

**VIAS BRASILEIRAS
DE COMUNICAÇÃO**

Trilhos do Rio

Max Vasconcelos



VIAS BRASILEIRAS DE COMUNICAÇÃO

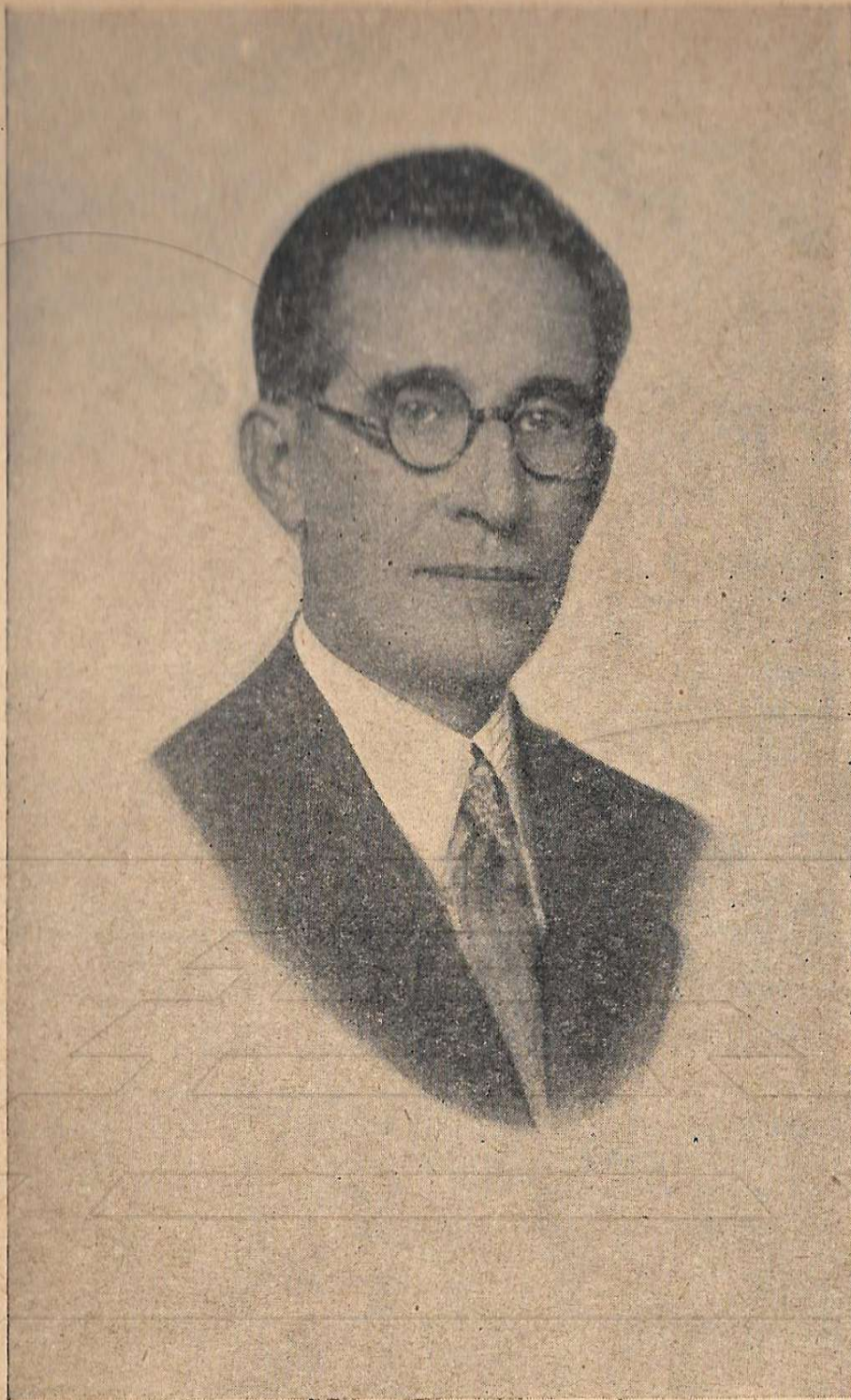
Trilhos do Rio

VIAS BRASILEIRAS
DE
COMUNICAÇÃO

6.^a EDIÇÃO

Trilhos do Rio

RIO DE JANEIRO
CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA
1947



MAX. VASCONCELOS, *bacharel em Direito pela Universidade do Rio-de-Janeiro (1904); promotor público no Estado do Rio (1902, ainda estudante); auxiliar de advogado da Fazenda Nacional junto à Comissão Construtora da Avenida Central (1904); suplente do juiz da Primeira Pretoria nesta capital (1905); juiz de Direito no Estado do Maranhão (1906-1909); funcionário da Central do Brasil (1910-1938), adido ao Gabinete da administração Mendonça Lima, com o encargo de fazer o histórico da E.F.C.B. (Deixou pronto o 1.º volume desta obra: História da E.F.C.B.)*

APRESENTAÇÃO

Honrou-me a excelentíssima senhora Dona Carmen Vasconcelos, viúva do inesquecível intelectual Dr. Max. Vasconcelos, com a incumbência de apresentar a 6.^a edição de "Vias Brasileiras de Comunicação", de autoria do seu marido, a qual ora sai a lume devidamente atualizada.

A digna proprietária da obra assim agiu impulsionada pela bondade que lhe é peculiar e também influenciada pela circunstância de haver o Conselho Nacional de Geografia, com a Resolução n.º 79, de 5 de março de 1941, do seu Diretório Central, deliberado auxiliar o preparo da nova edição da obra, concorrendo para a sua indispensável atualização.

Circunstâncias várias contribuíram para a demora do preparo da presente edição, dentre as quais se destacam: as dificuldades naturais do período de guerra que atravessamos; a inexistência dos clichês das ilustrações das edições anteriores; as alterações feitas em 1944 na divisão municipal e distrital do país; e, finalmente, a mudança de nomes havida nas localidades brasileiras para a eliminação dos topônimos iguais, em virtude da legislação vigente.

A contribuição do Conselho no preparo da obra foi considerável e não se limitou ao fornecimento de dados estatísticos e geográficos atualizados, porquanto afinal se encarregou da própria edição, que passa a figurar na lista das publicações avulsas editadas pela instituição.

Conquanto não represente a obra editada uma contribuição bibliográfica de sentido essencialmente geográfico, a atitude do Conselho justifica-se pela riqueza de informações locais que a obra oferece, além da apresentação sempre oportuna dum serviço ferroviário de grande importância na vida social e econômica do país.

Oxalá que trabalhos análogos surjam em referência às outras estradas de ferro do país, conforme o Conselho assinala na Resolução citada, em justificado anseio.

Dessa maneira, não só se enriquecerá a nossa bibliografia ferroviária, sob a proveitosa forma de divulgação, como também se prestará a melhor homenagem à memória de Max. Vasconcelos, que, em exemplo admirável de idealismo e de realização, nos legou uma iniciativa digna de ser imitada e difundida.

Rio de Janeiro, julho de 1947.

Christovam Leite de Castro

Secretário Geral do
Conselho Nacional de Geografia

ÍNDICE

CAPÍTULO I

<i>Dados sôbre a E. F. Central do Brasil</i>	1
Rêde geral	5
Quadro das estações	7
Obras de arte:	
Pontes	37
Viadutos	37
Túneis	38
<i>Dados sôbre a eletrificação das linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil</i>	40

CAPÍTULO II

<i>O Rio de Janeiro</i>	43
Dados acêrca do Rio de Janeiro	47
Informações diversas:	
Posição	50
População	50
Hora legal	50
Hotéis	51
Passeios	51

CAPÍTULO III

<i>Linha do Centro</i>	55
Da Guanabara ao Paraíba	59
Do Paraíba ao São Francisco	74
Do São Francisco à Amazônia	142

CAPÍTULO IV

<i>Os ramais</i>	165
1 — Ramal de Montes Claros	169
2 — Ramal de São Paulo	178
Sub-Ramal de Bananal	228
Sub-ramal de Piquête	232
Variante de Poá	235
3 — Ramal de Lima Duarte	237
4 — Ramal de Piranga	242
5 — Ramal de Ponte Nova	248
6 — Ramal de Nova Era	262
7 — Ramal de Diamantina	274
8 — Ramal de Mangaratiba	280

CAPÍTULO V

<i>A Divisão Auxiliar</i>	297
Linha Tronco	301
Circular da Pavuna	324
Ramal de Santa Rita de Jacutinga	325
Sub-ramal de Afonso Arinos	341
Ramal de São Pedro	347
Sub-ramal de Reprêsa	354
Sub-ramal de Tinguá	355
Sub-ramal de Xerém	360
Xerém - João Pinto	362
Xerém - Registo	362
Mantiquira - Galrão	363
Linha de Teresópolis	364



Trilhos do Rio

CAPÍTULO I

DADOS SÔBRE A E. F. CENTRAL DO BRASIL

Trilhos do Rio



SUMÁRIO

Rêde geral

Quadro das estações

Obras de arte

Pontes — Viadutos — Túneis

*Ligeiros dados sôbre a eletrificação das linhas
da Estrada de Ferro Central do Brasil.*

Trilhos do Rio

REDE GERAL

As linhas da Central grupam-se em duas r edes: a da Central pr opriamente dita e a da Divisão Auxiliar. A primeira de bitola larga (1,60) em grande extensão; a segunda, exclusivamente de bitola estreita (1,00).

Cada uma dessas r edes apresenta a sua linha-tronco, ramais e sub-ramais, pela seguinte forma:

BITOLA	Linhas e ramais	Ponto inicial	Ponto terminal	POSICÃO QUILOMÉTRICA	
				Ponto inicial	Ponto terminal
1,60	LINHA DO CENTRO..	Dom Pedro II.....	Conselheiro Lafaiete...	0 000	462 278
1,00	LINHA DO CENTRO*	Conselheiro Lafaiete..	Buritizeiro..	462 278	1 007 873
1,60	LINHA DO CENTRO .	Dr. Joaquim Murтинho	Belo Horizonte.....	477 823	639 951
1,00	LINHA DO CENTRO..	Belo Horizonte.....	General Carneiro.....	639 951	654 294
1,60	Ramal da Marítima..	Dom Pedro II.....	Marítima..	0 000	0 948
1,60	Ramal de São Diogo	Dom Pedro II.....	São Diogo..	0 000	1 661
1,60	Ramal do Zeppelin..	Santa Cruz	Hangar.....	54 774	57 809
1,60	Ramal de Mangaratiba.....	Deodoro...	Mangaratiba	22 058	103 241
1,60	Ramal do Matadouro	Santa Cruz	Matadouro	54 774	56 498
1,60	Ramal de Tair�t�....	Japeri.....	Tair�t�.....	61 749	70 004
1,60	Ramal de São Paulo	Barra do Piraí.....	Roosevelt..	108 222	499 153
1,00	Sub-ramal de Bananal...	Saudade...	Bananal....	156 473	182 652
1,00	Sub-ramal de Piquête....	Lorena....	Gen. Mendes de Moraes..	280 604	300 051
1,60	Variante de Poá.....	Calmon Viana....	Engenheiro Sebast�o Gualberto	465 240	497 770
1,60	Ramal de Lima Duarte	Benfica....	Lima Duarte	288 582	340 840

* O autor considera linha-tronco a que liga a estac o de D. Pedro II   de Buritizeiro, depois de cruzar o São Francisco, de onde seria prolongada até a capital do Estado do Pará. Este projeto parece abandonado e, como linha principal, oficialmente   hoje tida a que, passando por Montes Claros, já alcança a estac o de Janaúba, a 147 quilômetros daquela próspera cidade.

RÉDE GERAL

BITOLA	Linhas e ramais	Ponto inicial	Ponto terminal	POSIÇÃO QUILOMÉTRICA	
				Ponto inicial	Ponto terminal
1,00	Ramal de Piranga...	Santos Dumont.....	Mercês.....	324 050	381 152
1,00	Ramal de Ponte Nova	São Julião	Ponte Nova	497 931	643 150
1,00	Ramal de Nova Era	Sabará....	Nova Era..	582 424	744 946
1,00	Ramal de Diamantina	Corinto...	Diamantina	852 175	999 691
1,00	Ramal de Montes Claros.....	Corinto...	Janaúba....	852 175	1 262 761
1,00	LINHA AUXILIAR) (linha-tronco).....	Alfredo Maia.....	Pôrto Novo	0 000	240 108
1,00	Ramal de Deodoro	Honório Gurgel.	Deodoro ...	19 521	22 543
1,00	Circular da Pavuna....	Costa Barros	São Mateus	23 182	26 990
1,00	Ramal de Santa Rita de Jacutinga.....	Governador Portela...	Santa Rita de Jacutinga.....	111 730	258 228
1,00	Sub-ramal de Afonso Arinos.....	Marquês de Valença..	Afonso Arinos.....	182 860	242 642
1,00	Ramal de São Pedro	Francisco Sá.....	São Pedro	0 000	60 272
1,00	Sub-ramal de Reprêsa...	Rio do Ouro	Reprêsa....	49 800	52 398
1,00	Sub-ramal do Tinguá....	Cava.....	Tinguá.....	38 420	50 280
1,00	Sub-ramal de Xerém....	Belford Roxo.....	Xerém.....	27 699	54 997
1,00	Xerém - João Pinto	Xerém....	João Pinto..	54 084	57 512
1,00	Xerém - Registro.....	Xerém....	Registro.....	54 084	55 382
1,60	Mantiquira.	Mantiquira.	Galvão.....	52 662	62 332
1,00	LINHA DE TERESÓPOLIS....	Majé.....	Várzea de Teresópolis	5 020	37 690
1,00	LINHA DE CABO FRIO	Neves.....	Cabo Frio..	0 000	158 249

ESTAÇÕES

O número total das estações da Estrada é de 570, sendo 399 da Linha do Centro e ramais e 171 da Divisão Auxiliar.

LINHA DO CENTRO

(Bitola de 1,m60 até Conselheiro Lafaiete e de 1,m00 daí até Buritizeiro)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
DOM PEDRO II.....	0 000	5,508	29- 3-1858
Lauro-Müller.....	2 360	8,188	12-11-1907
São-Cristóvão.....	3 460	4,372	16- 7-1859
Mangueira.....	4 879	11,803	10- 8-1889
São-Francisco-Xavier.....	5 880	16,596	16- 5-1861
Rocha.....	6 470	14,506	1-12-1885
Riachuelo.....	7 070	15,143	1- 2-1869
Sampaio.....	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
Méier.....	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- 4-1889
Piedade.....	13 120	35,761	11- 4-1873
Quintino-Bocaiúva.....	14 357	40,548	1- 5-1886
Cascadura.....	15 403	33,872	29- 3-1858
Madureira ◊.....	16 680	27,754	15- 6-1890

As estações em versal redondo são as que servem a cidades ou vilas; as que têm o sinal ◊ são as de entroncamento ou baldeação. As que são seguidas do signal ◊◊ tanto servem à Linha do Centro como à Divisão Auxiliar.

