Espinhaço.

No k. 1.020.278 é cortado o rio Laranjeiras, por uma ponte de 10<sup>m</sup>,00; transpostas as gargantas do Algodão e da Maria Preta, o trem atravessa (k. 1.038.018) o rio Cachoeira, por uma ponte de 41<sup>m</sup>,90, e passando ainda pela garganta do Jatobázinho, desce pelo valle do Angicos, em cuja margem esquerda fica a estação

## BOCAYUVA

Rio .....	1.045 k. 395
B. Horizonte .....	469 k. 428
Altitude .....	662 m. 000

*Bocayuva* — o mesmo que *Macaúba*, *macahyba*, *bacahyba*: palmeira. (*Acrocomia sclerocarpa*. Martius.)

A estação está situada na cidade de Bocayuva, cujo nome representa uma homenagem ao General Quintino Bocayuva, por ter este conseguido a transferencia da séde da villa, de Jequetahy, onde era localizada, para o actual sitio em que se encontra a cidade.

A primitiva povoação de Bomfim de Montes Claros, depois Villa Nova de Jequetahy (14 de novembro de 1873)

---

(\*) No k. 1.000 foi projectada, quando se construiu a linha, uma estação que se chamaria "Centenario".

e actual cidade de Bocayuva, possui 2.800 predios, 1 avenida, 18 ruas, 10 travessas e 4 praças.

Tem 11 escolas primarias e 1 instituto de assistencia. E' abastecida por um sortido mercado e possui matadouro. Conta 4 egrejas.

Está situada ás margens do Guavinipan, affluente do Jequetahy.

Bocayuva é séde de um destacamento de machinas.

POPULAÇÃO — 37.800 h. — Da séde, 21.800.

SUPERFICIE — 6.479 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Bocayuva; Olhos d'Agua (60 k.); Terra Branca (88 k.); Barreiros (72 k.) e Tayobas.

POVOAÇÕES — *Bocayuva*: Bom Successo, 20 — Carne Secca, 24 — Malhada do Meio, 30 — Morrinhos, 6 — Rio das Pedras, 30 — Santa Clara, 18 — Santa Rosa, 30 — Sitio, 40 — Tatú, 2 — Tolda, 20 e Vaquejada, 12. *Olhos d'Agua*: Barreiro, 6 — Bom Jardim, 18 — Duas Barras, 36 — Estrellas, 18 — Jardim, 30 e Santa Maria, 3. *Terra Branca*: Macahúbas, 20 — Machados, 24 — Santa Cruz, 18 — São João, 6. *Barreiros*: Burity Grande, 18 — Cabral, 30 — Carrapato, 18 e Espirito Santo, 18.

LIMITES — Diamantina, 163; Itamarandiba; Grão Mogol (\*), 180; Montes Claros, 60; Inconfidencia, 108 e Pirapóra, 184.

RIOS — O Jequetahy, o Lages, o Ferreiro, todos formando cachoeiras, das quaes é mais importante a do Cachoeirão (1.200 cvs.), no Jequetahy. O municipio é regado por innumeros outros pequenos cursos dagua, entre elles os rios S. Lamberto e Guavinipan.

SERRAS — A dos FONSECAS.

CLIMA — Salubre, com a temperatura média de 20°,6.

PRODUÇÃO — O municipio, que possui jazidas de diamantes, ouro e crystal de rocha, é rico em mattas e conta 361 estabelecimentos agricolas, produzindo abundantemente o algodão, o amendoim, o arroz, a canna e a mandioca.

---

(\*) No municipio de Grão Mogol, districto de Crystalia, existe um tunnel natural (Gruta do Cascalhão), com cerca de 2 k. de extensão, podendo ser atravessado de um a outro lado. Possui varias e interessantes galerias, com a temperatura sensivelmente variada de uma para outra.

Conta 9.000 pés de café. As suas industrias se desenvolvem em torno da pecuaria (95.000 cabeças de gado), da extracção de madeiras, da fabricacção do assucar, da aguardente e dos lacticínios. Exporta toucinho, couros, algodão, fumo, batatas, tecidos, madeiras, tijolos, telhas, etc. Preço das terras: 18\$. o hectare.

VIAÇÃO — A Central possui seis estações no municipio, cujo territorio é percorrido por cerca de 300 k. de estradas de rodagem.

\* \* \*

Partindo de Bocayuva, o trem transpõe, setecentos e vinte metros depois da eslação, o correjo Angicos (ponte de 20<sup>m</sup>,00) e logo em seguida corta o correjo Macahúbas (ponte de 10<sup>m</sup>,00).

Os correjos Jacarézinho (k. 1.052.750) e Genipapeiro. (k. 1.054.424) são tambem transpostos por pontilhões de 3<sup>m</sup>,00 cada um.

Antes de passar pela vargem do Limoeiro, a linha corta ainda o riacho do Barro; o trem sobe, afim de attingir a garganta do Traçadal (altitude 739<sup>m</sup>,000), formada por contrafortes da serra dos Veados, que se descortina a noroeste.

*Camillo Prates* — K. 1.056.834

Primitiva "Engenheiro Dolabella". Camillo Prates, politico mineiro.

Depois de cortado o correjo Traçadal por uma ponte de 10<sup>m</sup>,00 (k. 1.057.750) é por fim transposta a garganta referida, passando o trem da bacia do Jequetahy para a do Verde Grande (\*).

Apanhando agora as aguas do Verde Grande, attingido pela linha nas suas origens, o trem vae descendo as altas vertentes deste rio.

---

(\*) Rio Verde Grande — Nasce no pianalto do Mocotó, municipio de Montes Claros, districto da sede.

Nas direcções S-N e L-O e com 495 k. banha os municipios de Montes Claros, Brasilia, Grão Mogol, Tremedal, Januaria e serve de divisa entre os Estados de Minas e Bahia, desde o arraial da Caatinga (bahiano) até ao porto de Melancias (tambem bahiano), situado na sua fóz.

São seus principaes tributarios: Juramento, Vacca Brava, Canna Brava, ribeirão S. Domingos, ribeirão das Mamonas, rio Gorutuba e Rio Verde Pequeno, na margem direita; rio Serra, ribeirão do Ouro e rio Arapoim, na esquerda.

Cortado o correjo Mucambinho, por um pontilhão de 8<sup>m</sup>,00 (k. 1.071.885), desce ainda o trem, transpondo o Rio Verde e chegando a

*Pires e Albuquerque* — K. 1.073.894

Primitiva "Rio Verde". Eng.º Manuel Pires de Carvalho e Albuquerque, Sub-Director interino da 6ª Divisão ao tempo da inauguração do trecho que vamos percorrendo.

Esta estação serve ao districto de Itacambira, (\*) do visinho municipio de Grão Mogol.

Depois da estação o trem corta o correjo Vargem Alegre (k. 1.075.950) por um pontilhão de 3<sup>m</sup>,70. No k. 1.076.690, atravessa o correjo Brejinho (pontilhão de 3<sup>m</sup>,70); e tomando a direcção noroeste, rodeia as fraldas orientaes da serra dos Veados.

No k. 1.086.692 é transposta uma ponte de 12<sup>m</sup>,00, sobre o Rio das Pedras; logo além, fica a estação

*Juramento* — K. 1.086.955

Toma o nome do rico e prospero districto a que serve e cuja séde está situada 18 k. á léste.

Depois de Juramento é ainda o Rio Verde atravessado (k. 1.087.110) por uma ponte de 32<sup>m</sup>,00, entrando o trem no municipio de Montes Claros.

No k. 1.088.010, é transposto o rio Barreiro d'Anta (ponte de 11<sup>m</sup>,70) cujo valle vae a linha seguindo até a garganta do Boqueirão (cóta 739):

*Antonio Olyntho* — K. 1.106.357

Antonio Olyntho dos Santos Pires, que, como Ministro da pasta respectiva, prestou grandes serviços á viação ferrea nacional.

Deixando a estação, a linha apanha aguas do rio Cruzeiro, que afinal é transposto por uma ponte de 10<sup>m</sup>,00 (k. 1.107.404) e, novamente na sua direcção geral de nordeste, vae buscar a garganta dos Paus Pretos, divisor das

---

(\*) *Ita*, pedra, *cãa*, matto; *bir*, pontudo — pedra pontuda que sãe do matto. A serra de Itacambira relembra a Lagõa de Vupabuçũ, em cujas margens pretendia Fernão Dias encontrar os socavões de Marcos Azereado, recheados de esmeraldas (1781). A povoação de Itacambira foi fundada nessa época para servir de celleiro e de guardaõ do districto das esmeraldas.

aguas dos rios Cruzeiro e Vieira, rio este em cuja margem direita está situada a estação de

## MONTES CLAROS

Rio .....	1.115 k. 863
B. Horizonte .....	539 k. 896
Altitude .....	638 m. 000

Um nucleo de população em torno da fazenda Mucam-binho, originou a villa (1831) e depois (1859) cidade de Montes Claros, primitivamente arraial de Formigas, fundado pelo Capitão Antonio Gonçalves Figueira, cunhado do Tenente General Mathias Cardoso de Almeida.

Construida em vasta planicie, a cidade apresenta um aspecto colonial que contrasta vivamente com o bulicio da sua grande actividade commercial.

O facto social da abolição teve em Montes Claros uma das suas paginas mais brilhantes; a criação e a efficiencia da Sociedade Beneficente Emancipadora, cujos fructos começaram pela carta de alforria concedida á escrava Carolina, a 14 de fevereiro de 1887, conforme documento da epoca.

Tem luz e força electrica, mercado, telephonia, 4 jornaes periodicos, theatro, cinema, 20 escolas primarias, Escola Normal, Agencia Bancaria, Posto Meteorologico e hospital.

Conta 3.800 predios, 2 avenidas, 27 ruas, 10 travessas e 9 praças. Possui além da Matriz, 4 igrejas.

E' séde de Bispado.

POPULAÇÃO — 68.480 h. — Da séde, 32.349.

SUPERFICIE — 7.557 km<sup>2</sup>.

DISTRICTOS — Montes Claros; Morrinhos (30 k.); Jura-mento (52 k.) e Bella Vista (50 k.).

POVOAÇÕES — *Montes Claros*: Bairro dos Bois, 3 — Burity, 21 — Cedro, 6 — Guiné, 15 — Morro Vermelho, 36 — Rio do Fogo, 21 — Rebentão, 19 — Salto, 24 — S. Geraldo, 9 — Vereda, 33 e Vieira, 12. *Morrinhos*: Barreiros, 24 — Bom Sucesso, 12 — Graça, 60 — Santa Rosa, 30 — Veados, 6 e Vista Alegre, 30. *Bella Vista*: Ermidinha, 24 — Patys. 30 e S. Bento, 21.

LIMITES — Inconfidencia, 72; Bocayuva, 60; Grão Mogol, 144; Brejo das Almas, 45 e Brasilia, 108.

RIOS — O Cedro, o Vieira, o Verde Grande, o Juramento, o Saracura, o Pacuhy e grande quantidade de outros cursos d'agua.

A cachoeira do Theodosio, (650 cvs.) no rio Saracura, é a mais importante das cinco cachoeiras do municipio, em cujo territorio existem tambem doze grandes lagôas; entre estas a de João Ferro, que fica a 6 k. da cidade.

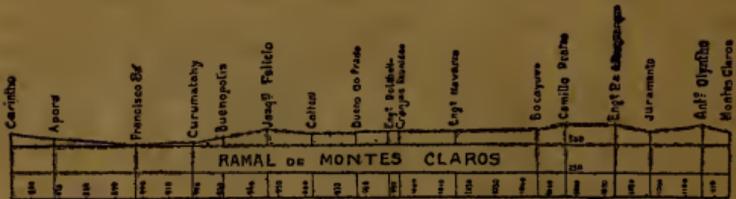
SERRAS — Boqueirão, Lazan, Comprida, S. Domingos, Santa Maria e Espigão do Salitre.