LINHA DO CENTRO

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Osvaldo-Cruz.....	18 099	20,043	17- 4-1898
Prefeito-Bento-Ribeiro.....	19 278	19,625	7-11-1914
Marechal-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
Anchieta.....	26 484	19,815	1-10-1896
Olinda.....	27 716	16,529	3-10-1935
NILÓPOLIS.....	28 724	16,587	8-11-1914
Mesquita.....	31 952	17,535	2- 3-1894
NOVA-IGUAÇU.....	35 349	26,197	29- 3-1858
Morro-Agudo.....	39 741	28,329	13- 4-1897
Austin.....	44 503	42,649	17- 9-1896
QUEIMADOS.....	48 278	29,745	29- 3-1858
Caramujos.....	54 920	26,040	12-11-1896
Japeri ◊◊.....	61 749	30,170	8-11-1858
Pôsto Telegráfico.....	67 483	71,263	—
Mário-Belo.....	71 030	135,704	16- 6-1878
Serra.....	75 478	214,348	16- 6-1878
Scheid.....	77 924	252,490	21- 4-1893
Jeruaba.....	82 107	326,179	5- 6-1876
ENG. PAULO DE FRONTIN	85 501	385,982	12- 7-1863
Humberto-Antunes.....	89 763	446,206	1- 5-1894
Néri-Ferreira.....	91 975	417,299	2- 2-1911

LINHA DO CENTRO

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
MENDES.....	92 635	411,826	7- 8-1864
Martins-Costa.....	96 386	396,873	29- 3-1897
Morsing.....	98 267	391,098	10-11-1914
SANTANÉSIA.....	102 315	362,323	7- 8-1864
BARRA-DO-PIRAÍ ◊.....	108 222	357,060	7- 8-1864
Ipiranga.....	115 592	354,088	13- 4-1865
Demétrio-Ribeiro.....	121 469	350,643	12- 4-1898
Barão-de-Vassouras ◊.....	128 528	345,255	18- 6-1865
DESENGANO ◊.....	132 153	340,553	17-12-1865
Pôsto Telegráfico.....	137 706	330,618	—
Teixeira-Leite.....	142 705	323,743	12- 4-1879
SEBASTIÃO-DE-LACERDA .	146 815	319,722	27-11-1866
Aliança.....	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
Eng.º Vieira-Cortez.....	177 770	281,808	5- 6-1885
PARAÍBA DO SUL ◊◊.....	187 231	278,883	11- 8-1867
Barão-de-Angra.....	192 461	271,771	1-10-1912
TRÊS-RIOS ◊◊.....	197 613	271,263	13-10-1867
Fernandes-Pinheiro.....	204 433	340,196	23- 4-1898
Serraria.....	212 079	308,885	28- 9-1874
Sousa-Aguiar.....	217 010	308,931	8-11-1884
Paraibuna.....	223 688	339,701	28- 9-1874

LINHA DO CENTRO

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
AFONSO-ARINOS.....	229 189	353,206	21- 7-1911
Barão-de-Nepomuceno.....	230 842	371,790	11-12-1933
Sobraji.....	238 060	453,896	31-10-1875
Cotejipe.....	245 086	468,270	5-11-1885
MATIAS-BARBOSA.....	252 681	477,442	31-10-1875
Cedofeita.....	256 289	519,555	30-12-1875
Barão de Retiro	266 233	623,450	30-12-1875
JUIZ-DE-FORA ♦	275 077	678,766	30-12-1875
Mariano-Procópio.....	277 518	678,821	20-11-1876
Francisco-Bernardino.....	281 577	680,900	8- 3-1904
Jóquei Clube.....	281 920	677,418	—
Barbosa-Laje.....	283 199	677,735	15-11-1926
Setembrino-de-Carvalho.....	285 887	687,861	15- 6-1923
Coronel Felício Lima.....	287 146	684,598	—
Benfica ♦	288 582	685,262	1- 2-1877
Dias-Tavares.....	292 771	694,200	31- 7-1894
Chapéu-d'Uvas.....	303 211	705,380	1- 2-1877
EWBANK.....	310 015	776,407	12-10-1890
Sérgio-de-Macedo.....	317 365	821,362	25- 7-1912
SANTOS-DUMONT ♦	324 050	838,014	1- 2-1877
Mantiqueira ♦	337 187	879,329	16- 6-1878
Cabangu.....	341 378	943,457	1925

LINHA DO CENTRO

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Rocha-Dias.....	344 417	990,572	11- 9-1896
João-Aires.....	351 654	1 116,378	16- 6-1878
SÍTIO ♦	363 252	1 039,551	21- 3-1878
Doutor-Sá-Fortes.....	368 382	1 039,725	15- 8-1895
BARBACENA ♦	378 192	1 135,741	27- 6-1880
Sanatório.....	379 869	1 115,629	1-12-1892
Alfredo-de-Vasconcelos.....	389 523	1 043,731	1- 2-1895
Quilômetro 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
Hermílio-Alves.....	410 130	1 134,252	2- 3-1898
CARANDAÍ.....	419 652	1 057,499	28-10-1881
Herculano-Pena.....	424 701	1 115,601	9- 8-1894
Pedra-do-Sino.....	429 926	1 072,141	19- 5-1894
CRISTIANO-OTÔNI.....	438 650	988,884	15-12-1883
Buarque-de-Macedo.....	450 117	978,532	15-12-1883
Pôrto das Bananeiras.....	460 503	935,810	29- 3-1928
CONSELHEIRO-LAFAIETE ♦	462 278	931,700	15-12-1883
Gajé.....	473 213	889,748	6- 5-1889
Doutor-Joaquim-Murtinho ♦.....	477 823	881,738	14-11-1914
LÔBO-LEITE.....	482 741	889,823	25- 8-1886
Chrockatt-de-Sá	491 439	1 016,425	11-4-1897

LINHA DO CENTRO

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
SÃO JULIÃO ◊	497 931	1 126,143	16- 7-1887
Engenheiro-Correia.....	509 593	957,303	1-12-1896
ITABIRITO.....	523 535	848,143	16- 7-1887
Esperança.....	527 707	840,586	1-10-1891
Aguiar-Moreira.....	535 868	786,136	31- 1-1898
Monteiro-de-Barros.....	541 944	776,556	31- 1-1898
RIO-ACIMA.....	550 693	739,356	1- 6-1890
Honório-Bicalho.....	560 905	729,736	1- 6-1890
RAPOSOS ◊	570 314	715,536	22- 2-1891
SABARÁ ◊	582 424	704,536	22- 2-1891
Roça-Grande.....	585 125	701,876	—
General-Carneiro ◊	590 310	694,586	1- 2-1895
Engenheiro Herbster.....	596 820	748,536	14-12-1934
Capitão-Eduardo.....	601 824	694,536	15-11-1912
Bicas.....	605 427	711,562	1934
SANTA-LUZIA.....	610 381	680,536	6- 4-1893
Ribeirão-da-Mata.....	620 740	681,031	1- 6-1915
VESPASIANO.....	627 292	680,736	6-11-1894
Nova-Granja.....	632 440	690,098	1- 5-1910
Doutor-Lund.....	642 504	691,695	15- 2-1895
PEDRO-LEOPOLDO.....	648 023	698,034	17- 6-1895
MATOZINHOS.....	658 460	743,000	31- 8-1895
Periperi-de-Minas.....	660 414	743,000	19-11-1912
Arcoverde.....	668 071	738,504	13- 5-1913

LINHA DO CENTRO

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
PRUDENTE-DE-MORAIS...	672 000	733,736	14- 9-1896
SETE-LAGOAS.....	684 335	771,236	14- 9-1896
Venceslau-Brás.....	692 975	701,000	20- 9-1899
Silva-Xavier.....	705 279	768,436	20- 2-1899
Carvalho-de-Almeida.....	714 330	683,100	28-11-1903
ARAÇAI.....	728 546	702,100	28-11-1903
CORDISBURGO.....	743 467	664,000	28-11-1903
Maquiné.....	754 077	671,000	6- 8-1904
Mascarenhas.....	769 741	735,000	11- 3-1905
Gustavo-da-Silveira.....	787 117	605,000	5- 8-1905
CURVELO.....	797 297	632,000	5- 8-1905
Tamboril.....	812 000	580,820	15- 3-1906
Osório-de-Almeida.....	829 632	682,304	15- 3-1906
CORINTO ◊.....	852 175	607,571	15- 3-1906
CONTRIA.....	875 021	586,508	22-10-1906
Beltrão.....	894 289	510,409	27- 2-1908
LASSANCE.....	918 989	529,535	27- 2-1908
Pôrto Faria.....	939 799	500,479	1- 2-1910
Várzea da Palma.....	962 575	498,378	1- 2-1910
Buritis.....	976 236	488,928	28- 5-1910
PIRAPORA.....	1 000 940	472,060	28- 5-1910
BURITIZEIRO.....	1 007 873	479,300	10-11-1922

LINHA DO CENTRO

(Ramal do Paraopeba)

(Bitola de 1,m60 até Belo Horizonte e de 1,m00 daí até General Carneiro)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Doutor Joaquim Murtinho ♦..	477 823	881,738	14-11-1914
CONGONHAS DO CAMPO..	486 421	869,570	14-11-1914
Casa da Pedra	492 730	863 220	—
Engenheiro Caetano Lopes....	498 550	846,889	14-11-1914
JECEABA.....	504 180	843,862	14-11-1914
Arrojado Lisboa.....	514 820	820,824	20- 6-1917
Chacrinha.....	522 040	813,073	—
BELO VALE.....	530 034	797,104	20- 6-1917
Carioca.....	539 745	791,676	—
MOEDA.....	543 584	799,497	16- 6-1919
Quilômetro 547	546 744	802,874	15-10-1934
Sapê.....	550 644	837,040	30-11-1934
Marinhos.....	553 618	837,450	16- 6-1919
ARANHA.....	560 958	788,365	28- 2-1934
Melo Franco	566 080	753,917	25- 6-1918
Alberto Flores.....	574 000	737,297	—
ERUMADINHO.....	579 380	736,697	20- 6-1917
Inhotim.....	582 393	731,441	31- 7-1934
Sousa Noschese.....	584 890	727,441	20- 6-1925

* A Linha do Paraopeba, impròpriamente chamada, em parte, ramal do Paraopeba e, em parte, ramal de Belo Horizonte, deve ser considerada como uma *variante* da Linha do Centro porque dela parte e nela entronca, nunca porém, como um ramal.

LINHA DO CENTRO
(Ramal do Paraopeba)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Fecho do Funil.....	586 920	727,072	20- 6-1917
Mário Campos.....	593 996	727,905	—
SARZEDO	601 273	766,262	20- 6-1917
Onça.....	606 571	816,950	25-10-1934
IBIRITÉ.....	613 735	882,093	20- 6-1917
Jatobá.....	619 746	950,282	20- 6-1917
Barreiro.....	624 732	916,457	10-12-1919
Cercado.....	630 136	880,485	31- 5-1934
Gameleira.....	633 094	860,735	20- 6-1917
Calafate.....	636 170	848,962	1- 7-1920
BELO HORIZONTE.....	639 951	836,466	7- 9-1895
Santa Ifigênia.....	641 724	825,750	12-10-1914
Cardoso.....	643 082	816,357	—
Hórto Florestal.....	644 674	809,821	30- 1-1925
Abadia.....	646 594	803,512	—
Caetano Furquim.....	647 708	803,804	7- 9-1902
MARZAGÂNIA.....	652 043	726,248	7- 9-1902
General Carneiro ♦.....	654 294	694,536	1- 2-1895

RAMAL DE MONTES CLAROS

(Bitola de 1,m00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
CORINTO ◊	852 175	607,571	15-3-1906
Aporá.....	869 227	543,888	1-5-1917
AUGUSTO DE LIMA.	897 231	514,000	4-9-1914
CURIMATAÍ.....	914 800	527,000	4-9-1914
Guaibas.....	918 746	534,730	26-6-1926
BUENÓPOLIS.....	929 276	573,720	4-9-1914
JOAQUIM FELÍCIO..	945 425	640,000	19-4-1921
Catôni.....	961 816	603,400	19-4-1921
Bueno do Prado.....	977 764	608,000	10-11-1922
Engenheiro Dolabela....	989 212	598,400	10-11-1922
Granjas Reunidas.....	994 917	650,300	1-8-1925
Engenheiro Navarro....	1 014 740	367,200	1-8-1925
BOCAIÚVA.....	1 045 395	662,000	1-8-1925
Camilo Prates.....	1 056 834	677,400	1-9-1926
Engenheiro Pires de Al- buquerque.....	1 073 894	655,000	1-9-1926
GLAUCILÂNDIA	1 086 955	619,000	1-9-1926
Antônio Olinto.....	1 106 357	678,000	1-9-1926
MCNTES CLARCS....	1 115 863	638,000	1-9-1926
Igapira.....	1 129 685	—	—
Canaci.....	1 140 000	550,862	—
Uratinga.....	1 155 586	536,738	—
Burarama.....	1 179 026	572,862	—
Orion.....	1 199 382	563,352	—
Quem-Quem.....	1 225 246	504,379	—
Solidão.....	1 245 001	580,873	—
JANAÚBA.....	1 262 761	515,229	—

RAMAL DE SÃO-PAULO

(Bitola de 1,m60)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
BARRA-DO-PIRAÍ ◊	108 222	357,060	7- 8-1864
Pulverização.....	110 668	357,062	10- 9-1917
Santa-Cecília.....	112 412	358,156	5-12-1912
União.....	115 836	360,260	20-12-1920
Doutor-Luís-de-Paula.....	117 742	361,924	—
VARGEM-ALEGRE.....	121 890	364,000	20- 1-1871
PINHEIRAL.....	130 192	365,585	25- 3-1871
Três-Poços.....	135 768	369,117	1926
Rademacker.....	138 353	373,766	21- 1-1897
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- 9-1873
Primavera.....	169,190	383,118	—
RIBEIRÃO-DA-DIVISA.....	172 910	387,000	10- 8-1872
Bulhões.....	179 803	397,890	15-10-1897
Oliveira-Botelho.....	188 868	397,290	4-12-1878
AGULHAS-NEGRAS.....	190 777	394,690	8- 2-1873
Marechal-Jardim.....	197 799	399,230	8- 3-1898
ITATIAIA.....	203 741	407,640	23- 3-1873
Nhangapi.....	211 102	446,000	2- 1-1874
Engenheiro-Passos.....	216 554	465,872	30- 6-1873
Engenheiro-Bianor.....	221 559	462,748	18- 8-1921
QUELUZ.....	228 064	470,870	18- 7-1874
Inspetor-Otalício.....	232 806	474,876	21- 7-1909
Queimada.....	236 780	484,619	1- 9-1876
LAVRINHAS.....	245 700	507,812	12-11-1874
CRUZEIRO ◊	252 382	514,012	4- 9-1878
Embaú.....	259 322	510,819	11- 4-1921
VALPARAÍBA.....	265 492	520,490	20- 7-1875

RAMAL DE SÃO-PAULO

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Canas.....	272 330	527,590	28- 9-1892
LORENA ◊.....	280 604	524,400	8- 7-1877
Engenheiro Neiva.....	287 491	538,000	4- 7-1921
GUARATINGUETÁ.....	293 324	527,000	8- 7-1877
APARECIDA.....	298 108	554,000	8- 7-1877
ROSEIRA.....	308 804	544,030	27- 3-1877
Moreira-César.....	314 958	554,230	15- 6-1898
Curuputuba.....	318 416	552,230	15-12-1937
PINDAMONHANGABA ◊...	325,961	554,000	18- 1-1877
TREMEMBÉ.....	336 713	586,270	26- 7-1914
TAUBATÉ.....	344 336	553,770	27-12-1876
QUIRIRIM.....	352 686	559,370	27-12-1876
Engenheiro-Sá-e-Silva.....	358 153	557,394	18- 8-1921
CAÇAPAVA.....	365 725	557,394	1-10-1876
EUGÊNIO-DE-MELO.....	376 064	562,158	22- 3-1898
Eng.º-Martins-Guimarães.....	381 668	559,650	18- 8-1921
SÃO-JOSÉ-DOS-CAMPOS....	388 404	568,900	1- 8-1876
Limoeiro-de-São-Paulo.....	400 002	567,544	5-10-1894
JACAREÍ.....	407 443	560,095	2- 7-1876
Bom-Jesus.....	416 120	572,870	5- 8-1894
São-Silvestre de São Paulo...	421 361	581,948	23- 1-1913
GUARAREMA.....	426 743	578,994	2- 7-1876
Luís-Carlos.....	433 191	629,430	6-11-1914
SABAÚNA.....	437 650	662,760	1- 1-1893
Eng.º César-de-Sousa.....	444 946	649,733	19- 8-1921
MOJÍ-DAS-CRUZES.....	450 320	743,464	6-11-1875
Brás-Cubas.....	455 636	741,019	16- 9-1929
JUNDIAPEBA.....	457 117	738,644	20- 7-1914
SUSANO.....	462 548	739,426	6-11-1875
Calmon-Viana ◊.....	465 240	740,080	7- 2-1926
POÁ.....	466 438	744,240	6-11-1875
Ferraz-de-Vasconcelos.....	469 526	755,238	29- 7-1926

RAMAL DE SÃO-PAULO

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
GUAIANASES.....	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
Eng.º-Artur-Alvim.....	484 833	785,345	19- 8-1921
Matilde.....	489 574	739,558	19- 8-1921
Carlos-de-Campos.....	491 403	735,059	2- 8-1894
Eng.º Sebastião-Gualberto....	495 019	738,598	—
Clemente-Falcão.....	496 089	746,563	—
Eng.º-São-Paulo.....	497 314	738,056	10- 9-1920
ROOSEVELT ◊	499 153	731,276	6-11-1875

SUB-RAMAL DE BANANAL

(Bitola de 1,m00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Baudade ◊	156 473	377,800	8- 8-1883
Santo-Antônio.....	161 720	386,344	—
Cafundó.....	164 213	386,211	—
RIALTO.....	168 095	398,934	8- 8-1883
Glória de São Paulo.....	173 158	414,675	—
Três-Barras.....	177 524	425,100	8- 8-1883
BANANAL	182 652	446,480	8- 8-1883

SUB-RAMAL DE PIQUÊTE

(Bitola de 1,m00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
LORENA ◊	280 604	524,400	8- 7-1877
Ponte-Paraíba.....	283 531	524,262	1907
Angelina.....	288 021	547,653	1907
Coronel-Barreiros.....	291 028	561,198	1907
Francisco-Ramos.....	293 481	613,541	1907
Itabaquara.....	296 431	625,585	1907
PIQUÊTE	297 531	636,298	1907
Estrêla-do-Norte.....	298 818	654,898	1907
General-Mendes-de-Morais.....	300 051	683,235	1907

Além de Piquête, a linha prossegue apenas para o serviço da Fábrica Presidente Vargas, importante estabelecimento pertencente ao Ministério da Guerra.

VARIANTE DE POÁ

(Bitola de 1,m60)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Calmon-Viana ◊	465 240	740,080	7- 2-1926
ITAQUAQUICETUBA	470 955	742,330	7- 2-1926
Engenheiro-Manuel-Feio.....	473 371	735,790	7- 2-1926
Itaim.....	477 444	737,750	7- 2-1926
BAQUIRIVU	481 501	738,030	7- 2-1926
Comendador-Ermelindo.....	486 164	731,540	7- 2-1926
Engenheiro-Goulart.....	490 875	731 540	7- 2-1926
Engenheiro-Trindade.....	494 696	731 714	1- 1-1934
Eng.º-Sebastião-Gualberto ◊...	497 770	731,714	—

RAMAL DE LIMA-DUARTE

(Bitola de 1,m00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Benfica ◊	288 582	685,262	1- 2-1877
Igrejinha	295 347	709,630	13-11-1914
Penido	303 470	728,030	13-11-1914
Valadares	311 400	677,600	1- 3-1926
Orvalho	323 260	727,700	1- 3-1926
Manejo	330 240	688,310	1- 3-1926
PARADA-LIMA-DUARTE...	338,240	724,000	8-12-1926
LIMA-DUARTE	340 840	704,000	1- 3-1926

RAMAL DE PIRANGA

(Bitola de 1,m00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
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-Bonifácio	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

(Bitola de 1,m00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
SÃO-JULIÃO◊.....	497 931	1 126,143	16- 7-1887
Usina.....	501 165	1 149,318	8-12-1903
Hargreaves.....	507 648	1 246,741	6- 7-1898
Dom-Bôsko.....	514 900	1 338,338	1-10-1896
Rodrigo-Silva.....	520 788	1 278,556	1- 1-1888
Tripuí.....	534 186	1 071,212	1- 5-1891
OURO-PRÊTO.....	540 286	1 060,885	1- 1-1888
Vitorino-Dias.....	543 600	1 022,000	12-10-1914
PASSAGEM DE MARIANA	547 800	928,000	12-10-1914
MARIANA.....	557 950	697,200	12-10-1914
Bandeirante-de-Mariana.....	566 798	640,000	18- 2-1923
MONSENHOR-HORTA.....	578 270	639,000	18- 2-1923
Lavras-Velhas.....	582 950	629,000	1-12-1923
FURQUIM.....	593 650	539,000	28- 8-1926
ACAIACA.....	607 850	440,000	28- 8-1926
Crasto.....	611 740	417,240	5- 8-1929
BARRA-LONGA.....	615 950	403,000	28- 8-1926
Barro-Branco.....	627 050	415,400	28- 8-1926
Ribeirão.....	639 070	433,600	28- 8-1926
PONTE-NOVA ◊.....	643 150	407,000	28- 8-1926

RAMAL DE NOVA-ERA

(Bitola de 1,m00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
SABARÁ ◊	582 424	704,536	13- 2-1891
Gaia	585 215	712,500	27-7-1909
Siderúrgica.....	586 180	722,487	1- 4-1919
Pompeu.....	589 479	747,565	5- 4-1919
MESTRE-CAETANO.....	592 156	761,080	7-12-1908
José Brandão	603 766	900,000	30- 6-1919
CAETÉ.....	607 292	935,140	22- 9-1909
João-Vasconcelos	619 314	1 141,900	12-11-1910
Gongo-Sôco.....	633 529	935,000	24- 5-1911
Henrique Fleiuss	637 195	932,150	—
BARÃO-DE-COCAIS.....	648 270	749,233	24- 5-1911
São-Bento-de-Minas.....	652 230	725,503	1- 8-1912
SANTA-BÁRBARA	658 736	721,062	1- 8-1912
FLORÁLIA.....	680 858	645,600	20- 3-1935
RIO-PIRACICABA.....	701 572	623,230	24- 4-1935
João Monlevade.....	715 814	592,500	30- 1-1936
Pedra-Furada.....	732 754	531,000	—
NOVA-ERA.....	744 946	525 000	30- 1-1936

RAMAL DE DIAMANTINA

(Bitola de 1,m00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
CORINTO ◊	852 175	607,571	15- 3-1906
Roça-do-Brejo.....	874 665	548,371	28- 5-1910
SANTO-HIPÔLITO.....	891 175	510 171	21-12-1910
Limociro-de-Diamantina.....	903 760	518,350	—
Monjolos.....	907 175	527,350	1923
Rodeador.....	920 275	669,760	12-10-1911
CONSELHEIRO-MATA	936 771	965,986	12-10-1912
GOUVEIA.....	972 155	1 187,465	3- 8-1913
GUINDA.....	988 291	1 378,286	15-12-1913
DIAMANTINA.....	999 691	1 262,315	3- 5-1914

RAMAL DE MANGARATIBA

(Bitola de 1,m60)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Deodoro ♦	22 058	16,037	8- 3-1859
Vila-Militar.....	24 262	21,030	18- 8-1910
Coronel-Magalhães-Bastos.....	25 180	22,710	1914
Realengo.....	27 395	32,422	2-12-1878
Moça-Bonita.....	29 248	34,615	23- 6-1933
Bangu.....	31 089	40,387	1- 5-1890
Senador-Camará.....	33 229	42,900	15- 1-1923
Santíssimo.....	35 883	47,391	23-11-1890
Senador-Vasconcelos.....	39 080	33,112	7-11-1914
Campo-Grandè.....	41 621	26,000	2-12-1878
Inhoaíba	45 320	21,954	1- 9-1918
Cosmos.....	47 398	23,990	1- 7-1928
Paciência.....	49 283	20,948	1- 6-1897
Santa-Cruz ♦	54 774	8,782	2-12-1878
ITAGUAÍ.....	65 696	3,800	14-11-1910
COROA-GRANDE	75 679	2,600	1-5-1911
ITACURUÇA	81 522	2,410	1-5-1911
Muriqui.....	85 612	3,030	7-11-1914
Saí.....	91 312	4,400	7-11-1914
Ibicuí.....	95 226	6,546	23- 8-1920
Engenheiro-Junqueira.....	98 548	6,432	7-11-1914
Ribeira.....	101 813	5,919	1925
MANGARATIBA.....	103 241	2,812	7-11-1914

RAMAL DE TAIRETÁ

(Bitola de 1,m60)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Japeri◊◊	61 749	30,170	8- 11-1858
Lajes.....	67 995	42,334	21- 9-1906
TAIRETÁ.....	70 004	42,900	1- 8-1861

RAMAL DA MARÍTIMA

(Bitola de 1,m60)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
DOM-PEDRO-II	0 000	5,508	29- 3-1858
Marítima.....	0 948	4,500	25-10-1880

RAMAL DE SÃO-DIOGO *

(Bitola de 1,m60)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
DOM PEDRO II.....	0 000	5,508	29- 3-1858
São-Diogo.....	1 661	3,900	20- 8-1880

* O ramal, pròpriamente, não chega a ter 300 metros; é, antes, um desvio.

RAMAL DO ZEPPELIN

(Bitola de 1,m60)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Santa Cruz ◊.....	54 774	8,782	2-12-1878
Entroncamento.....	55 162	—	—
Hangar.....	57 809	8,772	1936

RAMAL DO MATADOURO

(Bitola de 1,m60)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Santa-Cruz ◊.....	54 774	8,782	2-12-1878
Matadouro.....	56 493	6,200	1- 1-1884

DIVISÃO AUXILIAR

Linha Tronco

(Bitola de 1,m00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
ALFREDO-MAIA.....	0,000	2,461	7- 1-1902
Triagem.....	4 380	5,413	30- 9-1910
Herédia de Sá.....	5 708	4,180	15- 2-1908
Vieira Fazenda.....	6 280	3,250	15- 2-1908
Maria da Graça.....	7 128	10,128	13- 6-1929
Del Castilo.....	7 892	15,069	28- 3-1898
Monhangaba.....	9 270	13,800	1932
Cintra Vidal.....	10 372	16,688	25- 3-1898

DIVISÃO AUXILIAR
(Linha Tronco)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Terra Nova.....	10 906	24,164	20-11-1905
Tomás Coelho.....	12 340	23,820	15- 2-1908
Cavalcante.....	13 716	33,150	15- 2-1908
Engenheiro Leal.....	14 680	44,022	15- 2-1908
Magno.....	16 617	28,996	28- 3-1898
Turiagu.....	17 670	17,539	28- 3-1898
Rocha Miranda.....	18 703	13,523	17- 3-1905
Honório Gurgel.....	19 521	13,276	17- 3-1905
Barros Filho.....	21 632	8,366	28- 3-1898
Costa Barros.....	23 182	18,501	28- 3-1898
São Mateus.....	26 537	10,350	—
Éden.....	28 157	13,464	29-12-1914
Rocha Sobrinho.....	30 287	8,060	1-10-1925
Jacutinga.....	31 517	10,524	—
Prata.....	32 439	16,520	28- 3-1898
Andrade Araújo.....	34 196	11,209	28- 3-1898
Caioaba.....	36 991	13,418	—
Ambaí.....	39 678	22,679	28- 3-1898
Santa Rita.....	41 821	30,197	7- 8-1905
Aíva.....	43 500	26,512	28- 3-1898
Amaral.....	45 140	32,312	1923
Carlos Sampaio.....	47 819	49,167	82- 3-1898
Aljezur.....	55 300	28,965	12- 8-1903

DIVISÃO AUXILIAR
Linha Tronco

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Teófilo da Cunha.....	60 500	36,566	28- 3-1898
Japeri ♦ ♦.....	67 724	30,170	15- 2-1908
Botais.....	75 560	40,673	1919
Pais-Leme.....	80 390	47,742	12- 8-1903
Sertão.....	86 776	61,200	29- 3-1898
Santa-Branca.....	88 220	64,700	1923
Arcádia.....	92 695	155,500	29- 3-1898
Engenheiro-Adel.....	96 731	255,800	29- 3-1898
Monte-Líbano.....	99 826	332,800	29- 3-1898
Vera-Cruz.....	102 424	398,000	29- 3-1898
Francisco Fragoso.....	106 327	499,200	29- 3-1898
GOVERNADOR-PORTELA ..	111 730	634,900	29- 3-1898
Barão de Javari.....	113 169	627,100	29- 3-1898
MIGUEL-PEREIRA.....	116 214	611,700	29- 3-1898
Pedras Ruivas.....	119 693	595,100	18- 7-1898
PATI-DO-ALFERES	122 448	575,200	18- 7-1898
Arcozelo.....	125 645	570,000	18- 7-1898
Bueno-de-Andrade.....	131 340	527,000	18- 7-1898
Pau Grande	133 572	509,200	30- 6-1903
AVELAR.....	137 535	486,400	29- 3-1898
Tabuões.....	143 112	551,500	29- 3-1898
Caiapó.....	146 295	421,500	30- 6-1905
Andrade-Costa.....	148 768	407,500	29- 3-1898

DIVISÃO AUXILIAR

Linha Tronco

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Cavaru.....	151 612	382,400	29- 3-1898
Werneck.....	157 060	338,100	28- 3-1898
Inema.....	161 738	309,800	1- 5-1925
PARAÍBA DO SUL ♦♦.....	167 937	278,873	29- 3-1898
Barão-de-Angra ♦♦.....	171 167	271,771	1-10-1910
TRÊS-RIOS ♦♦.....	176 337	271,263	13 -10-1867
Santa-Fé.....	184 318	264,800	22- 7-1869
PENHA-LONGA	191 135	305,100	9- 7-1887
CHIADOR.....	195 497	285,282	27- 6-1869
ANTA	203 004	243,643	2-12-1875
SAPUCAIA.....	212 375	214,586	20- 1-1871
Benjamim-Constant.....	219 464	183,631	6- 8-1871
Teixeira-Soares.....	225 844	169,360	6- 8-1871
Simplício.....	228 873	152,549	6- 8-1871
PÔRTO NOVO ♦.....	240 108	243,304	6- 8-1871