CLIMA — Bom, com a temp. méd. de 23°5.

PRODUCCÃO — Mattas, calcareos, mica, salitre, chumbo, são as riquezas naturaes do municipio, que produz algodão, canna, mandioca, fumo e arroz. Conta 1.410 estabelecimentos agricolas. Possui grande criação de gado (191.000 cabeças) e tem engenhos de assucar, de aguardente, de algodão, além de cortume e de fabrica de tecidos. Preço das terras: 18\$. o hectare.

VIAÇÃO — O municipio é cortado por cerca de 450 kilometros de estradas de rodagem que se vão, rapidamente, adaptando ao transito de automoveis.

E finaliza aqui, por enquanto, o ramal de Montes Claros,



## Índice alfabético e histórico das estações

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PÁGINA
Aarão Reis.....	Centro.....	993	1.274	172
Acaíaca.....	Ponte Nova...	608	891	344
Affonso Arinos.....	Centro.....	230	512	103
Aguiar Moreira.....	Centro.....	536	818	142
<i>Aguiar Moreira</i> .....	Pi uete.....	297	237	311
Alfredo de Vasconcellos.....	Centro.....	390	672	128
Alliança.....	Centro.....	154	436	95
<i>Almirante Barroso</i> .....	Centro.....	000	500	43
Almorrêimas.....	Centro.....	574	855	187
<i>Alto de Sant' Anna</i> .....	Centro.....	205	488	101
Anchieta.....	Centro.....	27	472	74
Andrade Pinto.....	Centro.....	171	453	96
<i>Andrade Pinto</i> .....	S. Paulo.....	336	163	267
Angelina.....	Pi uete.....	283	225	310
Antonio Olyntho.....	M. Claros....	1.107	1.389	380
Aporá.....	M. Claros....	870	1.152	373
Apparecida.....	S. Paulo.....	298	201	260
Araçá.....	Centro.....	729	1.011	163

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
<i>Aranha</i> .....	Centro.....	567	849	187
Arco Verde.....	Centro.....	669	950	159
Arrojado Lisbôa.....	Centro.....	515	797	183
Arrudas.....	Centro.....	602	884	204
Astréa.....	Bananal.....	167	352	304
Austin.....	Centro.....	45	454	77
<i>Avellar</i> .....	Centro.....	178	460	97
Bananal.....	Bananal.....	184	371	305
Bananeiras.....	Centro.....	461	743	132
Bangú.....	Angra.....	32	486	213
Barão de Vassouras.....	Centro.....	129	411	92
Barão de Angra.....	Centro.....	193	475	99
Barão do Guaicuhy.....	Diamantina. . .	973	1.255	369
Barão Homem de Mello.....	S. Paulo.....	204	296	246
<i>Barão Homem de Mello</i> .....	S. Paulo.....	422	77	278
Barão de Nepomuceno.....	Centro.....	232	513	104
<i>Baraúna</i> .....	Diamantina... .	973	1.255	369
Barbacena.....	Centro.....	379	660	124
Barbosa Lage.....	Centro.....	284	567	115
<i>Barra Longa</i> .....	Centro.....	230	512	103
Barra do Pirahy.....	Centro.....	109	391	87
Barra Mansa.....	S. Paulo.....	154	345	239
<i>Barranco Alto</i> .....	S. Paulo.....	315	104	263
Barreiro.....	Centro.....	635	907	192
Belém.....	Centro.....	62	438	78
Bella Vista.....	Piquete.....	297	237	311
Bello Horizonte.....	Centro.....	640	922	194

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Bello Valle.....	Centro.....	531	812	184
Beltrão.....	Centro.....	895	1.177	170
Bemfica.....	Centro.....	289	571	115
<i>Benjamin Jacob</i> .....	Centro.....	618	900	153
Benjamin Jacob.....	Centro.....	523	806	184
Bias Fortes.....	Centro.....	395	677	129
Bicas.....	Centro.....	606	889	151
<i>Bifurcação</i> .....	Centro.....	65	434	80
Bôa Sorte.....	Piranga.....	341	622	325
<i>Bôa Vista</i> .....	Centro.....	178	460	97
<i>Bôa Vista</i> .....	S. Paulo.....	217	282	247
<i>Bocaina</i> .....	Centro.....	492	774	137
Bocayuva.....	M. Claros....	1.046	1.318	377
Bom Jesus.....	S. Paulo.....	416	84	278
Bom Destino.....	Piranga.....	347	628	326
<i>Bom Retiro</i> .....	Ponte Nova ..	616	899	344
Braz Cubas.....	S. Paulo.....	454	45	284
Brumadinho.....	Centro.....	580	862	183
Buarque de Macedo.....	Centro.....	450	721	132
Bueno do Prado.....	M. Claros....	978	1.250	376
Buenopolis.....	M. Claros....	930	1.212	375
Bulhões.....	S. Paulo.....	183	317	243
Buritys.....	Centro.....	977	1.259	171
Burnier.....	Centro.....	498	780	137
Cabangú.....	Centro.....	342	624	121
Cabuçú.....	Austin... ..	50	460	233
Caçapava.....	S. Paulo.....	366	133	270

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
<i>Cachamby</i> .....	Centro....	10	489	70
Cachoeira.....	S. Paulo.....	266	233	253
Cachoeira.....	Santa Barbara.	735	1.018	363
<i>Cachoeira Grande</i> .....	Centro.....	649	931	156
<i>Cachopa</i> .....	Centro....	830	1.112	168
Caetano Furquim.....	Centro....	648	930	205
<i>Caetano Furquim</i> .....	Centro.....	129	411	92
<i>Caeté</i> .....	Santa Barbara.	608	890	353
Cafundó.....	Bananal.....	165	352	304
<i>Caiçara</i> .....	M. Claros....	978	1.250	376
Calafate.....	Centro....	636	918	193
Calmon Vianna.....	S. Paulo.....	465	35	285
<i>Camapuam</i> .....	Centro....	505	787	181
Camillo Prates.....	M. Claros ...	1.057	1.342	379
<i>Camillo Prates</i> .....	M. Claros	990	1.273	376
Campinho.....	Campinho....	18	431	72
<i>Campo</i> .....	Centro....	000	500	14
Campo Alegre.....	Piranga...	333	614	324
<i>Campo Bello</i> .....	S. Paulo..	204	296	246
Campo Grande.....	Angra....	42	496	214
Cannas.....	S. Paulo.....	273	226	255
Capitão Eduardo.....	Centro.....	602	884	151
Caramujos.....	Centro....	57	442	78
Carandahy.....	Centro.....	420	702	129
Carioca.....	Centro....	540	822	186
Carlos Campos.....	S. Paulo.....	491	8	287
Carlos Niemeyer.....	Centro.....	166	443	96

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Carvalho de Almeida.....	Centro.....	715	997	162
Carvalho Araujo.....	S. Paulo.....	475	24	286
<i>Carvalho de Britto</i> .....	Centro.....	653	935	206
Casal.....	Centro.....	160	441	96
Cascadura.....	Centro.....	16	484	71
Cattoni.....	M. Claros....	962	1.244	375
Cedofeita.....	Centro.....	257	539	107
<i>Centenario</i> .....	M. Claros....	1.000	1.282	377
<i>Central</i> .....	Centro.....	000	500	14
Cesar de Souza.....	S. Paulo.....	445	54	281
<i>Chacrinha</i> .....	Centro.....	523	805	184
Chapeu d'Uvas.....	Centro.....	304	586	116
Christiano Ottoni.....	Centro.....	439	712	131
Chrockatt.....	Centro.....	492	774	137
Commendador Ermelino.....	Tieté.....	487	16	314
<i>Commercio</i> .....	Centro.....	147	429	95
<i>Concordia</i> .....	Centro.....	143	425	95
<i>Congonhas</i> .....	Centro.....	483	765	137
Congonhas do Campo.....	Centro.....	487	769	179
Conselheiro Matta.....	Diamantina...	937	1.219	358
Contria.....	Centro.....	876	1.157	170
<i>Coqueiros</i> .....	Angra.....	36	490	214
<i>Côrte</i> .....	Centro.....	000	500	14
Cordisburgo.....	Centro.....	744	1.026	164
Corintho.....	Centro.....	853	1.134	168
Corôa Grande.....	Angra.....	76	530	223
Coronel Barreiros.....	Piquete.....	292	229	310

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Coronel Magalhães Bastos.....	Angra.....	26	482	211
Cotegype.....	Centro.....	246	528	105
Crasto.....	Ponte Nova...	612	894	344
<i>Creosotagem</i> .....	Centro.....	282	564	115
Cruzeiro.....	S. Paulo.....	253	246	251
<i>Cupertino</i> .....	Centro.....	15	484	71
Curimatahy.....	M. Claros....	915	1.197	374
<i>Curralinho</i> .....	Centro.....	853	1.134	168
Cui vello.....	Centro.....	798	1.080	166
Cuyabá.....	Santa Barbara.	593	874	351
Derby Club.....	Centro.....	5	494	70
Deposito de Palmyra.....	Centro.....	322	603	117
Deodoro.....	Centro.....	23	476	73
Demetrio Ribeiro.....	Centro.....	122	404	92
<i>Desengano</i> .....	Centro.....	133	414	93
<i>Desvio do Matadouro</i> .....	Centro.....	642	925	204
<i>Desvio da Pedreira</i> .....	S. Paulo.....	233	258	250
Diamantina.....	Diamantina...	1.000	1.282	370
Dias Tavares.....	Centro.....	294	576	116
<i>Divisa</i> .....	S. Paulo.....	173	327	242
<i>Dom Bosco</i> .....	Ponte Nova...	508	790	332
Dom Bosco.....	Ponte Nova...	515	797	332
Dom Pedro 2º.....	Centro.....	000	499	69
Dom Silverio.....	Ponte Nova...	567	849	343
<i>Dona Clara</i> .....	Campinho....	18	481	72
<i>Dr. Frontin</i> .....	Centro.....	15	484	71
Dr. Joaquim Murtinho.....	Centro.....	478	760	136

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Dr. Lund.....	Centro.....	643	925	155
Dr. Sá Fortes.....	Centro.....	369	650	123
Edgard Werneck.....	Ponte Nova...	594	877	343
Ellison.....	Centro. . . . .	69	430	81
<i>Embaiaçãia</i> .....	M. Claros....	946	1.229	375
Embaú.....	S. Paulo.....	260	239	253
Encantado.....	Centro.....	13	486	71
Eng <sup>o</sup> . Araripe.....	Austin.....	60	470	233
Eng <sup>o</sup> . Arthur Alvim.....	S. Paulo.....	484	15	285
Eng <sup>o</sup> . Bianor.....	S. Paulo.....	222	276	248
Eng <sup>o</sup> . Caetano Lopes.....	Centro.....	499	781	180
Eng <sup>o</sup> . Corrêa.....	Centro.....	510	792	139
Eng <sup>o</sup> . Dolabella.....	M. Claros....	990	1.273	376
<i>Eng<sup>o</sup>. Dolabella</i> .....	M. Claros....	1.057	1.342	379
<i>Eng<sup>o</sup>. Dutra</i> .....	M. Claros....	870	1.152	373
Eng <sup>o</sup> . Feio.....	Tieté.....	474	30	314
Eng <sup>o</sup> . Goulart.....	Tieté.....	491	12	315
Eng <sup>o</sup> . Heitor Lyra.....	Austin.....	69	479	234
Eng <sup>o</sup> . Junqueira.....	Augra.....	99	553	227
Eng <sup>o</sup> . M. Guimarães.....	S. Paulo.....	385	113	273
Eng <sup>o</sup> . Navarro.....	M. Claros....	1.015	1.296	377
<i>Eng<sup>o</sup>. Navarro</i> .....	Lima Duarte..	312	595	318
Eng <sup>o</sup> . Nelva.....	S. Paulo.....	288	211	257
<i>Eng<sup>o</sup>. Neiva</i> .....	Centro.....	29	470	74
<i>Eng<sup>o</sup>. Neiva</i> .....	S. Paulo.....	116	383	237
Eng <sup>o</sup> . Neri Ferreira.....	Centro.....	92	408	85
Eng <sup>o</sup> . Passos.....	S. Paulo.....	217	282	247