Ramal de Deodoro

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Honório-Gurgel ♦.....	19 521	13,276	17- 3-1905
Deodoro ♦♦.....	22 543	16,086	17- 3-1905

DIVISÃO AUXILIAR
Circular da Pavuna

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Costa-Barros ◊.....	23 182	18,501	28- 3-1898
Pavuna.....	24 266	4,083	7- 7-1910
MERITI	25 627	8,105	11- 9-1910
Berford	26 408	10,414	27- 7-1911
São-Mateus ◊	26 990	18,605	11- 9-1910

Ramal de Santa-Rita-de-Jacutinga

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
GOVERNADOR-PORTELA ◊	111 730	634,900	28- 3-1898
Monsores.....	121 313	584,628	23-5-1914
Guaribu.....	124 278	560,000	30- 5-1914
SACRA-FAMÍLIA DO TIN- GUÁ	127 883	529,000	30- 5-1914
Palmital.....	132 014	494,465	30- 5-1914
Palmas.....	133 118	480,714	23- 5-1914
Eng.º-Nóbrega.....	138 628	525,360	30- 5-1914
VASSOURAS.....	148 418	416,822	30- 5-1914
Barão-de-Vassouras ◊ ◊.....	154 667	345,255	18- 6-1865
DESENGANO ◊ ◊	157 815	339,900	17-12-1865

DIVISÃO AUXILIAR

Ramal de Santa-Rita-de-Jacutinga

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Quirino.....	166 155	453,180	1- 5-1871
Carvalho-Borges.....	170 333	522,491	1- 5-1871
Estêves.....	176 122	541,516	1- 5-1871
Chacrinha.....	179 963	523,598	18- 5-1871
MARQUÊS-DE-VALENÇA ..	182 850	541,215	18- 5-1871
General-Osório.....	189 987	532,418	15-10-1879
Santa-Inácia.....	192 981	477,119	15-10-1879
PENTAGNA.....	197 949	482,790	1- 4-1880
Coroas.....	202 788	564,971	1- 4-1911
Alberto-Furtado.....	208 914	415,686	9- 7-1880
Coutinho.....	214 510	422,188	9- 7-1880
PARAPEÚNA.....	221 304	421,208	9- 7-1880
Fernandes-Figueira.....	232 020	425,300	12-11-1914
Coronel-Cardoso.....	238 237	430,300	12-11-1914
João-Honório	242 256	436,300	12-11-1914
Barbosa-Gonçalves.....	247 256	436,211	12-11-1914
SANTA-RITA-DE-JACUTIN- GA ♦	258 228	441,205	6-11-1918

DIVISÃO AUXILIAR
Sub-Ramal de Afonso-Arinos
 (Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
MARQUÊS DE VALENÇA ◊	182 860	541,215	18- 5-1871
Engenheiro-Dunham	189 962	520,702	26- 2-1912
TABOAS	195 515	547,831	14-11-1882
Machado-da-Cunha.....	199 278	519,944	—
RIO DAS FLORES	201 970	510,923	1- 8-1883
Santa-Fé.....	206 717	458,452	24- 5-1920
Cachoeira-do-Funil.....	209 695	424,386	28- 9-1893
Paraíso.....	211 981	395,014	—
MANUEL DUARTE	213 473	391,849	28- 9-1893
Santa-Rosa.....	221 310	372,100	28- 9-1893
Guarda-Fernandes.....	223 342	367,195	25-11-1918
Santa-Justa.....	227 536	361,465	—
TRÊS-ILHAS	229 457	360,716	28- 9-1893
São-Fidélis.....	233 501	357,889	28- 9-1911
Engenheiro-Carvalhais.....	235 677	356,036	26- 2-1912
Santa-Mafalda.....	238 455	353,029	28- 9-1893
AFONSO-ARINOS.....	242 642	350,249	21- 7-1911

Ramal de São-Pedro
 (Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
FRANCISCO-SÁ.....	0 000	2,461	6- 1-1922
Del-Castilo ◊	7 892	15,069	28- 3-1898
Inhaúma.....	9 570	18,568	1897
Engenho-da-Rainha.....	11 033	18,000	—
Vicente-de-Carvalho.....	13 830	25,426	15- 1-1883

DIVISÃO AUXILIAR

Ramal de São-Pedro

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Irajá.....	15 180	18,871	15- 1-1883
Colégio.....	15 585	12,914	15- 1-1883
Coelho-Neto.....	18 010	13,914	15- 1-1883
Acari.....	18 838	4,800	13- 5-1926
Pavuna ◊	21 809	4,843	15- 1-1883
Rosali	23 454	21,000	1929
Agostinho-Pôrto.....	24 446	17,200	—
Coelho-da-Rocha	25 621	6,400	—
BELFORD-ROXO ◊	27 699	13,727	15- 1-1883
Arcia-Branca.....	29 464	10,060	15- 1-1883
Heliópolis.....	30 647	8,516	15- 1-1883
Itaipu.....	32 208	10,480	15- 1-1883
Miguel-Couto.....	34 902	15,144	15- 1-1883
José Figueira.....	36 800	20,045	15- 1-1883
CAVA ◊	38 420	18,172	15- 1-1883
Cachoeira.....	43 300	16,203	15- 1-1883
Paineiras.....	45 410	22,901	15- 1-1883
Rio-do-Ouro ◊	49 800	41,631	15- 1-1883
Santo-Antônio do Rio de Janeiro.....	52 500	40,249	1885
Saudade de Nova Iguaçu.....	55 829	36,300	1885
São Pedro	60 272	60,460	1885
Ponta-dos-Trilhos.....	60 600	125,162	1885

DIVISÃO AUXILIAR
Sub-Ramal de Reprêsa

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Rio-do-Ouro ◊	49 800	41,631	15- 1-1883
Reprêsa.....	52 398	118,587	15- 1-1883

Sub-Ramal do Tinguá

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
CAVA ◊	38 420	18,172	15- 1-1883
São-Bernardino.....	40 784	14,600	3-10-1886
Iguaçu.....	42 010	8,639	3-10-1886
Barreira.....	46 646	17,302	3-10-1886
Tinguá.....	50 280	34,120	3-10-1886

Sub-Ramal de Xerém

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
BELFORD-ROXO ◊	27 699	13,727	15- 1-883
Aurora.....	28 632	19,489	22- 9-1911
Babi	34 466	3,474	22- 9-1911

DIVISÃO AUXILIAR

Sub-Ramal de Xerém

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Quilômetro 43.....	42 800	7,187	22- 9-1911
Lamarão.....	47 900	12,127	22- 9-1911
Mantiquira ◊	52 662	19,187	22- 9-1911
Xerém.....	54 084	25,955	

Xerém—João-Pinto

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Xerém ◊	54 084	26,974	22- 9-1911
João-Pinto.....	57 512	118,638	22- 9-1911

Xerém—Registo

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Xerém ◊	54 084	26,974	22- 9-1911
Registo.....	55 382	60,947	22- 9-1911

Mantiquira—Galvão

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Mantiquira	52 662	19,187	22- 9-1911
Galvão.....	62 332	179,704	1907

LINHA DE TERESÓPOLIS

(Bitola de 1m,00)

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Piedade.....	0 000	1,700	1896
MAJÉ ♦.....	5 020	3,500	1896
Augusto-Vieira.....	10 999	9,000	1896
Citrolândia.....	13 400	15,000	1896
Fazenda-Modelo.....	19 620	25,000	1896
GUAPIMIRIM.....	21 748	31,000	1896
Miudinho.....	27 160	464,725	18- 9-1908
Soberbo.....	30 910	964,090	18- 9-1908
ALTO DE TERESÓPOLIS..	33 350	902,000	18- 9-1908
TERESÓPOLIS.....	37 690	875,000	18- 9-1908

LINHA DE CABO-FRIO

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
NEVES.....	0 000	2,100	—
SETE-PONTES.....	3 773	17,900	—
Raul Veiga.....	11 157	16,300	—
IPIIBA.....	18 749	40,000	—
Virajaba.....	25 752	65,900	—
INOÃ.....	35 240	14,100	—
MARICÁ.....	49 401	5,100	—
Itapeiteú.....	60 122	5,200	—

LINHA DE CABO FRIO

ESTAÇÃO	Posição (m)	Altitude (m)	Inauguração
Nilo-Peçanha-de Maricá	66 331	4,500	—
Sampaio Correia.....	83 280	14,700	—
BACAXÁ.....	100 776	17,300	—
Ponte dos Leites.....	112 426	3,400	—
ARARUAMA	116 750	3,400	—
Iguaba Grande.....	131 665	4,500	—
SÃO-PEDRO-DA-ALDEIA...	146 879	4,100	—
CABO-FRIO	158 249	4,200	—

OBRAS DE ARTE

Pontes

LINHA	Ponte	Extensão (m)	Posição (m)	Rio
Centro.....	São-Francisco.....	694	1 006	São Francisco
	Serraria.....	204	209	Paraibuna
	Paraíso.....	194	135	Paraíba
	Desengano.....	173	130	
	Boa-Vista.....	136	173	Rio-Prêto
	Parapeúna.....	118	220	
São-Paulo....	Guararema.....	162	425	Paraíba
	Surubi.....	119	189	
	Valparaíba.....	117	264	
Montes-Claros.	Dr. Paulo-Frontin	167	878	Rio das Velhas
Auxiliar.....	Paraíba.....	237	164	Paraíba
	Sapucaia.....	144	212	
	Anta.....	137	201	
Nova-Era.....	Sabará.....	100	584	Rio das Velhas

Viadutos

Os viadutos “Lauro-Muller”, dentro da cidade do Rio; “Doutor-Frontin”, no quilômetro 104, da Divisão Auxiliar; os de “Retiro”, “Boa-Vista” e “Vasconcelos”; respectivamente nos quilômetros 266, 379 e 389 da Linha do Centro; o do “Garrafão” na linha de Teresópolis, são obras de arte que maravilham o passageiro e honram a engenharia nacional.*

Além das pontes e viadutos propriamente da linha, possui a Central várias “passagens”, obras de vulto que lhe aumentam

* Sobe a mais de 1 200 o número de pontes e viadutos da Estrada.

o valor patrimonial, e que levam uma nota de arte e de progresso às localidades em que estão construídas. Entre elas citemos: as dos subúrbios do Rio; a de Três-Rios; a de Juiz-de-Fora; a de Barbacena; as três de Belo-Horizonte — a subterrânea, sob os trilhos da Central e da Rêde Mineira de Viação, a que liga a cidade ao bairro da Floresta, sôbre aquêles mesmos trilhos e a que dá passagem à avenida de Contôrno.

Túneis

Em tôdas as suas linhas conta a Central 55 túneis, perfazendo todos êles a extensão de 13 quilômetros, 660 metros.

LINHA	Ordem	Posição (m)	Extensão (m)
	1	72 609	258,25
	2	74 525	307,20
	3	76 316	115,90
	4	76 624	129,75
	4 bis	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
CENTRO.....	12	88 235	2 233,60
	13	88 235	2 245,70
	14	97 549	74,80
	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

OBRAS DE ARTE

Túneis

LINHA	Ordem	Posição (m)	Extensão (m)
CENTRO	27	347 061	140,00
	28	349 231	74,00
	29	349 335	48,00
	30	349 691	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
MARÍTIMA.....	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
NOVA-ERA.....	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
TERESÓPOLIS.....	1	36 050	195,00

DADOS SÔBRE A ELETRIFICAÇÃO DAS LINHAS DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

A 10 de junho de 1937, iniciou-se a tração elétrica entre as estações de D. Pedro II — Nova Iguaçu e Deodoro — Bangu.

Para o conhecimento exato do trecho a ser eletrificado, conhecimento êste necessário para a realização dos projetos de trabalho, a Metropolitan Vickers, sob a fiscalização da Central, encarregou-se do desenho do leito da Estrada, feito na escala de 1:500.

Com o fim de atender aos serviços da eletrificação, foram montadas as seguintes sub-estações e cabines seccionadoras:

Sub-estação n.º 1 — Mangueira;
Sub-estação n.º 2 (Centro de Contrôle) Deodoro;
Seccionadora "A" — D. Pedro II;
Seccionadora "B" — Engenho de Dentro;
Seccionadora "C" — Madureira.

Em D. Pedro II, onde existiu a estação de Dérbi Clube, no Engenho Novo, no Engenho de Dentro, em Cascadura e em Deodoro, foram erguidas cabines de sinalização, construindo-se o abrigo de carros e as oficinas de reparação de carros e locomotivas em São Diogo e Deodoro.

A Central do Brasil entrou em ligação com a Companhia Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro para fornecimento da energia, necessária ao tráfego eletrificado. Foi celebrado em setembro de 1936, um contrato pelo qual seria fornecida energia à sub-estação n.º 1, para a prova das instalações e trens-unidade, tendo sido montados no local três transformadores monofásicos de 6 300/25 200, de modo a alimentar os transformadores principais da sub-estação de Mangueira. Um segundo contrato foi ajustado em dezembro de 1936, mediante o qual seria fornecida energia por cinco anos a partir do início do tráfego dos trens elétricos.

Levados os trabalhos a bom têrmo, inaugurou-se na Central do Brasil, a tração elétrica, tendo partido de D. Pedro II o primeiro trem às 14,25 horas do dia e ano já anteriormente referidos.

Nova-Iguaçu—Japeri

A firma Prado Uchoa & Cia Ltda. foi contratada para montar a rêde aérea no trecho Nova Iguaçu-Japeri e os circuitos de 44 kW, entre Deodoro e aquela estação, iniciando-se a tração elétrica na zona ora em aprêço, a 10 de novembro de 1943. Dois alimentadores trifásicos de 44 000 volts, tendo cada fase uma secção de 45 m², foram colocados entre Deodoro e

Japeri, servindo os postes de concreto armado do sistema de circuitos; foi, porém, necessário acrescentar a êsses postes mastarêus metálicos, entre Deodoro e Nova Iguaçu.

A rêde de linhas e desvios principais no trecho aludido tem uma extensão de 58 482 m, havendo 2 250 m de linhas principais, sendo de 80 200 m os circuitos trifásicos de 44 kW entre Deodoro e Nova Iguaçu.

A sub-estação de Caramujos foi montada para atender aos serviços da eletrificação no trecho Nova Iguaçu-Japeri.

Subúrbios da Divisão Auxiliar

O Escritório Técnico de Topografia e Urbanismo foi encarregado de fazer o levantamento do trajeto a eletrificar, tendo-se verificado a necessidade do aumento da entrevia nos trechos da linha dupla.