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
<i>Engº. Recemvindo</i> .....	Centro.....	331	613	121
<i>Engº. Sá e Silva</i> .....	S. Paulo.....	359	140	270
<i>Engº. S. Paulo</i> .....	S. Paulo.....	497	2	287
<i>Engº. Trindade</i> .....	Tieté.....	495	8	315
<i>Engº. Trindade</i> .....	Angra.....	46	501	216
<i>Engenho de Dentro</i> .....	Centro.....	12	487	70
<i>Engenho Novo</i> .....	Centro.....	9	490	70
<i>Entre Rios</i> .....	Centro.....	198	480	99
<i>Entroncamento</i> .....	Santa Barbara.	753	1.036	364
<i>Escriptorio Urbano</i> .....	S. Paulo.....	500	000	69
<i>Esperança</i> .....	Centro.....	528	810	141
<i>Espirito Santo</i> .....	Centro.....	239	522	105
<i>Estação Alfandega</i> .....	Centro.....	000	499	69
<i>Estrella do Norte</i> .....	Piquete.....	299	237	312
<i>Eugenio de Mello</i> .....	S. Paulo.....	377	123	272
<i>Ewbank</i> .....	Centro.....	311	592	117
<i>Fecho do Funil</i> .....	Centro.....	587	478	188
<i>Felippe dos Santos</i> .....	Ponte Nova ..	616	898	344
<i>Fernandes Pinheiro</i> .....	Centro.....	205	487	101
<i>Ferraz de Vasconcellos</i> .....	S. Paulo.....	468	31	285
<i>Floralia</i> .....	Santa Barbara.	681	964	360
<i>Floriano</i> .....	S. Paulo.....	173	327	242
<i>Francisco Bernardino</i> .....	Centro.....	279	562	115
<i>Francisco Ramos</i> .....	Piquete.....	294	331	310
<i>Francisco Sá</i> .....	M. Claros....	898	1.180	374
<i>Frederico Lage</i> .....	Centro.....	294	576	116
<i>Freitas</i> .....	Centro.....	648	930	205

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PÁGINA
<i>Furquim</i> .....	Ponte Nova...	594	877	343
<i>Gagé</i> .....	Centro.....	474	756	136
<i>Gambôa</i> .....	Maritima.....	2	501	403
<i>Gamelleira</i> .....	Centro.....	634	916	193
<i>Gaya</i> .....	Centro.....	561	843	143
<i>Gaya</i> .....	Santa Barbara.	586	868	349
<i>General Carneiro</i> .....	Centro.....	591	873	150
<i>General Mendes de Moraes</i> ...	Piquete.....	300	238	312
<i>Gloria</i> .....	Bananal.....	174	359	304
<i>Gongo Socco</i> .....	Santa Barbara.	634	902	356
<i>Gorceix</i> .....	Santa Barbara.	604	887	352
<i>Gouvêa</i> .....	Diamantina...	973	1.256	369
<i>Granjas Reunidas</i> .....	M. Claros....	972	1.260	376
<i>Guahyba</i> .....	M. Claros....	919	1.201	374
<i>Guararema</i> .....	S. Paulo.....	426	73	279
<i>Guaratinguetá</i> .....	S. Paulo.....	294	205	257
<i>Guayaúna</i> .....	S. Paulo.....	492	7	287
<i>Guayó</i> .....	S. Paulo.....	463	36	285
<i>Guedes da Costa</i> .....	Centro.....	65	434	80
<i>Guinda</i> .....	Diamantina...	989	1.271	369
<i>Gustavo da Silveira</i> .....	Centro.....	788	1.069	165
<i>Hargreaves</i> .....	Ponte Nova...	515	797	332
<i>Hargreaves</i> .....	Ponte Nova...	508	790	332
<i>Harmonia</i> .....	Bananal.....	161	346	303
<i>Herculano Penna</i> .....	Centro.....	425	707	131
<i>Hermillo Alves</i> .....	Centro.....	411	692	129
<i>Honorio Bicalho</i> .....	Centro.....	561	843	143

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
<i>Horta Velha</i> .....	Centro.....	643	925	155
Horto Florestal.....	Centro.....	645	928	205
<i>Hospital</i> .....	Centro.....	729	1.011	163
Humberto Antunes.....	Centro.....	90	410	85
<i>Humberto Antunes</i> .....	Centro.....	40	459	77
Ibiretê.....	Centro.....	613	835	190
Ibicuihy.....	Angra.....	96	550	226
Igrejinha.....	Lima Duarte...	296	578	318
<i>Imperial</i> .....	Centro.....	4	495	70
Independencia.....	Centro.....	1.008	1.290	176
Inhoahyba.....	Angra.....	46	500	216
Inspector Octalicio.....	S. Paulo.....	233	258	250
<i>Intermediaria</i> .....	Centro.....	10	489	403
Itá.....	Ponte Nova...	628	911	344
<i>Itabira do Campo</i> .....	Centro.....	524	806	139
Itabirito.....	Centro.....	524	806	139
<i>Itacolomy</i> .....	Ponte Nova...	544	826	339
Itacurussá.....	Angra.....	82	536	224
Itaguahy.....	Angra.....	66	520	221
Itahym.....	Tieté.....	478	25	314
Itajurú.....	Santa Barbara.	694	977	360
Itaquaquecetuba.....	Tieté.....	471	32	313
Itaquera.....	S. Paulo.....	481	19	285
Itatiaia.....	S. Paulo.....	212	288	247
Jacaré.....	Centro.....	592	824	189
Jacarehy.....	S. Paulo.....	407	92	276
Jatobá.....	Centro.....	620	902	192

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
<i>Jequetahy</i> .....	M. Claros.....	990	1.271	376
João Ayres.....	Centro.....	352	634	123
<i>João Gomes</i> .....	Centro.....	325	606	118
João Pinheiro.....	Santa Barbara.	600	883	352
João Ribeiro.....	Centro.....	505	787	181
João Vasconcellos.....	Santa Barbara.	620	902	355
Joaquim Felício.....	M. Claros.....	946	1.228	375
José Bonifácio.....	Piranga.....	368	650	327
<i>Jubileu</i> .....	Centro.....	478	760	136
Juíz de Fóra.....	Centro.....	276	558	110
Juparanã.....	Centro.....	133	414	93
Juramento.....	M. Claros.....	1.089	1.372	380
Kilometro 392.....	Centro.....	392	674	128
Kilometro 882.....	M. Claros.....	882	1.165	374
Kosmos. ....	Angra.....	48	503	217
Lafayette.....	Centro.....	463	745	132
<i>Lageado</i> .....	S. Paulo.....	475	24	286
Lages.....	Patacamby...	68	443	80
Lassance.....	Centro.....	919	1.201	171
Lauro Müller.....	Centro.....	3	496	70
Lavras Velhas.....	Ponte Nova...	583	856	343
Lavrinhas.....	S. Paulo.....	246	253	251
Leprosario.....	Centro.....	595	677	189
Lima Duarte.....	Lima Duarte...	341	623	320
<i>Limeira</i> .....	Piquete.....	300	240	312
Límoeiro.....	S. Paulo.....	400	99	275
Límoeiro.....	Diamantina...	900	1.183	368

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
<i>Livramento</i> .....	Piranga.....	351	632	326
Lobo Leite.....	Centro.....	483	765	137
Lorena.....	S. Paulo.....	281	218	255
<i>Ludovino Martins</i> .....	Centro.....	289	571	115
Luis Carlos.....	S. Paulo.....	433	67	280
Luis de Paula.....	S. Paulo.....	118	381	237
Macacos.....	Santa Barbara.....	727	1.010	363
Madureira.....	Centro.....	17	482	72
<i>Malhada do Meio</i> .....	M. Claros.....	1.015	1.296	377
Manejo.....	Lima Duarte... ..	313	614	319
Manga.....	Santa Barbara.....	669	952	360
Mangaratiba.....	Angra.....	104	558	227
Mangueira.....	Centro.....	5	494	70
Manuel Balbino.....	Lima Duarte... ..	294	576	318
Mantiqueira.....	Centro.....	338	619	121
Maquiné.....	Centro.....	765	1.047	165
<i>Marechal Faria</i> .....	Piquete.....	288	248	310
Marechal Hermes.....	Centro.....	21	478	72
Marechal Jardim.....	S. Paulo.....	198	301	246
Marianna.....	Ponte Nova... ..	558	840	340
Mariano Procopio.....	Centro.....	278	560	114
Marinhos.....	Centro.....	554	836	187
Mario Bello.....	Centro.....	72	428	81
Maritima.....	Maritima.....	2	501	69
Martins Costa.....	Centro.....	97	402	86
Marzagão.....	Centro.....	593	875	205
Mascarenhas.....	Centro.....	770	1.052	165

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Matadouro.....	Matadouro....	57	512	218
Mathias Barbosa.....	Centro.....	253	538	106
Mattosinhos.....	Centro.....	659	941	157
Maxambomba.....	Centro.....	36	464	75
Mello Franco.....	Centro.....	567	848	187
Mendes.....	Centro.....	93	406	86
Mercês.....	Piranga.....	382	663	323
Mesquita.....	Centro.....	32	467	75
Metallurgica.....	Ponte Nova...	508	790	332
Meyer.....	Centro.....	10	489	70
Minas.....	Centro.....	640	922	194
Moça Bonita.....	Angra.....	29	506	213
Moeda.....	Centro.....	544	826	186
Mogy das Cruzes.....	S. Paulo.....	450	49	282
Monjolos.....	Diamantina....	908	1.190	368
Monlevade.....	Santa Barbara.	718	1.001	363
Monteiro de Barros.....	Centro.....	542	824	143
Montes Claros.....	M. Claros....	1.116	1.399	381
Moóca.....	S. Paulo.....	498	2	287
Moreira Cesar.....	S. Paulo.....	315	184	263
Morro Agudo.....	Centro.....	40	459	77
Morro Grande.....	Santa Barbara.	649	931	356
Morsing.....	Centro.....	99	401	86
Mundéos.....	Santa Barbara.	604	887	352
Muriquy.....	Angra.....	86	540	224
Nazareth.....	Centro.....	27	472	74
Nilopolis.....	Centro.....	29	470	74