Era extenso o percurso a ser eletrificado, partindo de D. Pedro II e alcançando a Divisão Auxiliar, abrangendo a circular da Pavuna, incluindo a estação de São Mateus, os ramais do Cais do Pôrto, partindo de Herédia de Sá e o de Deodoro partindo de Honório Gurgel. Dos 26 km, que é em que importa o trecho a eletrificar, acha-se concluído o percurso Deodoro-Honório Gurgel, inaugurado em 14 de julho de 1945.

A rêde aérea é sustentada por postes de cimento armado, sendo a energia elétrica fornecida por duas sub-estações — Madureira e Deodoro.

Bangu—Santa-Cruz

A rêde de eletrificação Bangu-Santa Cruz foi montada pela firma Prado Uchoa & Cia. Ltda., tendo-se verificado o início da tração elétrica dos trens dêsse percurso, em 11 de outubro de 1945, incluindo-se, também, os do ramal do Matadouro.

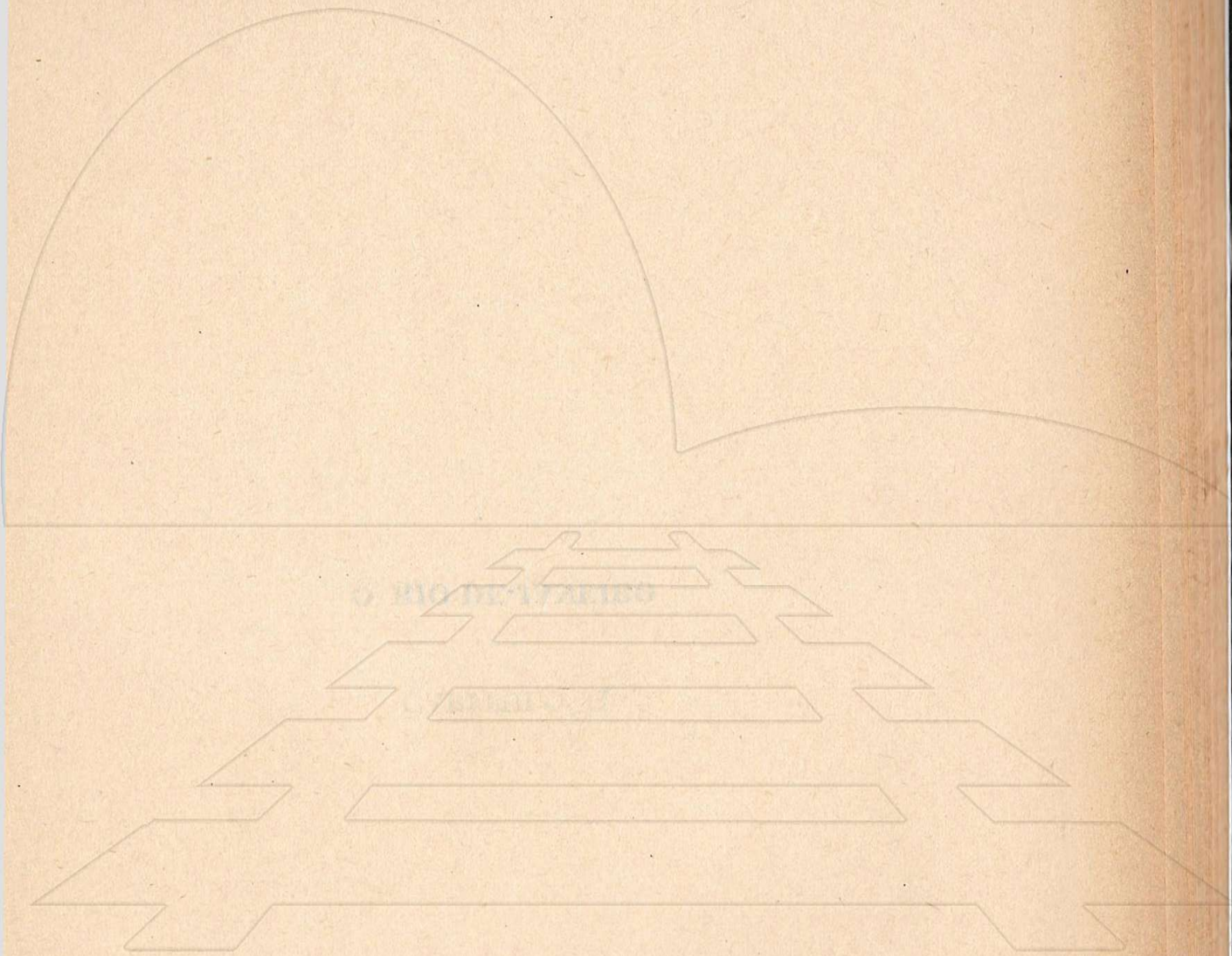
Em virtude de entendimentos realizados entre o Ministério da Aeronáutica e a Direção Central, convencionou-se eletrificar o ramal que serve à Base Aérea de Santa Cruz, trabalho êsse ultimado cêrca de um mês após a conclusão do trecho Bangu-Santa Cruz, cujas características técnicas foram as mesmas adotadas entre Nova Iguaçu-Japeri e D. Pedro II-Honório Gurgel.



CAPÍTULO II

O RIO-DE-JANEIRO

Trilhos do Rio



Trilhos do Rio



SUMÁRIO

Dados à cerca do Rio-de-Janeiro

Informações diversas

Posição — População — Hora legal — Hotéis — Passeios

Trilhos do Rio



RIO-DE-JANEIRO, D.F. — Panorama parcial da cidade, vista do "Pão-de-Açúcar"

DADOS ACÉRCA DO RIO-DE-JANEIRO

A cidade de São-Sebastião-do-Rio-de Janeiro, foi fundada em 1565, por ESTÁCIO DE SÁ.

Ao contrário do que geralmente se diz, com respeito à elevação da sua temperatura, o Rio não é assim um Senegal, cujo calor possa derreter os... europeus, por exemplo.

Madri, Paris, Berlim e outras capitais estrangeiras, sofrem freqüentemente, no verão, uma temperatura igual à do Rio.

A *Ville Merveilleuse*, que todos os turistas, unissonamente, consideram um dos mais belos recantos do mundo, apresenta, de fato, uma fisionomia original aos seus visitantes, os quais, ao pisá-la, sentem-se logo inteiramente à vontade com a tradicional e fidalga hospitalidade dos cariocas — *Cari-oca*: a casa do branco.

O eminente professor MARCHOUX, do Instituto Pasteur, de Paris, e que nos visitou há tempos, referindo-se ao caráter do carioca, assim se exprime em um jornal parisiense:

"Não creio que haja outro povo em que a amenidade seja mais generalizada. Se a cidade sofreu transformação radical, o caráter do brasileiro não se modificou e eis o melhor elogio que se lhe possa fazer".

Não resistimos ao impulso de reproduzir aqui a apreciação que sôbre a nossa terra fêz o preclaro estadista britânico Sir

DAVID LLOYD GEORGE, na sua visita ao Rio. Éle confirmou os conceitos acima transcritos, escrevendo a frase simples e sintética: "O Rio é sem dúvida a mais bela cidade da Terra".

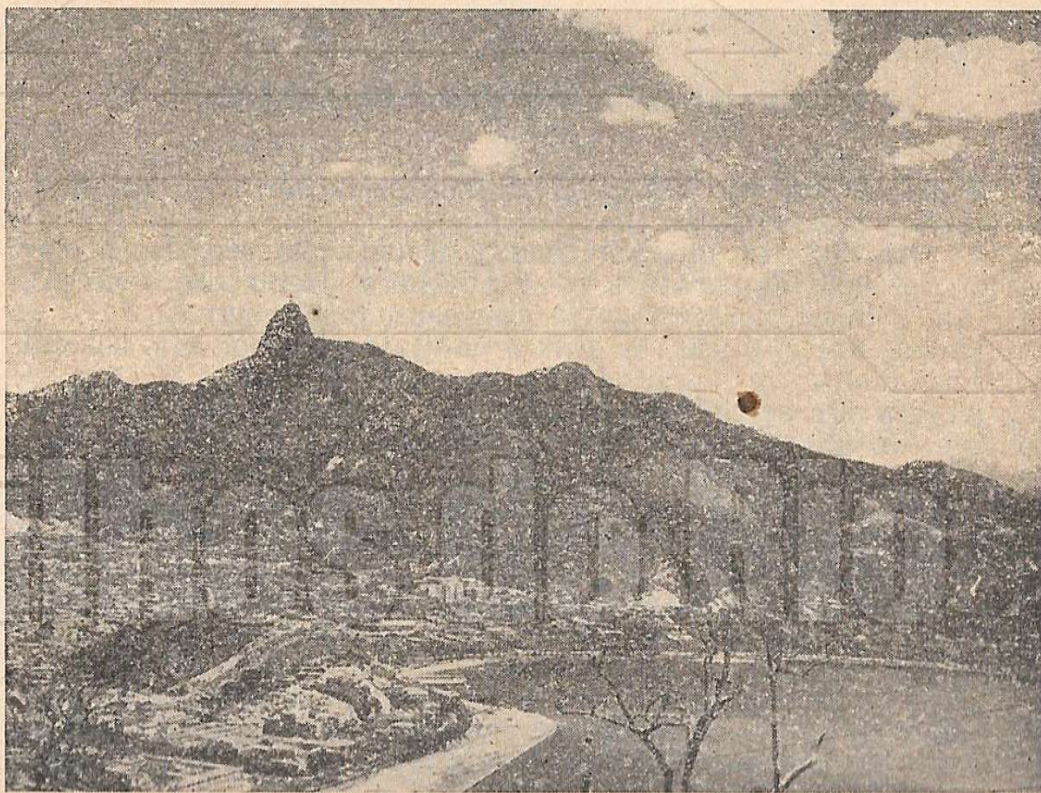
Razoavelmente, não se pode levar o entusiasmo pela terra carioca até o ponto de proclamar que o Rio é a primeira cidade do mundo. No mundo não há primeira cidade. Tôdas as grandes metrópoles do globo têm traços de semelhança fisionômica, têm afinidades no seu ser, têm parecências na sua vida interna e nos seus aspectos.

O que se pode, porém, afirmar é que o Rio é uma cidade *sui generis*, não admitindo comparações com as demais (o que não quer dizer que lhes seja superior).

Como grandes cidades que são, as grandes capitais civilizadas, muitas cousas possuem talvez melhores que o Rio de Janeiro. Outras cousas, entretanto, possui o Rio, na sua feição característica, que em nenhuma delas se encontram.

É esta peculiaridade que a torna única, incomparável. Esta variedade de climas, dentro do seu próprio perimetro, êste entrelaçamento harmonioso e perfeito, entre os caprichos da natureza bruta, que a emoldura, e as realizações humanas que nela se contêm.

* * *



RIO-DE-JANEIRO, D.F. — Panorama parcial da cidade, vendo-se o "Corcovado"

Ao desembarcar na estação D. Pedro II, o passageiro encontra o Quartel General do Exército, à praça da República e, em frente, a avenida Presidente Vargas, suntuosa e muito larga.

Seguindo por esta avenida, sem dificuldade vai dar à avenida Rio Branco, magnífica artéria com 2 000 metros de extensão e 33 de largura e que, de mar a mar, corta o centro da cidade.

No princípio da avenida fica a formosa praça Mauá, onde começa o Cais do Pôrto, embarcadouro dos paquêtes transatlânticos.



RIO-DE-JANEIRO, D.F. — Vista aérea da parte central da cidade, vendo-se, no primeiro plano, a praça Mauá; ao centro, a avenida Rio-Branco e, ao fundo, a entrada da barra da baía de Guanabara (à esquerda), o Pão-de-Açucar, e os morros da Urca e Babilônia

Na extremidade oposta está situada a praça Marechal Floriano, cercada de custosos e modernos edifícios e ao centro da qual se ergue a estátua daquele marechal.

O Teatro Municipal, o Palácio Monroe, a Biblioteca Nacional, o Supremo Tribunal Federal e outros imponentes palácios de artísticas construções, tornam a praça Floriano um logradouro de rara beleza.

* * *

INFORMAÇÕES DIVERSAS

POSIÇÃO:

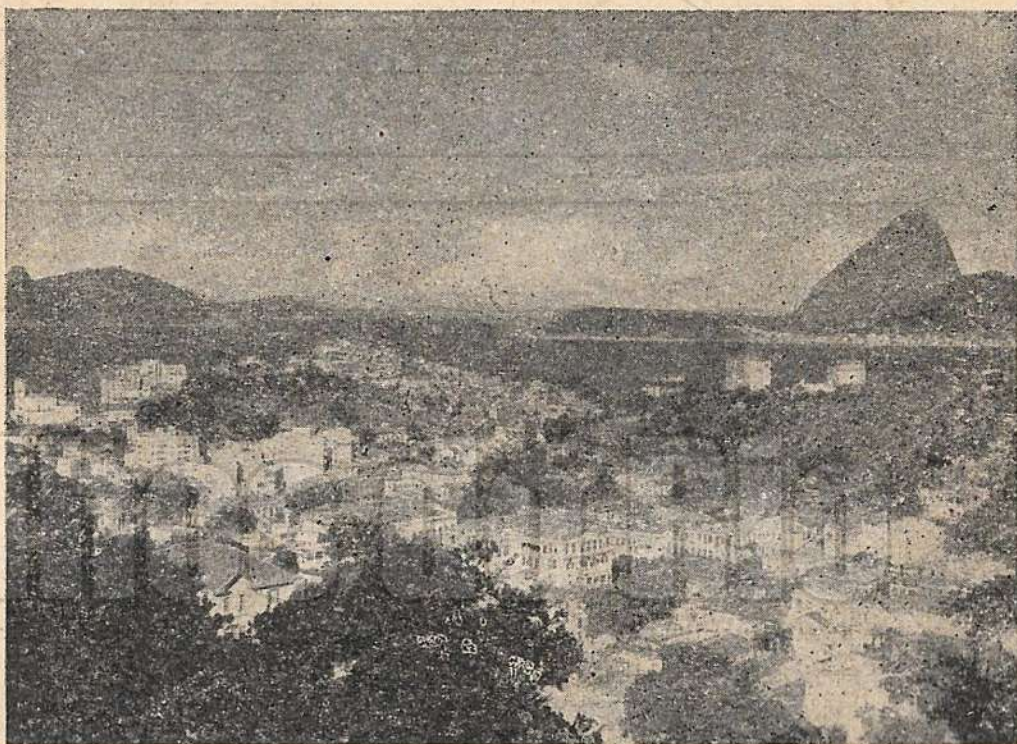
Latitude sul 22° 54' 23"
Longitude W. Gr. 43° 10' 21"

POPULAÇÃO:

Distrito-Federal 1 764 141 habitantes

HORA LEGAL

Quando na cidade do Rio-de-Janeiro é meio dia (12 horas) é também meio-dia em todos os Estados do Brasil e no Território do Iguaçú,* com exceção: dos Estados do Amazonas e Mato-Grosso, da parte ocidental do Estado do Pará e dos Territórios do Rio-Branco, de Guaporé e de Ponta-Porã e da ponta ocidental do Território do Amapá, onde são 11 horas; do Território do Acre e da parte ocidental do Estado do Amazonas, onde são 10 horas; e do Território de Fernando-de-Noronha e ilha da Trindade, onde são 13 horas.