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Norte.....	S. Paulo.....	499	000	287
Norte Cargas.....	S. Paulo.....	497	2	287
Nova Granja.....	Centro.....	633	915	154
Nova Iguassú.....	Centro.....	36	464	75
<i>Novazs</i> .....	Piquete.....	294	333	310
<i>Novaes</i> .....	Bananal.....	—	—	304
Olinda.....	Centro. . . . .	28	472	403
<i>Oliveira Botelho</i> .....	S. Paulo.....	189	311	243
Oliveira Fortes.....	Piranga.....	351	632	326
<i>Oriente</i> .....	Centro.....	72	428	81
Orvalho.....	Lima Duarte..	324	607	319
Osorio de Almeida.....	Centro.....	830	1.112	168
Oswaldo Cruz.....	Centro.....	19	480	72
<i>Otoni</i> .....	Centro.....	49	450	77
<i>Otoni</i> .....	Centro.....	90	409	85
Ouro Preto.....	Ponte Nova...	541	823	334
Paciencia.....	Angra.....	50	504	217
Paiva.....	Piranga.....	361	643	327
Palmeiras.....	Centro.....	83	417	82
<i>Palmyra</i> .....	Centro.....	325	606	118
Paracamby.....	Paracamby....	71	445	80
Parada Lima Duarte.....	Lima Duarte..	339	622	319
Parada do Mello .....	Centro.....	138	420	94
<i>Parada de Mendes</i> .....	Centro.....	92	407	85
<i>Parada do Prado</i> .....	Angra .....	56	532	220
<i>Parada 1ª</i> .....	S. Paulo.....	498	2	287
<i>Parada 2ª</i> .....	S. Paulo.....	497	3	287

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
<i>Parada 3ª</i> .....	S. Paulo.....	497	3	287
<i>Parada 4ª</i> .....	S. Paulo.....	495	5	287
<i>Parada 5ª</i> .....	S. Paulo.....	494	6	287
<i>Parahyba do Sul</i> .....	Centro.....	188	469	97
<i>Parahybuna</i> .....	Centro.....	226	508	103
<i>Passa Vinte</i> .....	S. Paulo.....	173	327	242
<i>Passagem</i> .....	Ponte Nova...	548	830	340
<i>Paty</i> .....	Centro.....	171	454	96
<i>Paulo de Frontin</i> .....	Centro.....	86	414	82
<i>Paz</i> .....	Centro.....	659	941	157
<i>Pecuaría</i> .....	Centro.....	282	564	115
<i>Pedra do Sino</i> .....	Centro.....	430	712	131
<i>Pedro Leopoldo</i> .....	Centro.....	649	930	156
<i>Penha</i> .....	Penha.....	493	7	287
<i>Penido</i> .....	Lima Duarte..	304	586	318
<i>Peripery</i> .....	Centro.....	661	943	158
<i>Picão</i> .....	Centro.....	812	1.094	163
<i>Piedade</i> .....	Centro.....	14	485	71
<i>Pindamonhangaba</i> .....	S. Paulo.....	326	173	263
<i>Pindahyba</i> .....	Centro.....	770	1.052	165
<i>Pinheiro</i> .....	S. Paulo.....	131	369	237
<i>Piquete</i> .....	Piquete.....	298	238	311
<i>Pirapóra</i> .....	Centro.....	1.006	1.288	172
<i>Pires e Albuquerque</i> .....	M. Claros....	1.073	1.356	380
<i>Poá</i> .....	S. Paulo.....	466	33	285
<i>Pombal</i> .....	S. Paulo.....	165	334	242
<i>Pompeu</i> .....	Santa Barbara.	590	872	351

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
<i>Ponte do Arame</i> .....	Centro.....	538	820	142
Ponte Nova.....	Ponte Nova...	644	927	345
Ponte do Parahyba.....	Piquete.....	284	223	310
<i>Ponto do Carreiro</i> .....	Centro.....	8	491	70
Porto Faria.....	Centro.....	940	1.222	171
<i>Posto do Rasgão</i> .....	Centro:.....	76	423	81
<i>Posto da 6ª Divisão</i> .....	Centro.....	72	428	81
Praia Grande.....	Angra.....	89	544	225
<i>Praia Formosa</i> .....	Centro.....	3	496	70
Pref. Bento Ribeiro.....	Centro.....	20	479	72
Primavera.....	S. Paulo.....	169	230	242
Prudente de Moraes.....	Centro.....	672	954	159
Pulverização.....	S. Paulo.....	111	388	237
Queimados.....	Centro.....	49	450	77
Queluz.....	S. Paulo.....	229	271	248
Quintino Bocayuva.....	Centro.....	15	484	71
Quinze de Novembro.....	S. Paulo.....	477	22	286
Quiririm.....	S. Paulo.....	353	146	270
Rademaker.....	S. Paulo.....	139	360	238
<i>Rancho Novo</i> .....	Santa Barbara.	620	902	355
Raposos.....	Centro.....	571	853	144
<i>Rapé</i> .....	Bananal.....	178	363	304
Realengó.....	Angra.....	28	482	211
<i>Registro</i> .....	Centro.....	369	650	123
Ressaquinha.....	Centro.....	403	685	129
Retiro.....	Centro.....	267	549	109
Rezende.....	S. Paulo.....	191	309	243

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
<i>Riacho Fundo</i> .....	Centro.....	770	1.052	165
<i>Riacho das Varas</i> .....	Diamantina ...	937	1.219	368
Riachuelo.....	Centro.....	8	491	70
Rialto.....	Bananal.....	169	355	304
Ribeira.....	Angra.....	101	458	227
Ribeirão.....	Ponte Nova...	640	907	345
Ribeirão do Carmo.....	Ponte Nova...	579	861	343
Ribeirão da Matta.....	Centro.....	621	902	153
Ricardo de Albuquerque.....	Centro.....	25	474	74
Rio Acima.....	Centro.....	551	833	143
<i>Rio das Mortes</i> .....	Centro.....	129	411	92
<i>Rio Novo</i> .....	Centro.....	278	560	114
<i>Rio das Pedras</i> .....	Centro.....	19	480	72
Rio Pinho.....	Piranga.....	335	617	325
Rio Piracicaba.....	Santa Barbara.	702	985	361
<i>Rio das Velhas</i> .....	Centro.....	611	893	152
<i>Rio S. Pedro</i> .....	Centro.....	57	442	78
<i>Rio Verde</i> .....	M. Claros.....	1.074	1.357	330
Roça do Brejo.....	Diamantina...	875	757	367
Roça Grande.....	Centro.....	586	868	150
Rocha.....	Centro.....	7	492	70
Rocha Dias.....	Centro.....	345	627	122
Rodeador.....	Diamantina...	921	1.203	368
<i>Rodeio</i> .....	Centro.....	86	414	82
Rodrigo Silva.....	Ponte Nova...	521	803	333
<i>Rodrigues Alves</i> .....	Piquete.....	298	238	311
Roseira.....	S. Paulo.....	309	190	263

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Sabará.....	Centro.....	583	865	148
Sabaúna.....	S. Paulo.....	437	62	280
<i>Sahy</i> .....	Angra.....	92	546	225
Sampaio.....	Centro.....	8	491	70
Sanatorio.....	Centro.....	380	662	128
Sant'Anna.....	Centro.....	103	396	86
Santa Amelia.....	Piranga.....	375	657	327
Santa Barbara.....	Santa Barbara..	659	941	357
Santa Cecilia.....	S. Paulo.....	113	387	237
Santa Cruz.....	Angra.....	55	509	218
Santa Luzia.....	Centro.....	611	893	152
<i>Santa Luzia</i> .....	S. Paulo.....	371	128	272
Santissimo.....	Angra.....	36	490	214
Santo Angelo.....	S. Paulo.....	457	43	285
Santo Antonio.....	Bananal.....	163	348	303
Santo Hyppolito.....	Diamantina...	892	1.174	367
Santos Dumont.....	Centro.....	325	606	117
<i>Santos Dumont</i> .....	Centro.....	342	624	121
São Bento.....	Santa Barbara..	653	935	357
<i>São Caetano</i> .....	Ponte Nova...	579	861	343
São Christovão.....	Centro.....	4	595	70
São Diogo.....	Centro.....	2	497	69
São Francisco Xavier.....	Centro.....	6	493	70
São José dos Campos.....	S. Paulo.....	389	110	273
São José da Lagôa.....	Santa Barbara..	745	1.028	363
<i>São Julião</i> .....	Centro.....	498	780	137
São Miguel.....	Tieté.....	482	18	314

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
<i>São Miguel</i> .....	S. Paulo.....	482	18	286
<i>São Sebastião</i> .....	Ponte Nova...	567	849	343
São Silvestre.....	S. Paulo.....	421	79	278
<i>Sapopemba</i> .....	Centro.....	23	476	73
Sarzedo.....	Centro.....	602	884	189
Saudade.....	S. Paulo.....	157	343	242
Scheid.....	Centro.....	78	421	81
<i>Sebastião de Lacerda</i> .....	Centro.....	122	405	92
Sebastião de Lacerda.....	Centro.....	147	429	95
Senador Camará.....	Angra.....	34	488	214
Senador Vasconcellos.....	Angia.....	40	495	214
Sergio de Macedo.....	Centro.....	318	601	117
Serra.....	Centro.....	76	423	81
<i>Serra da Moeda</i> .....	Centro.....	515	797	183
Serraria.....	Centro.....	213	494	102
Sete Lagõas.....	Centro.....	685	967	159
Setembrino.....	Centro.....	286	568	115
Siderurgica.....	Santa Barbara.	587	869	350
Silva Freire.....	Centro.....	10	489	70
Silva Xavier.....	Centro.....	706	988	162
Sítio.....	Centro.....	364	645	123
Sobragy.....	Centro.....	239	521	105
Souza Aguiar.....	Centro.....	218	499	102
Souza Noschese.....	Centro.....	585	867	183
Suruby.....	S. Paulo.....	189	311	243
Suzano.....	S. Paulo.....	462	37	285
<i>Tabócas</i> .....	Centro.....	715	997	162

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
<i>Tabúa</i> .....	M. Claros.....	496	1.228	375
<i>Taipas</i> .....	Centro.....	425	707	131
Tamboril.....	Centro.....	813	1.094	168
Taubaté.....	S. Paulo.....	345	154	267
<i>Tavares de Lyra</i> .....	Piquete.....	293	233	310
Teixeira Leite.....	Centro.....	143	425	95
<i>Tombadouro</i> .....	Ponte Nova...	544	826	339
Todos os Santos.....	Centro.....	11	488	70
Tremembé.....	S. Paulo.....	337	162	266
Tres Barras.....	Bananal.....	178	365	304
Tres Póços.....	S. Paulo.....	136	363	233
Triangulo.....	S. Paulo.....	500	000	43
Tripuhy.....	Ponte Nova...	535	817	333
<i>Tunnel Grande</i> .....	Centro.....	90	409	85
<i>Ubá</i> .....	Centro.....	171	453	96
<i>Ubá</i> .....	Ponte Nova...	604	887	344
União.....	S. Paulo.....	116	383	237
<i>Usina</i> .....	Centro.....	282	554	115
Usina.....	Ponte Nova...	502	783	331
Valladares.....	Lima Duarte..	312	594	318
Vargem Alegre.....	S. Paulo.....	122	337	237
<i>Vargem Grande</i> .....	Bananal.....	180	367	305
Varzea da Palma.....	Centro.....	963	1.245	171
<i>Vassouras</i> .....	Centro.....	129	411	92
Vespasiano.....	Centro.....	628	910	154
Victorino Dias.....	Ponte Nova...	544	826	339
<i>Viégas</i> .....	Angra.....	34	489	214

NOME	LINHA	RIO	S. PAULO	PAGINA
Vieira Cortez.....	Centro.....	178	460	97
Villa Mathilde.....	S. Paulo.....	489	10	287
Villa Militar.....	Angra.....	25	479	211
Villa Queimada.....	S. Paulo.....	237	262	250
Visconde de Caeté.....	Santa Barbara.	608	890	353
Vista Alegre.....	Bananal.....	182	369	305
Volta Redonda.....	S Paulo.....	145	355	239
Wencesláu Braz.....	Centro.....	693	975	162
<i>Wencesláu Braz..</i>	Piquete.....	299	239	312
Ypiranga.....	Centro.....	116	398	91

O grypho indica os nomes substituidos ou supprimidos.

NOTA — Em 3 de outubro de 1934, quando quasi todo o volume já estava composto, foi aberta ao trafego, no k. 27.718, uma parada que começou a funcionar com o nome *Oitnda*. Em consequencia da praxe que já conhecemos (pag. 162), é bem possível que, quando este livro entrar em circulação, a nuper-nascida já tenha sido baptisada com outro nome, e chrismada com um terceiro. “Gambôa”, com 60 annos de idade, e “Intermediaria” contando apenas mezes, passaram, respectivamente, a *Maritima* e *Silva Freire*.

Que se lhe ha de fazer?



## INDICE

	Pags.
DEDICATORIA .....	3
NOTA INICIAL.....	5

### CAPITULO I

#### A CENTRAL DO BRASIL

Summario .....	10
Resumo historico.....	11
Administração .....	16
Dados economicos.....	17
Quadro das estações.....	27
Condições dos transportes.....	43
Tabella de velocidades.....	60
Tempos de percurso.....	61
Composição dos trens.....	62

### CAPITULO II

#### A LINHA DO CENTRO

Summario .....	64
A Linha do Centro.....	65
Da Guanabara ao Parahyba.....	69
Do Parahyba ao S. Francisco.....	91
Do S. Francisco á Amazonia.....	177
Linha do Paraopeba .....	179

CAPITULO III

OS RAMAES

	Fags
Summario .....	208
Angra .....	209
Austin .....	231
S. Paulo .....	235
Bananal .....	303
Piquete .....	309
Tieté .....	313
Lima Duarte .....	317
Piranga .....	323
Ponte Nova .....	331
Santa Barbara .....	349
Diamantina .....	367
Montes Claros .....	373

\* \* \*

Indice alphabetico e historico das estações.....	383
--	-----



## PLANTAS

	Pags.
Linhas em trafego.....	20
Estradas que convergem para a Central.....	42
Barra do Pirahy .....	88
E. F. Sul de Minas.....	90
Parahyba do Sul .....	96
Entre Rios .....	98
Leopoldina Railway .....	100
Juiz de Fóra .....	110
Barbacena .....	124
Região manganezifera .....	136
Jazidas de ferro .....	142
Nova Lima .....	145
Sabará .....	148
Sete Lagôas .....	160
Pirapóra ....	173
Bacia do S. Francisco .....	174
Perfil da Linha do Centro.....	176
Bello Horizonte .....	194
E. F. Oéste de Minas.....	204
Linha do Centro e Ramaes.....	206
Campo Grande .....	215
Santa Cruz .....	219
Barra Mansa .....	240
Cruzeiro .....	252
Lorena .....	256
Guaratinguetá .....	258
Apparecida .....	260

	Pags.
Pindamonhangaba .....	264
Taubaté .....	268
Caçapava .....	270
S. José dos Campos .....	274
Jacarehy .....	276
Mogy das Cruzes .....	282
Perfil do Ramal de São Paulo.....	288
Ramal de S. Paulo.....	290
S. Paulo .....	302
Mercês .....	328
Ouro Preto .....	334
Ponte Nova .....	348
Caeté .....	353
Santa Barbara .....	358
Rio Piracicaba .....	362
Itabira .....	364
Diamantina .....	370

## *Apreciações da Imprensa e Pareceres sobre o presente trabalho*

O Dr. Max Vasconcellos acaba de dar a lume, editado pelo Sr. Alberto P. dos Santos, o 2º volume de una obra interessante —“Vias Brasileiras de Communicação”.

O trabalho de agora, com 400 páginas, cheio de lindas gravuras, excellentes diagrammas, bons mappas, comprehende a linha do Centro e ramaes respectivos.

Em estylo muito elegante o Dr. Max Vasconcellos, que maneja bem o vernaculo, consegue, por muitas vezes, impressionar de tal fórma quem o lê, como se o leitor tivesse diante de si uma photographia.

Ha etymologia explicada, dados historicos excellentes, descrições geographicas perfeitas.

Os municipios fluminenses e mineiros, que a Linha do Centro percorre, são estudados á luz de um criterio feliz, opportuno, completo.

Felicitamos o Dr. Vasconcellos, pela superioridade com que organizou o trabalho sobre a linha do Centro, e respectivos ramaes.

(D'O *Imparcial*, de 19 de Junho de 1927).

\* \* \*

O Sr. Max Vasconcellos, que está fazendo um trabalho paciente e metucioso sobre as nossas vias de communicação, acaba de publicar o segundo volume, referente á Central do Brasil, linha do centro e ramaes. E' um volume de quatrocentas paginas, impresso em excellent papel e contendo grande numero de mappas, diagrammas e perfis, além de clichés, com vistas de varias localidades, que ficam á margem da estrada de ferro, nos trechos de que se occupa, particularmente, esse volume.

Producto de longo esforço, de trabalhosa investigação e viagens penosas, afim de colher “in-loco” a impressão exacta para fornecer a informação honesta, o livro do Sr. Max Vasconcellos é um trabalho precioso, sobretudo para as pessoas que viajam, e terão, com o seu auxilio, perfeita segurança a respeito da região a percorrer.

## II

---

O volume contém, realmente, informações detalhadas, sobre cada cidade, enumerando os hoteis porventura existentes, a superfície e população exactas, os districtos em que se divide, a altitude, as povoações que a circumdam, os limites, clima, produção e viação, de modo a permittir um juizo verdadeiro sobre a importancia do logar, sem esquecer as curiosidades porventura existentes.

O trabalho do Sr. Max de Vasconcellos é, pois, um repositório de informações de valor, que prestarão um serviço indiscutível a todos os que desejam conhecer as regiões cortadas pelas linhas da Central e outras vias brasileiras de communicações.

(*D'A Noticia*, de 21 de Junho de 1927).

\* \* \*

Temos presente o 2º volume do trabalho de informações uteis a que se vem dedicando o Dr. Max Vasconcellos.

As publicações desse genero exigem, mais do que parece á primeira vista, qualidades especiaes de quem se abalança a emprehendel-as. Entre ellas, a segurança nos informes, a clareza na expressão concisa, o conhecimento directo do assumpto. Ora, o livro do Sr. Max Vasconcellos satisfaz essas condições.

Sendo a Central do Brasil a nossa primeira via-ferrea, interessando os grandes Estados mais visitados pelo estrangeiro, é de interesse geral o conhecimento das localidades por ella percorrida e demais dados uteis ao viajante curioso ou movido por espirito de utilidade commercial.

Este livro descreve a Linha do Centro, a Linha Tronco da Estrada com todas as minudencias proveitosas.

O trabalho do autor foi fatigante. Mas, deante da sua obra, nenhuma consciencia realmente digna deste nome, poderá negar as inestimaveis vantagens que trouxe á propaganda do paiz no que se refere a uma das suas extensões mais progressistas.

(*D'A Patria*, de 22 de Junho de 1927).

\* \* \*

A historia rodoviaria do Brasil... eis uma interessante e grave materia, que desafia o engenho dos doutos, dos competentes, uma vez que nella se resume a nossa mesma civilização, o necessario embasamento da nossa economia publica e privada. Se a circulação da riqueza é a sua phase mais importante pois que generaliza o aproveitamento das utilidades produzidas, é obvio que, sem os meios de se transportar, resultariam inanes os esforços do trabalho, o emprego de capital, a feracidade do sólo, a eficiencia das industrias.

A que ficariam reduzidos o nossos campos de lavoura e criação, os nossos centros de actividade rural, as nossas florestas ligniferas,

as nossas jazidas metallicas, os nossos mares e rios piscosos, os nossos litoraes salineiros, se não foram os prestimos valorizantes dos transportes maritimos e terrestres ?

Em regra, pôde dizer-se que não ha paiz rico e inteiramente bem defendido, sem grandes rêdes, rodo e ferroviarias, que aproximem e solidarizem os seus nucleos de população e tornem possível a facil circulação da riqueza extrahida ou manipulada. Assim é que o Brasil, sendo naturalmente um celeiro de materias primas dos tres aspectos da riqueza — vegetal, animal e mineral — é, todavia, pobre porque ainda não produz o bastante para o seu consumo, não tem sobras a permutar, nem dispõe dos transportes modernos necessarios á vastidão do seu territorio.

Esta afigura-se-me a ultima expressão do nosso problema economico: insufficiencia de transportes, donde derivam as difficuldades de instrucção publica nos pontos afastados das metropoles e o entorpecimento do trabalho, sem larga applicação util e remunerativa.

Suggere-me estas considerações o segundo volume do Sr. Max Vasconcellos — *Vias brasileiras de communicação* — onde estuda esse aturado especialista a linha do centro da Estrada de Ferro Central do Brasil e seus ramaes. O terceiro e o quarto subsequente serão consagrados a Angra e á linha auxiliar, na conformidade da taxionomia, a que houve de cingir-se o autor, para observancia do seu methodo.

Ao que nos diz o Sr. Max Vasconcellos no seu resumo historico, foi na regencia do padre Feijó que se pensou, pela primeira vez, em ligar o Rio de Janeiro ás provincias de S. Paulo e Minas por meio de via-ferrea. Uma lei de 31 de outubro de 1835 autorizava a concessão desse privilegio por 40 annos, dobrados para 80 em 1840, quando assumiu esse encargo o Dr. Thomaz Cochrane, organizando-se, então, uma companhia para tal fim. Mas a infausta concessão caducou duas vezes, pela impossibilidade de realizar o capital; o que levou o governo a uma directa intervenção nessa improrogavel iniciativa, a que estavam condicionados os mais altos interesses do paiz.

O visconde do Rio Bonito, Caetano Furquim de Almeida, João Baptista da Fonseca, J. C. Mayrink e Militão de Souza tomaram a vanguarda do emprehendimento e conseguiram que, em 9 de maio de 1855, fossem decretados os estatutos da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, iniciando-se as obras em 11 de junho do mesmo anno. Correram ellas com tanto afinco e celeridade que, a 29 de março de 1858, ou sejam tres annos depois, se abria ao trafego o primeiro trecho da linha entre esta capital e Queimados.

E foi assim, com o entrave daquellas vicissitudes que não desnortearam os estadistas do imperio, mas, pelo contrario, os fizeram mais deliberados e perseverantes, que conseguimos encurtar a enorme distancia entre a Côrte, Rio de Janeiro, S. Paulo e Minas, que pu-

deram para logo receber o impulso da nossa politica de centralização, pela natureza do regimen.

E não nos detivemos mais na dilatação daquella enorme conquista, que tão propicia foi ao grandioso futuro economico das tres provincias contiguas, nas quaes se fizeram sentir todos os beneficios e vantagens do progresso, pela simples facultação dos transportes ferroviarios.

Essa historia instructiva e edificante do nosso senso economico, da nossa diligencia administrativa, vem episodialmente narrada pelo Sr. Max Vasconcellos em 396 paginas, illustradas de gravuras, de *schemas* e pequenos mappas, que deixam a materia perfeitamente esclarecida e documentada. Ali se encontra em artistica miniatura a chronica dos logares, onde se erigiram as estações, por entre as quaes hoje se estende a linha do centro com os seus ramaes, servindo aos grandes nucleos de actividade industrial, agricola e pastoril, decorrentes dos seus bons prestimos.

Este livro, que faz honra ao civismo, á preparação technica, aos esforços do seu autor, encerra com os seus informes ferroviarios, iconographicos e estatisticos, uma aprazivel e pitoresca corographia das zonas mineira e fluminense servidas pela Central. Ha mesimo um certo esmero eruditivo na averiguação dos dados historicos, na expli- cação dos toponymicos, na urdidura das narrativas, que se mostram em tudo bem proporcionadas e correntias.