RIO-DE-JANEIRO, D.F. — Aspecto parcial da cidade, vendo-se o "Pão-de-Açúcar" e a entrada da barra

* Os Territórios de Iguaçú e de Ponta Porã foram extintos.

HOTEIS

CENTRO: *Pálace Hotel*, avenida Rio Branco, 185; *Hotel OK*, rua Senador Dantas, 22; *Hotel Avenida*, avenida Rio Branco, 152/162; *Hotel Serrador*, praça Getúlio Vargas, 14; *Hotel Itajubá*, rua Álvaro Alvim, 23; *Natal Hotel*, rua Álvaro Alvim, 48; *Hotel 3 de Maio*, rua Moncorvo Filho, 40/46; *Hotel Rio Branco*, rua Visconde do Rio Branco, 22; *Rio Hotel*, rua Silva Jardim, 3; *Hotel Vera Cruz*, rua Pedro I, 35; *Hotel Mem de Sá*, rua dos Inválidos, 153; *Hotel Universo*, rua Visconde do Rio Branco, 63; *Hotel Monte Alegre*, rua Monte Alegre, 6; *Parque Hotel*, avenida Mem de Sá, 343. *RUSSEL, GLÓRIA e FLAMENGO*: *Hotel Glória*, praia do Russel, 144; *Hotel Central*, rua Barão do Flamengo, 2; *Pax Hotel*, praia do Russel, 108; *Paissandu Hotel*, rua Paissandu, 23; *Regina Hotel*, rua Ferreira Viana, 29; *Hotel Astória*, praia do Flamengo, 70; *Hotel Flórida*, rua Ferreira Viana, 75; *Hotel Vistamar*, rua Cândido Mendes, 283; *Hotel Suíço*, rua da Glória, 68. *CATETE*: *Hotel dos Estrangeiros*, praça José de Alencar, 1; *Hotel Vitória*, rua do Catete, 274. *LARANJEIRAS*: *América Hotel*, rua das Laranjeiras, 371. *TIJUCA*: *Hotel Montanha*, alto da Boa Vista, 98. *SANTA TERESA*: *Hotel Vista Alegre*, rua almirante Alexandrino, 324. *CORCOVADO*: *Hotel Paineiras*. *COPACABANA, IPANEMA E LEBLON*: *Copacabana Pálace*, avenida Atlântica, 354; *Luxor Hotel*, avenida Atlântica, 618; *Hotel Riviera*, avenida Atlântica, 1046; *Argentina Hotel*, rua Cruz Lima, 30; *Atalaia Hotel*, avenida N. S. de Copacabana, 256; *Londres Balneário Hotel*, avenida Atlântica, 668; *Hotel Miatã*, avenida N. S. de Copacabana, 202. *PAQUETA*: *Hotel Balneário Lido*, praia José Bonifácio.

PASSEIOS

LEME, COPACABANA, IPANEMA, LEBLON — Maravilhosas e extensas praias atlânticas, bordadas de faustosas edificações, que constituem os bairros aristocráticos da cidade. Na avenida Atlântica ergue-se o busto do rei Alberto da Bélgica, lembrança de sua visita ao Rio, em 1922.

AVENIDA NIEMEYER — Em grande parte asfaltada, liga o Leblon a Jacarepaguá. São deslumbrantes os aspectos panorâmicos que o seu percurso oferece a quem tem a oportunidade de percorrê-la em tôda a sua extensão. Nela se encontra a *Gruta da Imprensa* onde a mão do homem soube aproveitar-se com habilidade dos caprichos da natureza. Prosseguindo pela estrada a fora encontra-se, à esquerda a belíssima *praia da Gávea*. Um pouco além, mas à direita, ficam os *Jardins Gávea*, loteamento de terrenos òtimamente situados, que deverão constituir modelar vila balneária. A seguir, encontram-se o *Gávea Golf* e o *Country Club*, centros desportivos freqüentados por distinta sociedade. Por último o *Hotel-Restaurante Joá* e a *barra da Tijuca* onde se encontram vários bares, pitorescamente situados, um dêles localizado em uma ilha na lagoa Comorim.

AVENIDA EPITÁCIO PESSOA — Circunda a magnífica lagoa Rodrigo de Freitas. Nesta avenida se encontra o aprazível recanto denominado *Retiro da Saudade* onde existe o bar Sacopã, caprichosamente montado. Numa pedreira aí localizada foi aberto um corte que facilitou sobremaneira as comunicações com o bairro de Copacabana.

PASSEIO PÚBLICO — Belo parque construído em 1778 por ordem do vice-rei D. LUÍS DE VASCONCELOS. Foi projetado por mestre VALENTIM (VALENTIM DA FONSECA E SILVA) que como GONÇALVES DIAS, CASTRO ALVES, IRINEU MARINHO, EVARISTO DE MORAIS e outros, tem ali a sua herma.

PARQUE JÚLIO FURTADO — Com a área de 138 670 metros quadrados e vultoso número de espécies vegetais, lagos, cascatas e representantes inúmeros da fauna brasileira. Fica fronteiro ao grande edifício do Quartel General do Exército, e da majestosa estação D. Pedro II.

QUINTA DA BOA VISTA — Grande e formosíssimo parque onde existe um aquário com curiosos espécimes de peixes próprios dos rios brasileiros. No antigo palácio imperial que fica no centro, acha-se instalado o *Museu Nacional*, na entrada do qual se pode observar o curioso meteorito de Bendengó. Nesse vastíssimo edifício encontram-se valiosas coleções, principalmente zoológicas e etnográficas, sendo enorme a freqüência de estudiosos.

Na Quinta da Boa Vista localiza-se também o moderno *Jardim Zoológico*, com grande número de representantes da fauna indígena e estrangeira.

URCA E PÃO DE AÇÚCAR — A 224 e 395 metros de altitude, respectivamente, de onde se deslumbra um belo panorama sobre o fundo da baía de Guanabara. Na Praia Vermelha se encontra a estação dos bondes aéreos que partindo daí e passando pela Urca, vão ao Pão de Açúcar. Na Urca existe um restaurante bem situado, dispendo de amplos salões.

SILVESTRE, PAINEIRAS E CORCOVADO — A 400, 465 e 704 metros de altitude, respectivamente. Há bons hotéis no Silvestre e nas Paineiras, no meio de pujante floresta. Uma estrada de ferro pelo sistema de cremalheiras, faz o trajeto da estação inicial, situada à rua Cosme Velho, no bairro das Laranjeiras, ao Pico do Corcovado em 30 minutos apenas, passando pelas estações de Silvestre e Paineiras.

No alto do Corcovado ergue-se o monumento ao Cristo Redentor, arrojada e expressiva construção.

TIJUCA — A densa floresta da Tijuca, com seus recantos de grande beleza paisagística, com suas cascatas marulhentas é refúgio muito procurado para passeios e convescotes.

Dispendo de transportes cômodos e fáceis, nos meses de verão são inúmeros os visitantes que a procuram.

O ponto culminante da cidade é o *Pico da Tijuca*, com 1021 metros de altitude. São pontos de interesse a *Cascatinha*, a *Mesa do Imperador*, a *Vista Chinesa*, a gruta *Paulo e Virgínia*, o *Excelsior*, as *Furnas de Agassiz*, etc.

JARDIM BOTANICO — Criado em 1809 por João GOMES DA SILVEIRA, marquês de SABARÁ. É, no gênero, um dos mais notáveis parques do mundo. Logo, à entrada encontra-se uma alameda de 134 palmeiras imperiais, no fim da qual, cercando uma bacia de mármore, há um grupo de 24 pés de cedro do Líbano. Cerca de 10 000 espécies de plantas de tôdas as floras do mundo se acham ali representadas. É digna de nota a palmeira ali plantada há perto de 140 anos por D. João VI.

PARQUE DA CIDADE — Antiga chácara pertencente a um capitalista e industrial, situada na fralda da serra Carioca, no fim da linha dos bondes da Gávea, que foi incorporada ao patrimônio da cidade. É notável o orquidiário ali existente. Ao fundo do parque está situado o *Museu Histórico*.

PRAIAS — São bastante famosas as praias cariocas. Depois das praias do *Russel* e do *Flamengo*, sucedem-se, já fora da baía de Guanabara as do *Leme*, *Copacabana*, *Ipanema* e *Leblon* e mais além as da *Gávea* e da *barra da Tijuca*, estas já muito distantes do perímetro urbano. Mais modestas são, a *do Caju* e a de *Ramos*, onde se cogita construir agora um balneário modelo.

BAÍA DE GUANABARA — Constitui excepcional motivo de admiração dos viajantes e turistas, mesmo os mais habituados aos mais empolgantes panoramas do mundo. De dia, encanta e, à noite, com a iluminação feérica das avenidas que a circundam, deslumbra. De proporção vastíssima, é semeada de ilhas cada qual mais pitoresca. A *dos Governadores*, a maior de tôdas, com boas praias e excelente clima. Uma linha de bondes liga os seus núcleos mais populosos; nela se encontram os Jardins Carioca e Guanabara, bairros elegantes e de privilegiada situação. A *de Paquetá*, poética e acolhedora; a *do Bom Jesus*, a *das Cobras*, ligadas ao continente por uma ponte. Aí estão localizados o Hospital Central da Marinha, o quartel do Corpo de Fuzileiros Navais, com instalações modelares e os estaleiros da Marinha, excelentemente aparelhados. A *ilha das Flores*, sede da Inspeção de Imigração; a *do Viana*; a *das Enxadas*, a *Fiscal*, com um suntuoso edifício que ocupa tôda a ilha; a *do Brocoió*, transformada hoje em verdadeiro jardim. Do outro lado da baía de Guanabara fica a cidade de ARARIBÓIA, a tradicional Niterói que passa por um sôpro renovador. São lindas as praias de *Icaraí*, da *Boa Viagem*, de *Jurujuba* e o *Saco de São Francisco*. A Companhia Cantareira de Viação Fluminense mantém um serviço regular de barcas, não só para Niterói, como também para Governador e Paquetá.

Agora, com o término da guerra, afastados os empecilhos e dificuldades dela decorrentes, os transportes hão de melhorar bastante e estas viagens serão feitas com muito mais rapidez.

OUTROS PASSEIOS — São encantadoras as praias que margeiam, em quase toda a sua extensão, a linha férrea de Mangaratiba, linha cujo traçado atravessa uma sucessão ininterrupta de quadros grandiosos entre o oceano e a montanha; as represas do Xerém, do Tinguá e do Rio do Ouro; as cidades serranas de Petrópolis, Friburgo e Teresópolis, a 841, 847 e 902 metros de altitude, respectivamente, são outras tantas excursões que deixam uma impressão talvez inédita para o turista.

Para todas essas localidades há condução rápida, cômoda e freqüente.

Petrópolis, a principal cidade de verão do país, está a 60 quilômetros do Rio de Janeiro, a 1 hora de viagem por automóvel na melhor estrada de rodagem do continente e a 1 hora e 40 minutos por excelente via férrea.

Petrópolis apresenta atraentes encantos ao excursionista, que nela encontra vários bons hotéis.

A cidade possui várias linhas de auto-ônibus, além de grande quantidade de automóveis de praça e carros a tração animal, que dão à cidade um cunho de grande originalidade.

O viajante que procede do Rio, logo na entrada de Petrópolis, depara com o Hotel-Cassino da Quitandinha, o maior centro turístico do Brasil.



Trilhos do Rio



CAPÍTULO III

A LINHA DO CENTRO

Trilhos do Rio

SUMÁRIO

A Linha do Centro

Da Guanabara ao Paraíba — Do Paraíba ao São-Francisco

Do São Francisco à Amazônia.

Descrição sucinta da linha, das localidades por ela servidas, ligeiras informações sobre as estradas que convergem para a Linha do Centro, incluindo as de rodagem, planta e perfil da linha, etimologia ou origem dos nomes das estações. E sobre cada um dos municípios atravessados pela Estrada, informações contendo:

História — Descrição e planta da sede — Hotéis — População — Superfície — Distritos — Povoados — Limites — Rios — Quedas d'água — Serras — Climas — Produção — Preço das terras — Viação — Informações diversas.

Trilhos do Rio

DA GUANABARA AO PARAÍBA

Das planuras ocidentais da baía de 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 formidáveis, tangendo enormes taludes, transpondo gargantas elevadas e varando moles gigantescas e graníticas, atinge, ao fim de 109 quilômetros, as margens fecundas do formoso Paraíba. Iniciada a viagem na estação

D. PEDRO II

Rio	0,000 km
Belo-Horizonte	639,951 km
Altitude	5,508 m

o trem superpõe-se, por meio de extenso viaduto, a três movimentadas ruas da capital, correndo depois, na direção leste-oeste, por entre o inumerável casario dos subúrbios.

Galgando o viaduto, (cujas pontes de três articulações foram das primeiras, no gênero, empregadas em estradas de ferro), galgando o viaduto, de cerca de 1 500 metros de extensão, o viajante se apercebe, à direita e para o nordeste, da configuração da maravilhosa serra do Mar, ciclópica muralha que se delineia no horizonte desde o sítio em que se situam as cidades de Teresópolis e de Petrópolis; e à esquerda descortina o lindo panorama de uma vasta parte da cidade, cercada pelas serras da Carioca e da Tijuca, onde se destacam, em nítido relêvo, o Corcovado, a 704 metros de altitude e o Pico da Tijuca, a 1 021.

Lauro Müller — Km 2,360.

Primitiva Praia Formosa. LAURO SEVERIANO MÜLLER, ministro da Viação de 1902 a 1906.

Situada no meio do viaduto, na altitude de 8m,188. Na planície, à direita, acham-se as estações Alfredo Maia e Barão de Mauá respectivamente da Divisão Auxiliar e da Leopoldina, servindo ainda esta à Estrada de Ferro Teresópolis. Um pouco além, na rua São Cristóvão, fica a estação Francisco Sá, da antiga Rio do Ouro.

Ao ganhar novamente a planície, é o leito da Central acompanhado, à direita, pelas linhas da Auxiliar e da Leopoldina, numa extensão de quase 3 quilômetros.

Nesse trecho, ainda à direita, destaca-se, na eminência central da Quinta-da-Boa-Vista, o antigo palácio dos Imperadores, hoje Museu Nacional. O palácio era servido pela estação "Imperial", que se localizava também à direita. Essa estação foi demolida, em 1925, para dar passagem a novas linhas.

Deslizando velozmente dentro da cidade, mas isolado pelos muros de alvenaria de pedra que cercam a linha e cruzando a todo momento composições suburbanas, os trens de grande velocidade passam por *São-Cristóvão* (km 3,460), *Mangueira* (km 4,879), *São-Francisco-Xavier* (km 5,880); *Rocha* (km 6,470), *Riachuelo* (km 7,070), *Sampaio* (km 7,742), *Engenho-Novo* (km 8,630), *Silva-Freire* * (km 9,106), *Méier* (km 9,507), *Todos-os-Santos* (km 10,189), *Engenho-de-Dentro* (km 11,398), onde se acham instaladas as grandes oficinas da Central, *Encantado* (km 12,142), *Piedade* (km 13,120) e *Quintino-Bocaiúva* (km 14,357).

Nesse primeiro trecho da viagem prende a atenção do passageiro o aspecto de opulência, já da linha da Central com as suas custosas obras de arte, já dos arrabaldes suburbanos, com as suas modernas e graciosas vivendas, quadro magnífico, cuja movimentação aumenta com a esplêndida moldura constituída pelos pincares da serra dos Órgãos de um lado e a linha verde-negro das serras da Tijuca, Engenho-Novo e Jacarepaguá, do outro.

Com 19 minutos de viagem chega o trem a

Cascadura — Km 15,403.

Casca dura, primeira resistência que encontrou a picareta dos trabalhadores na abertura do leito da Estrada. A estação foi construída em terrenos cedidos graciosamente por M. JOAQUIM DE AGUIAR.

É a décima sexta estação dos subúrbios e o ponto inicial dos bondes de Jacarepaguá, localidade grandemente procurada pelas excelsas qualidades do seu clima.

Aí mantém a Santa Casa de Misericórdia do Rio-de-Janeiro um hospital modelar para tuberculosos. Cascadura é um dos centros mais movimentados do comércio dos subúrbios.

Segue o trem por entre os telhados rubros da moderna edificação de populosos bairros que ontem ainda eram verde pradaria — *Madureira* (km 16,680), *Oswaldo-Cruz* (km 18,099); *Prefeito Bento-Ribeiro* (km 19,278) um pouco adiante da qual sai, para a esquerda, o desvio que vai até à Escola de Aeronáutica, com 4 048 metros; *Marechal Hermes* (km 20,502) onde fica situada a vila proletária Marechal Hermes à esquerda, encontrando-se arruados à direita, os terrenos da antiga fazenda Boa-Esperança, hoje totalmente edificados. São ainda estações suburbanas, não havendo, pode-se dizer solução de continuidade no desenvolvimento das edificações que povoam essa zona até

Deodoro — Km 22,058.

Homenagem ao marechal MANUEL DEODORO DA FONSECA, o proclamador da República.

Vigésima primeira estação de subúrbios e entroncamento do ramal de Mangaratiba, ponto terminal do fechamento em muros das referidas linhas.

* A estação de Silva Freire só atende ao movimento de cargas e encomendas, não estando franqueada aos passageiros.

Está aí situada, à esquerda, a importante fábrica de tecidos da Companhia Industrial Deodoro, bem como um notável Campo de Demonstração, à direita, pertencente ao Ministério da Agricultura.

A localidade é servida pelas excelentes estradas de rodagem de Santa-Cruz e da Pavuna às quais se ligam muitas outras que cortam o Distrito-Federal em tôdas as direções. A estrada da Pavuna encontra ao norte a Rio-Petrópolis, que é um prolongamento da União-e-Indústria; ficando assim estabelecida a ligação rodoviária direta entre Santa-Cruz e o interior de Minas.

Parte de Deodoro o ramal de Mangaratiba, com 81,183 quilômetros em tráfego.

Esse ramal atravessa a importante zona militar que vai de Deodoro a Realengo, e na qual se acha situada a Vila-Militar, vasta praça de guerra.

Campo-Grande (km 41,621), *Santa-Cruz* (km 54,774), no Distrito Federal; *Itaguaí* (km 65,696) e *Itacuruçá* (km 81,522), no Estado do Rio, são outras tantas importantes localidades servidas pelo ramal, cujo traçado, a dois metros do Oceano Atlântico, de Itacuruçá em diante, oferece indescritíveis panoramas.

Igualmente de Deodoro parte o ramal do Campo-dos-Afonso, onde fica situada a Escola de Aeronáutica.

Por Decreto n.º 3 477, de 6 de novembro de 1899, foi concedida ao engenheiro AIRES POMPEU CARVALHO DE SOUSA e a JOSÉ AUGUSTO VIEIRA, autorização para construírem um ramal férreo de Sapopemba à ilha do Governador (Ponta-da-Ribeira) e estabelecerem, naquela ilha, um cais para o serviço de carga e descarga de mercadorias.

Ao sair de Deodoro é ainda a linha vertical das serras que enfeita a paisagem grandiosa: ao longe, à direita, no fundo azul-safira que mais realça a nitidez, aparece a serra do Mar; muito próximo, à esquerda, tapando a Linha de Tiro a que serve de alvo, ergue-se, impassível, a serra de Gericinó, que é um contraforte da serra de Madureira.

No quilômetro 22,718 é transposto o arroio Maranguá, por uma ponte de 5,55 metros.

Sempre na direção supracitada e quase que horizontalmente, prossegue o trem na sua derrota passando pela ponte do quilômetro 22,873 com 9,020 metros e pelas estações

Ricardo-de-Albuquerque — Km 24,454.

JOSÉ RICARDO DE ALBUQUERQUE, secretário da Estrada e inspirado poeta.

Anchieta — Km 26,484.

Padre JOSÉ DE ANCHIETA, missionário célebre na história da catequização dos índios brasileiros.

Transposta a divisa do Distrito-Federal com o Estado do Rio na ponte de Nazaré, de 15,50 metros sôbre o rio Pavuna (km 27,141), aparecem as estações

Olinda — Km 27,716.

NILÓPOLIS — Km 28,724.

Nilo polis: cidade de Nilo, Dr. NILO PEÇANHA, eminente político fluminense e ex-presidente da República.

Primeira estação do Estado do Rio, outrora povoação de São-Mateus, localizada em terras da antiga fazenda pertencente ao padre MATEUS MACHADO HOMEM.

É a Vincennes do Brasil, pela sua proximidade da grande capital. O povoamento é de ontem; mas o seu progresso vertiginoso vaticina para breve a elevação desse distrito do município de Nova-Iguaçu à categoria de cidade. Muito extensa, bem iluminada, com ruas alinhadas, a povoação aparenta, mormente ao passageiro que entra, à noite, do interior, a fisionomia de uma polida cidade.

Transposta a ponte do quilômetro 29,423, o trem passa pelo Matadouro Modelo (à direita), transpõe as pontes do Sarapui (km 29,771) e do Socorro (km 30,000), de 10 e 8 metros, respectivamente; atravessa ainda, as pontes dos quilômetros 30,758 (5,71m) e 31,319 (5,22m), e vai a

Mesquita — Km 31,952.

JERÔNIMO JOSÉ DE MESQUITA, 1.º barão de MESQUITA, diretor do Banco do Brasil, presidente da Associação Comercial e proprietário da fazenda São-Mateus, a que já nos referimos.

Aí se acham estabelecidas a fábrica de ladrilhos da Companhia Materiais de Construção e a Companhia Brasileira de Material Ferroviário.

Tôdas estas estações, quer as do Distrito-Federal, quer as que fazem parte do Estado do Rio, constituem importantes núcleos de população.

Prossegue o trem pela várzea fertilíssima, coberta de infundáveis e pautados laranjais, quase sempre peçados de frutos que na côr própria da sua maturidade, semelham pomos de ouro, edênicos e inaccessíveis.

À medida que o trem se vai afastando, vão desaparecendo os píncaros menos elevados do maciço carioca. Dominando, entretanto, as mais altas eminências, alveja ao longe, no pedestal ciclópico, o monumento a Cristo Redentor, de braços abertos, num gesto largo e generoso de bênçãos para a terra brasileira, e de agasalhador acolhimento àqueles que a procuram.

Transposta uma ponte de 4,80 m (km 34,183), o trem vai a

NOVA-IGUAÇU

Rio	35,349 km
Belo-Horizonte	604,602 km*
Altitude	26,197 m
Latitude sul	22°45'37",9**
Longitude W.Gr.	43°26'52",8

* As distâncias a Belo-Horizonte são contadas pela linha do Paraopeba.

** Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Primitiva Maxambomba. *I guaçu*, água grande. Freguesia de Santo-Antônio-de-Jacutinga, para ali transferida de seu anterior assento por decreto de 29 de novembro de 1862.

É a primeira das cidades atravessadas pela Central e fica na baixada do Estado do Rio. Foi elevada à categoria de vila em 1.º de maio de 1891, época em que passou a ser a sede do município, até então em Iguazu, antiga vila fundada em 1699 pelo alferes JOSÉ DIAS DE ARAÚJO e localizada às margens do Iguazu.

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

Depois de longos anos de estacionamento, a velha Maxambomba ressurgiu do marasmo, acompanhando o surto de progresso que se nota em tôdas as localidades circunvizinhas da Capital-Federal, ou melhor, em tôdas as regiões servidas pela Central.

A cidade de Nova-Iguazu conta com 20 854 habitantes, 4 995 prédios e 15 escolas primárias.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 114; de ensino primário, 107; secundário, 2; comercial, 3; magisterial, 1; e de categoria não especificada, 1.

POPULAÇÃO — 142 060 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 307 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Nova-Iguazu, Cava, Nilópolis, Belfort-Roxo e Queimados.

POVOADOS — Austin, São-Mateus, Xerém, Pilar, Rio-do-Ouro e outros.

LIMITES — Itaguaí, Vassouras, Petrópolis, Majé, Distrito-Federal e baía de Guanabara.

RIOS — Os rios principais são o Estrêla, o Iguazu, ambos com foz na baía de Guanabara, e, servindo de divisa entre os municípios de Nova-Iguazu e de Itaguaí, o rio Guandu, em cujos afluentes — Santo-Antônio, São-Pedro-do-Ouro, Santa-Branca e Sant'Ana — existem magníficas cachoeiras que podem ser aproveitadas para a produção de energia elétrica.

RELÊVO — A maior parte do território é uma vasta planície circundada por elevadas montanhas, entre as quais notam-se Estrêla, Sant'Ana, Tinguá e Madureira, que são denominações locais da serra do Mar.

CLIMA — Salubre.

PRODUÇÃO — É a agricultura a principal fonte de renda do município, produzindo laranja, cana de açúcar, banana, mandioca, etc. Segue-se a pecuária contando 20 000 cabeças de gado, sendo 6 500 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 25 000 cabeças. Produz ainda, o município, leite, couros salgados, cebolas, farinha de mandioca, ovos, carvão, charque, etc. Na indústria notam-se fábricas de massas alimentícias, de tecidos, de máquinas, veículos e aparelhos elétricos, de artefatos de minerais não metálicos e de madeira. Preço das

terras: de Cr\$ 2 000,00, o alqueire geométrico (para cereais e hortaliças) a Cr\$ 8 000,00 (próximas à sede e para lavoura em geral).

VIAÇÃO — O município é servido por cômodas estradas de ferro e de rodagem, que ligam a sede a algumas povoações, ao Distrito-Federal e aos municípios vizinhos. A Central e a Leopoldina nêle percorrem cêrca de 210 quilômetros.

As principais estradas de rodagem são as de: Nova-Iguaçu a Pilar, com 30 km — ao Bananal-de-Itaguaí (antiga Mineira), com 21 km — a Vassouras (antiga da Polícia) com 35 km — Cava a Pati-do-Alferes (antiga do Comércio), com 50 km — a estrada Plínio-Casado, que entronca com o prolongamento da antiga Automóvel-Clube, ligando a sede do município a Meriti — a de Belfort-Roxo ao entroncamento da Rio-Petrópolis. Esta e a Rio-São-Paulo percorrem parte do município.

Ao partir de Nova-Iguaçu a linha corre paralela às terras (à direita) do antigo Parque Nova-Iguaçu, hoje transformado em chácaras pitorescas e prósperos sítios. Nas proximidades da cidade há uma área de cêrca de 1 000 lotes quase todos construídos.

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, infindáveis, os laranjais.

Atravessada a ponte do km 36,840 — 9,62 m; a Sêca (km 38,600 — 13,84 m); e a de Matacavalos (km 39,060 — 5,00 m) passa o trem por

Morro Agudo — Km 39,741.

Tomou o nome de uma fazenda outrora pertencente ao comendador FRANCISCO JOSÉ SOARES.

No quilômetro 41,910 é transposta uma ponte de 10,00 m.

Austin — Km 44,503.

Engenheiro CHARLES E. AUSTIN, empreiteiro do primeiro trecho da Estrada.

Começam aqui os terrenos das Fazendas Reunidas Normândia, cuja área, de 300 milhões de metros quadrados, de excelentes terras para citricultura, foi tôda loteada e vendida em pouco tempo.

Depois da ponte do quilômetro 47,800 (5,51 m), passa o trem pela do Camboatá (km 47,880 — 10,00 m) e vai a

QUEIMADOS — Km 48,278.

Nome do distrito em que está localizada.

É notável por ter sido o ponto terminal do primeiro trecho da Estrada, inaugurado em 1858. Foi construída em terreno cedido gratuitamente pelo morgado de Marapicu.

A esquerda, a 2½ quilômetros da estação, está situada a fazenda Santa-Rosa, grande fornecedora de mudas e enxertos de laranjas.*

* No velho prédio dessa fazenda nasceu o Dr. MILCIANES MÁRIO DE SA FREIRE, antigo prefeito do Distrito-Federal.

São transpostos os rios do Ouro (km 49,663) e Santo-Antônio (km 53,620 — ponte de Caramujos, de 34,00 m).

Caramujos — Km 54,920.

Nome da localidade em que está situada.

No quilômetro 57 existiu outrora (18 de julho a 24 de outubro de 1898) o pôsto telegráfico "Rio-São-Pedro".

Atravessado o rio São-Pedro (km 58,657) pela ponte do mesmo nome, de 35,05 entra o trem no município de Vassouras e prossegue cortando o último trecho da baixada.

Aproximamo-nos da montanha, que em frente se eleva sobranceira e granítica; à esquerda, vamos deixando a serra de Catumbi.

No quilômetro 60,923 é transposta ainda uma ponte de 5 metros.

Japeri — Km 61,749.

Antiga Belém, denominação de muitas localidades do Brasil e cujo sabor bíblico relembra o espírito religioso de nossos maiores. Foi erguida em terrenos doados pelo marquês de SÃO JOÃO MARCOS.

Japeri, situada no município de Vassouras, é ponto de entroncamento da Divisão Auxiliar.

Um pouco depois de Japeri a linha atravessa o rio Sant'Ana, pela ponte do mesmo nome, de 66,00 m, no km 63,236 e a estrada de rodagem, pela ponte da Cacaria, de 12,00 m, no km 63,314.

Nas noites límpidas a profusa iluminação que circunda a usina de força elétrica da Companhia Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro, construída às bordas da reprêsa do ribeirão das Lajes, vasto lago de 30 x 25 kms, é avistada dos trens que passam, coleando, no trecho de Serra a Jeruaba.

O trem atravessa agora um trecho onde a natureza apresenta aos olhos do viajante maravilhado, um dêsses grandiosos e empolgantes cenários com que tão prôdigamente os fados brindaram esta bendita terra brasileira. Primeiro à direita, até o km 71, depois à esquerda, até à entrada do túnel 10, o passageiro não se farta de admirar o encantador espetáculo das ondulações do terreno, que, em plano inferior se estendem por longínquo horizonte, trazendo à imaginação a idéia de um revôlto e glauco oceano de montanhas.