CARLOS D. FERNANDES.

(D'O País, de 22 de junho de 1927.)

\* \* \*

O 2º volume desta publicação que acabamos de receber, veio confirmar plenamente o que, ha um anno, aqui dissemos sobre a importancia da obra, tão corajosamente encetada pelo Sr. Max Vasconcellos.

Com effeito, a 19 de julho de 1926, depois de resumida noticia do livro, publicavamos o seguinte:

"E' um livro para estar em todas as salas de leitura dos nossos hoteis e casas de pensão, em todos os paquetes nacionaes ou estrangeiros que navegam para o Rio de Janeiro e na banca de todos os que trabalham na imprensa, porque constitue uma das melhores propagandas, intelligente e sériamente feita, do que temos de util e bom, quanto a vias de communicação."

O 2º volume, tratando agora da "Linha do Centro e seus ramaes", confirma plenamente a nossa previsão e constitue, no genero, uma obra como não se encontra outra igual em nossa litteratura; porquanto o Sr. Max Vasconcellos fez ao mesmo tempo obra de engenheiro e tecnico, de historiador, de geographo, de pesquisador ethnographico, e de litteratura tambem, de modo que,

acompanhando a linha ferrea, vae ao mesmo tempo descrevendo, illustrando, esclarecendo e documentando tudo de que se possa ter necessidade de saber sobre as terras, logarejos, estações, villas e cidades percorridas, historiando todo o desenvolvimento da vida social, politica, economica e commercial de cada localidade e seus municipios, dos Estados do Rio, de S. Paulo e de Minas.

Por isso, repetimos, essa obra é unica no genero, por ser a mais ampla e completa em todos os sentidos, de dados mais seguros e verdadeiros, e enriquecida de numerosas photographias, plantas e mappas nitidamente impressos.

(D'A Noite, de 27 de Agosto de 1927).

\* \* \*

Em aprimorada edição apresenta-nos o autor de *Vias de Comunicações Brasileiras*, uma obra notavel quer sob o ponto de vista technico, quer de apurada investigação historica, escripta em linguagem elegante e facil.

O segundo volume que temos em mãos percorremo-lo com interesse até aos minimos detalhes, podendo affirmar com segurança que é o trabalho mais perfeito de quantos no genero conhecemos.

O excellente livro de Max Vasconcellos pela distribuição que o seu autor deu á materia que enche umas centenas de paginas, torna-se utilissimo tanto ao viajante como ao touriste, constituindo ainda um valioso vehiculo de propaganda do Brasil digno de bafejo official quasi sempre rebelde ao auxilio das boas iniciativas.

As monographias historicas de todos os logares alcançados pelos Estradas de Ferro, de que trata o elegante volume, são completas e de um admiravel poder de synthese. Os variados mappas que aqui e alli nos apparecem, são perfeitos, minuciosos. As illustrações nitidas, dentro dos limites da paginação, e de uma escolha feliz e patriótica. As plantas das cidades são o que ha de mais moderno, referendando-as muitas indicações elucidativas.

E', enfim, um livro que attingiu, sem favor, e com galhardia, um successo justo e merecido o que só por si representa uma recompensa moral ao talento e á competencia technica do seu autor.

(D'A Manhã, de 28 de Setembro de 1927).

\* \* \*

*Vias Brasileiras de Comunicação* — Com este titulo acaba de publicar o Sr. Max Vasconcellos um grosso volume de cerca de 400 paginas sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil, linha do Centro e ramaes, o 2º da série que o autor pretende publicar.

O livro abre com um ligeiro historico da estrada e traz, a seguir, uma descripção da linha e das localidades por ella servidas, informações sobre as estradas que convergem para a linha do

Centro, incluindo as de rodagem, etymologia e origem dos nomes das estações e noticia sobre os municipios atravessados pelas linhas da Central, parte esta muito util aos viajantes.

O trabalho do Sr. Max Vasconcellos é enriquecido com numerosas photographias, mappas e plantas que muito illustram a materia versada.

E' pois, uma obra que se recommenda por diversos titulos e, sobretudo, porque constitue não só um excellente guia como tambem um utilissimo vehiculo de propaganda.

A edição é esmerada e está nitidamente impressa, em optimo papel.

Muito grato ao autor pela offerta do livro.

(Do *Brasil Ferro-Carril*, de 30 de Junho de 1927).

\* \* \*

### VIAS BRASILEIRAS DE COMMUNICAÇÃO

E' este o titulo de um volume dado á publicidade pelo Sr. Max Vasconcellos. Chega-nos agora ás mãos o segundo volume referente a tudo que concerne á linha do centro e ramaes da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Pelo titulo ve-se que se trata de obra de grande utilidade e aquelles que o folheiam verificam que o trabalho é de facto de grande valor e não menor proveito.

O autor na sua primeira pagina homenagêa os directores que estimularam a publicação do livro, os engenheiros Carvalho Araujo e Fernando Zander.

Trata-se de um repositorio de informações de reaes vantagens a todos que se desejem servir das linhas da Central.

A par dos instructivos e elucidativos informes, ha, no livro, materia de muito interesse e recommendavel por sua leitura amena. Os nossos agradecimentos ao autor pelo exemplar que teve a gentileza de nos enviar.

(Da *Revista de Estradas de Ferro*, de 15 de Julho de 1927).

\* \* \*

O Sr. Max Vasconcellos acaba de dar uma 2ª edição de sua importante obra — 'Vias Brasileiras de Comunicação — A Estrada de Ferro Central do Brasil — Linha do Centro e ramaes'. Trata-se do paciente esforço de um apaixonado dos estudos das nossas grandes ligações ferroviarias. O sr. Max Vasconcellos, já na 1ª edição desta obra, confessava o seu plano de abranger em quatro volumes os assumptos que devem mais directamente inte-

ressar ao publico e ao futuro da Estrada de Ferro Central do Brasil. Nesse 1º volume, realizou principalmente o trabalho do pesquisador. E, nesse particular, seu esforço merece todos os encomios, proporcionando um conhecimento facil de toda a vida da Central, desde a Regencia do Padre Diogo Antonio Feijó, quando se tratou, pela primeira vez, da ligação da heroica cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro ás provincias de Minas e São Paulo. Os dados e informações que se encontram nesse livro são abundantissimos, sendo indispensaveis á consulta dos estudiosos dos aspectos da vida brasileira. A edição de agora é ilustrada, trazendo photographias que testemunham o progresso das regiões percorridas pela Central como ainda mapps utilissimos. Por outro lado, o autor, comprehendendo a finalidade da divulgação do seu livro, deu uma grande amplitude ás informações economicas e de colonização, sobre as mesmas regiões. O seu livro nesse particular, é um verdadeiro *vademecum*, indispensavel aos proprios viajantes, que nelle encontrarão disposições de leis e regulamentos.

(Do *Correio da Manhã*, de 26 de Fevereiro de 1928).

\* \* \*

São tão raras, entre nós, as publicações de carácter informativo, guias, roteiros e indicadores de nossas vias de comunicação urbana e central, navegação e turismo, que o aparecimento de um trabalho dessa natureza, criteriosamente elaborado, não só concorre para o preenchimento dessa lacuna, tão sensivel em um paiz como o Brasil, que necessita ser largamente conhecido, como ainda deve despertar o mais franco apoio e sinceros applausos daquelles a quem cabe o encargo de promover o desenvolvimento de nossas pittorescas cidades do interior e grandes e futuros centros de commercio.

E' desta natureza o livro que, sob o titulo — "Vias Brasileiras de Comunicação" — acaba de oferecer ao publico o sr. Max Vasconcellos, funcionario da Central do Brasil; o trabalho é fruto de muita observação, paciencia e tenacidade e representa, sem favor, um excellent repertorio de informações não só para os interessados em conhecerem o traçado, movimento principal da via-ferrea nacional e suas ramificações, como as localidades por que faz passagem, cidades e povoados por ella servidos. Sob este ponto de vista o livro é de utilidade indiscutivel.

O que porém, torna o trabalho em verdadeiro guia para o viajante, veranista, commerciante e turista, guia indispensavel e magnifico é o precioso conjuncto de noticias que nelle se reúnem, relativas a outras estradas de ferro do paiz, companhias de navegação, viação aerea, indicação de hoteis, theatros, ruas e repartições publicas a que, de momento, podemos ter necessidade de recorrer.

A parte do livro, que se refere á Capital da Republica, é um completo roteiro para o estrangeiro que nos visita, e da mesma natureza são as informações que nelle se encontram sobre as cidades por que passa a Central e seus diversos ramaes. Por isso o — “Vias Brasileiras de Comunicação” — não é livro de simples interesse dos que procuram informações sobre a Central e outras vias-ferreas; elle é mais do que promette o proprio titulo — é livro de propaganda e propaganda intelligente de todas as grandes cidades do interior, de nossas estações termaes e maiores centros de commercio nessas vastissimas regiões por onde se extendem os trilhos da Central e as linhas que della se derivam.

O que acaba de fazer agora o operoso e diligente sr. Max Vasconcellos, dando-nos esse magnifico e util trabalho, devem mandar fazer os governos dos grandes Estados, por onde já se vae encaminhando o turismo, que se desenvolve, e bem pertinho de nós deveria emprehender o Lloyd Brasileiro, cujos interesses muito poderiam ganhar com isso e muito mais o paiz a que essa empresa de navegação está obrigada a servir.

Mas o Lloyd... — C.

(D'O Jornal, de 6 de Março de 1928).

\* \* \*

“*As Vias Brasileiras de Comunicação*” que o Dr. Max de Vasconcellos deu á publicidade, numa edição muito bem documentada, constituem um trabalho de competencia technica de primeira ordem e estão por isso chamadas a prestar as melhores e mais abundantes informações a quem queira orientar-se sobre as estradas de ferro brasileiras, especialmente sobre a nossa principal via ferrea. Além disso é um livro de propaganda das coisas da Central do Brasil.

O trabalho do Dr. Vasconcellos abrange, sobre o assumpto de que se occupa, larga materia e documentação compacta, contendo mappas minuciosos, estampas variadas, reproducções de linhas, perfis, etc. Tudo isso illustra o trabalho consciencioso do autor com precisão e competencia.

O historico da nossa principal via-ferrea abre o livro, seguindo-se-lhe de uma descripção da linha e das localidades, informações sobre as estradas tributarias da Central do Brasil, incluindo as rodovias construidas e indicações das que se estão construindo ou projectadas. Aparecem ainda informações sobre a origem dos nomes das estações, noticias sobre os municipios servidos pela linha ferrea.

Numa mera noticia, vindo, apenas dar a conhecer ao publico a existencia deste livro, não é possivel dar uma idéa completa do que elle seja, missão tanto mais difficil quanto o volume é vasto, de mais

de 500 paginas, e se alguma coisa ainda se pôde acrescentar, para indicar a natureza da obra e que muito a recomendará, é que as *Vias Brasileiras de Comunicação*, resumem um guia magnífico para quem pretenda conhecer toda a região atravessada pela Central, desde a sua estrutura physica, até as condições sociaes, os recursos economicos, a vida commercial, como indicações de estabelecimentos de primeira ordem, hotéis, etc.

A parte final do trabalho do Sr. Max Vasconcellos abrange horarios de trens, logares de passeios pittorescos, cinemas, legações e consulados, theatros, esportes, bancos, companhias de navegação, viação aerea, pontos de vender estampilhas, assistencia publica, policia civil, maritima e militar, repartições publicas, etc., etc., fechando o volume uma relação alphabetica das estações, linhas a que pertencem e distancia que separa uma da outra.

Como se vê, *As Vias Brasileiras de Comunicação* são um indice autorizado e precioso para quantos desejam conhecer ou viajar pelas nossas estradas de ferro.

(Do *Jornal do Commercio*, de 2 de Maio de 1928.)

\* \* \*

O Dr. Max de Vasconcellos acaba de publicar, em segunda edição, seu livro "*Vias Brasileiras de Comunicação*".

Esse trabalho representa um esboço, o ponto de partida de uma importante publicação de uma obra de vulgarização de conhecimentos amplos, minudentes e exactos, não só sobre a Central do Brasil, como sobre as outras estradas e os municipios por ella percorridos.

O volume em apreço descreve a linha do Centro, e todos os ramaes daquella ferrovia.

Essa linha, como se sabe, liga o Estado de Minas a esta capital.

Os ramaes são os de Angra, de S. Paulo, de Lima Duarte, Piranga, Ponte Nova, Santa Barbara, Diamantina e Montes Claros.

A classificação de linha do centro, a que liga as estações de D. Pedro II e Independencia, diverge da classificação official.

O autor explica os motivos em que se baseou para seguir essa orientação.

Dá uma breve noticia historica da linha, uma descripção succinta desta e dos ramaes, das localidades servidas por estes e por aquella, informações sobre as estradas que convergem para a linha do Centro, incluindo as de rodagem, etymologia ou origem dos nomes das estações e informações contendo: a historia, descripção da séde, hotéis, população, etc., dos municipios percorridos pela linha; estações, suas posições kilometricas, altitudes e datas de inauguração; tunneis; planta da linha e das estradas de ferro para ella convergentes; perfil e kilometragem da linha.

O livro dá ainda amplas informações sobre as condições dos transportes.

O capítulo quarto refere-se a esta capital, que descreve a largos traços, tal como o faz com S. Paulo, Bello Horizonte e demais cidades, villas, aldeias ou simples povoados.

Contém plantas não só da linha e dos ramaes, como ainda desta cidade, de S. Paulo, Bello Horizonte, Ouro Preto e outras e photographias sem conta de estações, cidades, etc.

E', sem duvida, um livro utilissimo, não apenas para turistas, viajantes e passageiros, mas ainda para quantos queiram conhecer essa região do paiz servida pela Central.

(D'O *Globo*, de 20 de Março de 1928.)

\* \* \*

Refeito de anterior edição e agora de tal arte accrescido, é este agora um livro novo e interessantissimo. O seu principal objecto é o da informação util e exacta sobre a nossa principal via ferrea e isso daria apenas para um guia pratico, como existem outros. O autor, porém, embellezou o trabalho, dando esboços historicos e geographicos de grande valia. Assim é que encontramos numerosas cartas topographicas das cidades do interior e dos suburbios, e, a par de noticias historicas, a averiguação dos nomes tupys e das denominações coloniaes antigas e muitas dellas esquecidas ou substituidas por outras.

Centenas de gravuras aprimoram o livro, que, sem embargo de mais de 520 paginas, constitue uma leitura attrahente para todos, tanto melhor quanto a linguagem é, sem emphase, muito cuidada, o que é raro e digno de nota em livro de tal natureza.

As *Vias de Comunicação*, certamente pela utilidade que representam, hão de ter numerosas edições. Não ha outro livro que nesse formato reuna tantas informações de utilidade, não só para os technicos, como para o leitor commum.

O autor reproduz alguns juizos de revistas technicas, do Club de Engenharia, de Victor Konder, Carvalho Araujo, Luis Carlos, E. Schlobach e Ubaldo Lobo, todos de notoria competencia no assumpto.

Juntamos a estas a nossa fraca autoridade de bibliophilo.

JOÃO RIBEIRO.

(D'O *Jornal do Brasil*, de 14 de Março de 1928.)

\* \* \*

Sr. Dr. Max Vasconcellos.

Tenho a maior satisfação de vos communicar que o Conselho Director, em sessão de 22 do corrente, approvou unanimemente a seguinte moção, apresentada pelo Sr. José Dunham:

"O Club de Engenharia, tomando conhecimento da publicação, feita recentemente, do 2º volume do trabalho organizado pelo funcionario da E. F. Central do Brasil, Dr. Max Vasconcellos, denominado "Vias Brasileiras de Comunicação", e tendo em vista a grande utilidade dessa publicação, já como repositório de informações de todas as localidades servidas pela referida Estrada, já como memoria descriptiva de todo o traçado da linha, indicando nominalmente os cursos d'agua atravessados e de todos os valles percorridos, etc., além de noticia historica, resolve congratular-se com o Dr. Max Vasconcellos pelo seu minucioso, cuidadoso e utilissimo trabalho, dando desta resolução conhecimento ao mesmo senhor".

Officio dirigido ao autor pelo Director interino do Club de Engenharia, Sr. Dr. José Agostinho dos Reis, em 30 de Julho de 1927.

\* \* \*

Rio de Janeiro, 25 de Fevereiro de 1928.

Prezado Sr. Dr. Max Vasconcellos.

Muito lhe agradeço a offerta gentil de um exemplar da 2ª edição do substancioso volume que em bõa hora consagrou á Estrada de Ferro Central do Brasil, como inicio á série intitulada "Vias Brasileiras de Comunicação".

Posso assegurar-lhe que a minha impressão, á leitura da 1ª edição do seu trabalho, subiu de ponto neste meu novo contacto com a sua actividade de pesquisador e de coordenador de tudo quanto se prenda á historia ferroviaria do paiz. Seu livro, claro e conciso, é, pela abundancia dos informes geographicos, como pelo character pittoresco das descripções, um guia seguro e um companheiro ameno para as longas viagens pela Central.

Com os testemunhos de sympathia do leitor ás ordens

VICTOR KONDER.

\* \* \*

Rio, 29 de Junho de 1927.

Presado Am.º Sr. Dr. Max Vasconcellos.

.....  
 Não ha como deixar de louvar e engrandecer, mesmo dentro dos acanhados limites de carta intima, escripta ás pressas, por atrazada, o grande esforço, a paciente e acurada investigação, o cuidado na concatenação dos assumptos, a intelligente e bõa ordem na sua disposição, encontradas no utilissimo trabalho, a que se propoz, com

tanta fé, paciência e coragem e ao qual vae dando o mais cabal desempenho.

Excellent repositório de informações de valor, honestamente fornecidas, o seu trabalho prestará inestimável serviço a todos os que precisam inteirar-se de taes assumptos ou mesmo aos que o procurem manusear por simples curiosidade. Para o futuro será grande o seu valor subsidiário, porquanto, ao que me conste, nada ha compendiado ou compilado sobre o assumpto, de indiscutível interesse e importancia.

Felicitando-o, portanto, muito sincera e cordialmente, agradeço ainda a generosidade da dedicatória apposta ao exemplar com que me distinguuiu.

Faço votos para que o merecido successo da obra compense o seu arduo trabalho e o conforto e anime a proseguir em tão louvavel e patriótico empreendimento.

Abraçando-o, renova suas sinceras e effusivas felicitações e agradecimentos o

Att.º amigo sempre ás ordens,

J. CARVALHO ARAUJO.

\* \* \*

Rio, 12-10-1927.

Prezado amigo Max.

Saudações cordeaes.

Tenho a agradecer sua delicadeza enviando-me o seu livro "Vias Brasileiras de Comunicação". Felicito-o sinceramente pelo trabalho, que, attestando sua competencia no assumpto, proporciona a quantos o lerem preciosas informações, instructivas e interessantes.

A parte relativa á Estrada de Ferro Central do Brasil — Linha do Centro e Ramaes — que me foi dado conhecer, é uma valiosa contribuição para o estudo de corographia do Brasil, da maior utilidade e incontestavel proveito.

Cumpre ter a perseverança necessaria para proseguir na tarefa que, si é de vantagem para a Central, tambem o é para todo o paiz, que fica, por esse livro, conhecendo a sua principal e mais rica via ferrea, tendo della a mais minuciosa e completa noticia.

Com sincera estima sauda-o, agradecido, o

Att.º am.º obrig.º

JOSÉ BONIFACIO.

\* \* \*

Rio, 26 de Outubro de 1927.

Prezado patricio Sr. Dr. Max Vasconcellos.

Percorri, no seu excellente livro, toda a *Linha do Centro e ramaes da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Digo — percorri — porque a leitura valeu por uma viagem com todos os gosos que eu teria se a realizasse, não em tão encantador vehiculo (*comes facundus in via pro vehiculo est*, disse um latino) mas em comboio, direi até: mais commoda porque, na fluencia dos seus periodos, talhados em bom vernaculo, não ha temer desastres, nem esbarros e solavancos, como os que, ás vezes, nos trambolham os trens, ainda nos melhores carros Pullman. O seu trabalho não é sómente uma exposição technica, é tambem um guia, e dos melhores, e mais agradaveis, no qual vêm descriptos os sitios atravessados pelas linhas, com o que nelles ha de curioso como pittoresco, historico e artistico. Os conceitos nelle expendidos são os mais justos e oportunos e prouvera a Deus e aos governos fossem elles tomados na devida conta. As linhas ferreas (a comparação é serodia, mas é a que mais calha) são como arterias e veias por onde a vida corre, infiltrando-se nas terras, fecundando-as, á maneira dos rios, não com o beneficio das aguas, mas com o elemento humano, e o que elle agita e carrêa: já a instrucção, já o commercio, já a noticia do mundo, já a defesa levada rapida ás lindes mais remotas. Orgulhamo-nos da posse de immenso territorio, e rico, mas territorio vago, corpo inerte, sem alma, tanto como o deserto. E mais serve ao homem um pequeno oasis, onde acampe uma caravana e tenha sombra e refresco, do que um areal que se prolongue em horizontes desdobrados, todo elle sáfaro, ondulado em dunas.

O seu livro merece lido e meditado: lido, porque é interessante e instructivo; meditado, porque está cheio de lições de grande proveito aos responsaveis pela sorte do Brasil. Telegraphos e vias ferreas, eis as duas forças vitaes das nações, os dois propulsores maximos do Progresso, correspondendo ao que são no corpo os nervos e o sangue — os primeiros, a communicacão espirital — o aviso, a confabulação, a noticia, a palavra, enfim; as segundas, o movimento, a acção. Mas... treguas aos commentarios.

Fique como remate desta, com o meu agradecimento ao prazer que me deu, o louvor que merece por haver realizado obra tão nobre de sciencia, de arte e de patriotismo.

Patricio e sincero admirador,

COELHO NETTO.

\* \* \*

Rio de Janeiro, 7-9-27.

Caro amigo Max Vasconcellos.

Affectuosos cumprimentos.

Aproveito a grande significação nacional do dia de hoje — 7 de Setembro — para dizer-lhe, com emoção específica, o meu pensamento sobre o seu trabalho “Vias de Comunicação Brasileiras” que, além das demais qualidades exigidas pelo assumpto, tem o cunho do labor patriótico.

Nunca realizei, pela Central, viagem tão agradável como a que fiz, lendo a sua obra. Você substituiu, na Central, a roda pela asa. Fui de D. Pedro II a Pirapora e a Norte, levado pelo vôo da fantasia, tão de molde ao meu espirito sonhador. E percorri a Estrada inteira com olhos de vêr, verificando todos os pormenores da linha, sem a trepidação desarticulante do trem, que me acompanha, ha 26 annos, vibrando-me nos tympanos a ruidosa canção do meu destino ferroviario.

Apresento-lhe, sem rebuços, meus cumprimentos. O seu livro interessa, a um tempo, ao literato e ao technico. Lendo-o, tem-se a impressão de cantar o que se aprende.

Não ha meio mais suave de aprender.

Muito grato, pela generosa dedicatória com que me distinguiu, sou seu amigo, confrade e admirador attento

LUIS CARLOS.

\* \* \*

Rio, 8 de Julho de 1927.

Meu caro Vasconcellos.

Saudações attenciosas.

Accuso em meu poder o 2º volume de “As Vias Brasileiras de Comunicação”, que tiveste a gentileza e a lembrança de enviar-me.

Excusado é dizer-te quão boa foi a impressão, que tive ao lê-lo e no meu fraco modo de entender ainda sobrepujou de muito o primeiro.

Não precisas de palavras de alento e conforto para proseguires na trilha encetada, pois o teu exito é crescente, porém, os meus votos são que, daqui para deante os successos se succedam em progressão geometrica.

Conta commigo para elevar ainda mais o teu merito e a tua inquebrantavel energia, synthetizados na obra que acaba de apparecer, como patriota que faço questão de ser, por ver em teu trabalho a propaganda do nosso caro Brasil.

Accepta por isso meus effusivos cumprimentos pelo teu merecido triumpho.

Com todo o apreço, do teu admirador attencioso

ERNESTO SCHLOBACK.

\* \* \*

Max.

Recebi o 2º volume das "*Vias Brasileiras de Communicações*".

Agradecido pela remessa do livro e pelas palavras amaveis da nota preambular.

Examinei avida e attentamente todas as paginas da publicação e venho agora apresentar-te os meus parabens, pela obra realisada, avaliando — pela minha experiencia — todo o esforço e todo o trabalho que tiveste para a entregar á publicidade.

Nada mais nos alegra do que a consciencia de ter produzido alguma cousa de util e essa alegria agora deves possuir — serena e reconfortante.

Rio, 22/6/27.

Um abraço do teu

UBALDO

\* \* \*

Rio, 25 de Fevereiro de 1928.

Meu querido Max Vasconcellos:

Acabo de ler, no exemplar com que V. me presenteou, o seu bellissimo trabalho, bellissimo e de bom patriota, — *Vias Brasileiras de Communicação*, e cumpro gostosamente, nestas linhas, o dever de manifestar ao autor a minha gratidão pelos encantadores momentos que me proporcionou a leitura do seu livro.

Atraído pela sua maneira de escrever — linguagem flexivel, elastica, harmoniosa, colorida e correctá — fiz agradável e instructiva viagem de caminho de ferro em carruagem excelente de comboio rápido.

V., meu caro Max, desde a quadra saudosa em que ambos estudavamos no Collegio de Pedro II, revelou notável gôsto no

cultivo da nossa lingua, e foi um aluno que meu pai e nosso mestre de portuguez naquela antiga, célebre e amada casa sempre distinguiu com particular apreço. Continuou V. a estudar o nosso formoso idioma, leu os grandes autores, praticou a arte de escrever. O exercicio e os bons modelos aperfeiçoaram-lhe a linguagem e, como só escreve de coisas que comprehendeu bem, dá-nos livros como este que acabo de ler, e que me parece escripto com simplicidade elegante e clara.

Abraça-o o seu velho amigo mt.º grato

MARIO BARRETO.

\* \* \*

O livro do Sr. Max Vasconcellos expõe a organização da nossa principal via ferrea — a Central. Faz isso com methodo, systheticamente, estudando a linha do Centro e os ramaes, examinando o problema de transportes, a situação ferroviaria do Rio de Janeiro, e dando por fim informações varias, todas ellas uteis.

Seria difficil prehencher melhor o fim para que foi escripto.

MEDeiros e ALBUQUERQUE.

(Chronica literaria do *Jornal do Commercio*, de 25 de Março de 1928).

\* \* \*

No genero, é a primeira publicação que se perpetra no Brasil e constitue um verdadeiro Baedeker nacional, de cuja falta muito se ressentem os nossos fóros de paiz conhecido e procurado por estrangeiros de todas as procedencias.

Ou o turista ou o homem de negocios ou aquelle que viaja levado por um interesse scientifico, encontra no livro um fóco de informações precisas sobre a historia, os recursos economicos, as riquezas mineraes e a geographia dos municipios servidos pela linha.

Procurando amenizar a aridez das informações technicas e estatisticas de que na sua mór parte se compõe o livro, o autor consegue, pelo seu estylo claro, elegante, correntio, tornar leve e agradável a leitura do volume.

Que as *Vias Brasileiras* prosigam na realização completa da obra que tanta honra faz ao civismo do seu autor, são os nossos votos.

(D'A Rua).

\* \* \*

"E' uma obra utilissima e patriótica: pela riqueza e exatidão das informações será não sómente um excellente guia, mas um instrumento de propaganda de nosso paiz."

(Trecho da carta de 17 de Junho de 1926, em que o Dr Francisco Sá, então Ministro da Viação, agradecia a offerta do livro).

\* \* \*

Trechos de officios dirigidos á Administração da Estrada, agradecendo a remessa da 2ª edição do livro:

Este livro concorrerá para o engajamento de turistas para o Brasil" — *Blue Star Line*.

"Queira V. Ex. aceitar congratulações por tão valioso serviço prestado ao paiz". — *Archivo Nacional*.

"E' um livro util e interessante sob qualquer ponto de vista" — *Lloyd Sabaudó*.

\* \* \*

O Dr. Heinz Stinner, Conselheiro Technico das Estradas de Ferro do Reich Allemão, quando esteve no Brasil, em 1928, fez as mais entusiasticas referencias á presente obra.

\* \* \*

No officio em que a administração da Estrada pedia, em 1928, autorização ao Ministro para aceitar a proposta dos editores da 3ª edição lê-se: "Tratando-se de obra que interessa de perto o serviço desta via ferrea, materia que, de prompto servirá para resolver em certos casos, duvidas que não raro surgem, principalmente em pontos afastados desta Capital, esta Directoria julga-se no dever de propugnar a sua publicação..."

\* \* \*

Egualmente, na informação prestada pela administração, em 1933, no requerimento em que o autor pediu ao Ministro a impressão da 4ª edição pela Imprensa Nacional, lê-se:

"O livro de que trata o presente requerimento é de utilidade, quer para a Estrada quer para o publico, que della se utiliza. Constitue um repositório de dados que, com grande proveito para o serviço, temos necessidade de consultar a todo momento, não só para a solução de questões suggeridas em processos, como para prestar informações".

Quando da "Campanha de S. Paulo", foram, pelo Excellentissimo Senhor Capitão Lima Camara, então Director da Estrada, distribuidos alguns exemplares das *Vias Brasileiras de Comunicação*, a varios officiaes do Exercito. O autor pediu ao mesmo Sr. Capitão Lima Camara que lhe dêsse o insuspeito e honrôso testemunho do Director militar da Estrada sobre a utilidade estrategica do modesto trabalho.

S. Ex., que na sua meteorica passagem pela alta administração da Central deixou um luminoso sulco de sympathia e bem querer de todos os seus subordinados, S. Ex. (cujo testemunho pessoal por si só honraria sobremaneira a presente obra) quiz, generosamente, levar a sua nimia gentileza a limites inesperados, que muito desvanecem o autor do livro; e provocou a seguinte e alentadora carta:

Rio de Janeiro, 29 de Abril de 1933.

Estado Maior do Exercito, 4ª Secção.

Ao Sr. Capitão Lima Camara.

Attenciosas saudações.

Em resposta a sua carta de hontem datada, devo declarar-lhe que, de facto, o meu camarada quando na direcção da E. F. C. B. teve a gentileza de offerecer á 4ª Secção do E. M. E. dois exemplares da obra *Vias Brasileiras de Comunicação*. (A Estrada de Ferro Central do Brasil — Linha do centro e Ramaes — e Linha Auxiliar), da autoria do Dr. Max Vasconcellos.

O trabalho do Dr. Max Vasconcellos, representa realmente uma bôa fonte de informações condensando com muita proficiencia dados colhidos em fontes autorizadas sobre as linhas da Central do Brasil, o que facilita sobremodo a consulta de todos quantos necessitem se utilizar dessa rêde ferroviaria.

Nesta Secção, temos frequentemente reccorrido, com proveito, ás informações contidas na obra do Dr Max.

Por isso, julgo-o merecedor de estímulo, para que não esmoreça nô proposito de fazer uma nova e ampliada edição do seu trabalho.

Com especial apreço, continúa a seu dispôr o

Camdª. Admª. e Amgª.

TENENTE CORONEL ARY PIRES,

Chefe interino da 4ª Secção.

\* \* \*

Sobre a utilidade da obra e os serviços que porventura tivesse prestado, foi também pedido o precioso parecer do Dr. Caetano Lopes Junior, já por duas vezes Director da Central, e que, representando a Revolução de 1930, administrou com habilidade inegavel e completa efficiencia os dois terços da extensão total da Estrada em poder dos revolucionarios.

S. Ex., com fidalga gentileza que muito penhora o autor, respondeu com a seguinte honrosa carta:

Rio, 7-5-933.

Presado Sr. Dr. Max Vasconcellos.

Saudações cordiaes.

Sempre considerei de muita utilidade o seu trabalho intitulado *Vias Brasileiras de Comunicação*. De tudo quanto se tem publicado é o mais minucioso no genero.

Realmente, na oportunidade a que se refere nesta sua carta, o seu livro prestou-me grande serviço.

Am°. e Cr°. Attento.

CAETANO LOPES JUNIOR.

\* \* \*

A parte inicial das "Vias Brasileiras de Comunicação", do sr. Max Vasconcellos, é das que mais avultam em publicações desse genero no paiz. Copiosamente documentado sabe elle redigir de modo escorreito e não mostra nenhuma sympathia pelos solecismos.

.....

Accentuemos que o volume equivale a uma excellente chorographia. Detalhes topographicos, historicos e etymologicos completos. E tudo pontilhado de notas pittorescas em que se sente um espirito arejado e sadio. Trata-se de um Baedeker dos mais amenos e viaja-se agradabilissimamente em companhia do sr. Vasconcellos.

.....

Nem ha como deixar de applaudir o autor quando se insurge contra a estúpida mania da mudança de nomes nas estações da Central. Nada mais hilariante que a barafunda desse "changez de place".

Francamente, já é tempo de applicar uma cura de bom senso aos

governantes para que não continuem a atrapalhar a vida dos moradores da roça com essas constantes alterações de nomenclatura. Ou então, debaixo de cada letreiro de estação, colloquem ligeiros traços biographicos do varão homenageado, uma vez que não figuram elles no Larousse nem foram mettidos em nenhum pantheão historico.

Nós outros, que vimos de percorrer o livro do sr. Max Vasconcellos, bem sabemos quem foram elles. Mas os pobres contribuintes do interior, não conhecedores desse bello livro, têm obrigação de ser melhor informados pela administração da Central quanto ao padroeiro ferroviario do sitio em que residem...

Deixemos, porém, essas minucias. Melhor é refazer, em companhia do Sr. Max Vasconcellos, a viagem que fiz tantas vezes á minha Parahyba do Sul, no tempo em que lá ia encontrar pae e mãe. Viajemos. Não sei de melhor cicerone.

.....

AGRIPPINO GRIECO.

(Vida literaria d'O *Jornal*, de 15 de Julho de 1934.)





Biblioteca do Ministério da Fazenda

15335-48

385.0981

Vasconcellos, Max

V331

AUTOR

T4

Vias brasileiras de comunicação

TÍTULO

v. 1

Devolver em

NOME DO LEITOR

15 335.48

385.0981

V 331

T 4

Vasconcellos . . .