Depois das pontes "Camarinha" (4,60 m - km 65,259) e "Presidente Pedreira" (9,00 m - km 66,670), esta sôbre a estrada de rodagem do mesmo nome *, passa o trem pelo

* Esta estrada de rodagem, há poucos anos renovada e batizada com este nome, é o mesmo Caminho Novo, aberto por GARCIA RODRIGUES PAIS LEME, de Minas para o Rio (1702).

Pôsto Telegráfico — Km 67,483

E a locomotiva possante, alguns segundos depois chega a *Mário-Belo — Km 71,030*

Primitivo Pôsto da 6.^a Divisão, mais tarde Oriente e atual Mário-Belo. Engenheiro MÁRIO DE FARIA BELO, ajudante da 2.^a 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 túneis existentes no trecho de trinta e dois quilômetros que medeiam entre o primeiro e o último: túnel 1, em curva, 258, m - km 72,609; túnel 2, em tangente 307,20 m - km 74,525. Neste trecho, à esquerda o panorama é deslumbrador. Adiante passa a estação

Serra — Km 75,478

Primitivo Pôsto-do-Rasgão. Topônimo tirado da serra em que está situada.

Túnel 3, em curva, 115,90 m - km 76,316; túnel 4, em tangente 129,75 m - km 76,624.

Scheid — Km 77,924

HENRIQUE SCHEID, engenheiro residente em 1898.

Túnel 4-A, em curva 25,40 m - km 78,175; túnel 5, em curva, 119,00 m - km 78,820; túnel 6, em tangente, 115,50 m - km 79,184; túnel 7, em curva, 461,50 m - km 80,788. Um quilômetro adiante da boca superior dêste túnel fica a estação

Jeruaba — Km 82,107

ex-Palmeiras, muito procurada por veranistas e onde existem dois aprazíveis hotéis.

Deram-lhe o nome antigo algumas velhas palmeiras outrora existentes no pátio da estação.*

Logo após a plataforma desta estação, o trem entra sucessivamente nos túneis: túnel 8, em curva, 96,50 m - km 82,255; túnel 9, em tangente, 198,25 m - km 82,563; túnel 10, em tangente, 210,00 m - km 83,131; túnel 11, em tangente, 660,30 m km 84,160.

Ao sair dêste túnel aparece, entre florido jardim, a casa de morada do inspetor de Linha (2.^a Inspetoria), logo depois da qual entra o trem nas chaves da estação.

ENG.º PAULO DE FRONTIN — Km 85,501

A estação se acha situada no distrito de mesmo nome, do município de Vassouras.

* A 18 de marco de 1929, enorme barreira de 55 000 metros cúbicos de terra cobriu as três linhas e chegou até a cobertura da velha e sólida estação, que foi demolida para dar lugar às linhas provisórias. Com a primitiva estação, que era de dois pavimentos, desapareceram as galhadas palmeiras que lhe deram o nome.

Como tôdas as localidades da serra, Eng.^o Paulo de Frontin é ponto preferido pelos veranistas que têm negócios diários na capital. Mau grado a sua altitude, a risonha povoação fica encravada entre montes por onde serpenteia o ribeirão Simão-Pereira, atravessado pela linha na ponte de Rodeio, de 28,00 m, no prolongamento da plataforma da estação.

Há na localidade uma importante fábrica de varetas de chapéus-de-sol, da firma J. B. Ferrini e os Estabelecimentos Adrianinos, com vultoso capital.

Não muito além de Engenheiro Paulo de Frontin surge o túnel 12, em tangente, 2 233,60 m - km 88,235.

Esse túnel é a principal obra de arte da serra; como o túnel 11, também não foi alargado, tendo sido construído outro, paralelo, a uma distância de 11,22 m entre eixos e com mais 12,10 m de alongamento sobre o túnel velho. Não é demais recordar a diferença do tempo empregado na construção dos dois túneis: 7 anos o primeiro, 11 meses e meio o segundo.

Perto da bôca superior do túnel 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 — Km 89,763

Eng. HUMBERTO SARAIVA ANTUNES, sub-diretor da 3.^a Divisão.

Chamou-se primitivamente Túnel-Grande, passou depois a chamar-se Otôni, tendo o atual nome em 1915.

Estamos já na bacia do Paraíba * e a linha começa a descer até Barra-do-Piraí. A estação, primeira do município de Barra, está situada no distrito de Mendes; nas suas imediações fica a Fábrica de Papel Itacolomi, que é ligada à estação por excelente linha de bondes elétricos.

Daí parte o trem, passando pouco adiante por um corte a céu aberto, onde foi o túnel 13; e à direita o passageiro tem sob os olhos, na sua bucólica rusticidade, o panorama da "Pequena Petrópolis" da Central, a encantadora

* *Parahyba* — *para*, rio; *ahyba*, ruim; imprestável à navegação por acidentes de seu curso.

"Da serra da Bocaina até São-João-da-Barra" o Paraíba rega, enfeita e fertiliza vários municípios dos Estados de São-Paulo, Rio e Minas

Nasce com o nome de Paraitinga (rio de águas brancas), correndo na direção sudoeste até receber o Paralbuna (rio de águas pretas), tomando então o nome de Paraíba e a direção leste-oeste até Guararema, onde faz uma volta, seguindo o rumo nordeste até receber o rio Pomba, depois do que, dirige as suas águas volumosas na direção de leste, até o Atlântico. Nesse percurso de 1 058 km, o seu vale grandioso apresenta os mais variados panoramas e éle próprio, ora sereno, ora irrequieto, encanta e maravilha pela beleza e pela fecundidade das suas margens, que produzem todos os gêneros cultivados no país. É francamente navegável desde São-Fidélis, a cerca de 90 km da foz.

Néri-Ferreira — Km 91,975

Eng.º João NÉRI FERREIRA, chefe da Locomoção em 1891.

Serve à parte mais povoada do mais importante dos distritos de Barra-do-Piraí; possui excelente clima (temperatura média 22º,7), que para aí atrai grande número de veranistas. Nela se acham instalados o matadouro da Frigorífico Anglo Limitada e a Fábrica de Fósforos Serra do Mar.

E' localidade muito pitoresca, tem bons prédios e possui um moderno hotel sanatório.

Logo depois da plataforma o trem passa por um viaduto de 7,80 m e prossegue costeando o vale do Sacra-Família, afluente do Piraí.

MENDES — Km 92,635

MENDES, sobrenome de antigo fazendeiro e político do lugar, 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 contrato.

Depois de passar por outro viaduto de 16,00 m (km 92,971) o trem atravessa o Sacra-Família na ponte do Mexias, de 26,15 m (km 93,408).

No km 96,298 cruza a estrada de rodagem por um viaduto de 9,00 m e passa por

Martins-Costa — Km 96,386

Eng.º M. DE A. MARTINS COSTA, chefe da Secção Técnica da 5.ª Divisão e operoso auxiliar nos serviços da duplicação da linha da serra.

Correndo por entre cortes monumentais, que sulcam os montes do sinuoso vale, o trem de novo atravessa o rio pelas pontes do Garcia, de 26,15 m, no km 96,684 e do Belisário, de 26,15 m, no km 97,328, entrando, um pouco além, no túnel 14, em tangente (74,80 m - km 97,549), para logo ao sair dêle mais uma vez atravessar o referido rio pela ponte do Cabral, de 26,15 m (km 97,810); mais adiante passa por

Morsing — Km 98,267

CARLOS ALBERTO MORSING, chefe de Secção da 3.ª Divisão (Pessoal Técnico) em 1870 e anteriormente engenheiro da Construção no trecho da serra do Mar.

Segue o trem atravessando ainda o Sacra-Família pela ponte do Cunha, de 38,85 m (km 99,080), passa por um viaduto de 13,00 m, no km 102,027 e pela estação

SANTANÉSIA — Km 102,315

Ex-Sant'Ana. Tomou o nome antigo de uma fazenda, em cujas terras foi construída, às margens do Piraí — *pira*, peixe; *hy*, rio; rio do peixe

Minúscula, comprimida entre os trilhos e o rio, fica, à esquerda, a estação da linha da Rêde Mineira de Viação, que se dirige a Passa-Três.

A esquerda ainda, vêem-se as grandes instalações da Cerâmica Sant'Ana e as da Companhia Industrial Pirai (fábrica de papel).

O rio Pirai que banha a cidade do mesmo nome, situada 18 km, a sudoeste, relembra o papel preponderante exercido na vida do Império por aquela cidade tradicional.

A opulência do dinheiro assegurava a meia dúzia de nababos o domínio de tôda a vida econômica e política do município e adjacências.

Os BREVES, senhores da Gramma e da Olaria e de mais 18 fazendas que se localizavam entre Pirai e Mangaratiba, eram, como os MORAIS e outros, os árbitros da situação.

Um dos MORAIS, o capitão "Mata-Gente", já lendário, deixou traços indelévels da sua índole autoritária, da sua vida aventureira.

Agora o trem segue a margem direita do Pirai até atravessar o túnel 15, em tangente, com 216,10 m (km 104,248), logo depois do qual (km 104,515) cruza um viaduto de 12,00 m (que dá passagem à linha da Rêde Mineira de Viação) e transfere-se para a margem esquerda do referido rio, pela ponte do Andrade, de 61,10 m (km 104,610).

A margem esquerda do rio, prossegue o trem passando pelo 2.º Depósito de Máquinas da Central, situado algumas centenas de metros antes de

BARRA-DO-PIRAÍ

Rio	108,222 km
Belo-Horizonte	531,729 km
Altitude	357,060 m
Latitude sul	22° 27' 57", 0 *
Longitude W. Gr.	43° 49' 41", 4

Como o nome o indica, a cidade está situada na foz do Pirai. Fundada em 1853, pelo comendador ANTÔNIO GONÇALVES DE MORAIS. Criada freguesia em 3 de novembro de 1885 e distrito de paz em 11 de dezembro de 1886, foi a povoação de São-Benedito-da-Barra-do-Pirai elevada à categoria de cidade em 19 de fevereiro de 1890.

O barão do RIO BONITO, o DR. AURELIANO GARCIA, o poeta OVIDIO MELO e PEDRO CELESTINO GOMES DA CUNHA foram, entre outros beneméritos, os precursores da emancipação política do futuro município.

Barra-do-Pirai é o terceiro centro comercial do Estado do Rio, com algumas fábricas, notáveis estabelecimentos comerciais, casas de caridade, imprensa periódica e lindas pontes que a tornam, no dizer do Dr. CLODOMIRO VASCONCELOS, a "Veneza fluminense". Tem boas ruas, prédios de construção mo-

* Ponto de referência: largo de Sant'Ana, pequeno morro .

derna e comunica-se com a ala esquerda da estação por meio de extensa passagem subterrânea, inaugurada em 1914, com o nome Condessa-de-Frontin.

Possui cerca de 8 000 casas, 36 ruas, 10 travessas e 4 praças. População da cidade: 15 313 habitantes

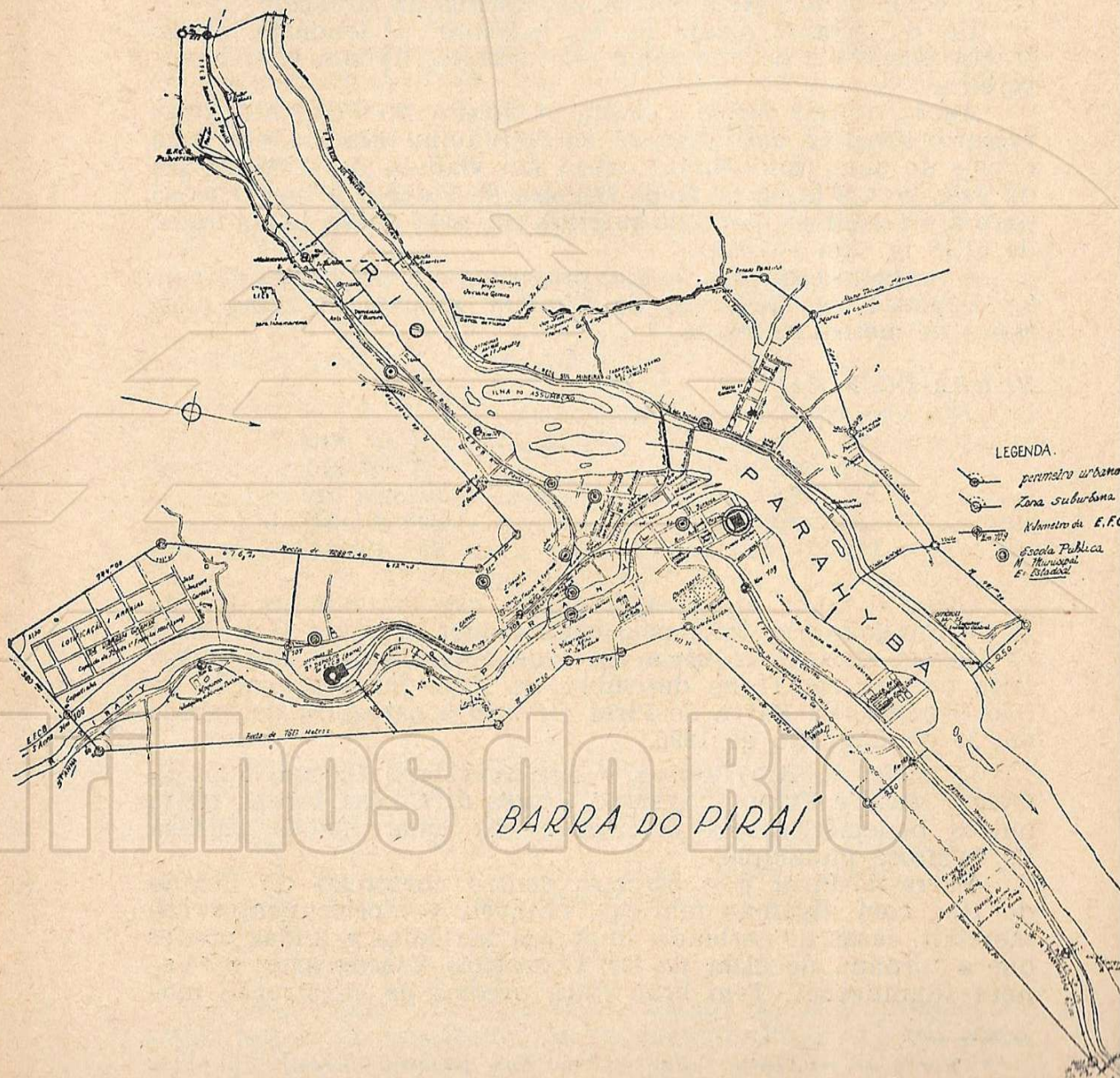
E' sede de bispado.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 59, de ensino primário 53, secundário 3 e magisterial 3.

HOTÉIS — Hotel da Estação, no edifício da mesma; Grande Hotel e Hotel Vitória.

SUPERFÍCIE — 591 quilômetros quadrados.



DISTRITOS — Barra-do-Piraí, Conservatória, Dorândia, Ipiabas, Mendes, São-José-do-Turvo, e Vargem-Alegre.

POVOADOS — Muqueca, Cruzu e Reprêsa.

LIMITES — Estado de Minas-Gerais, Marquês-de-Valença, Vassouras, Itaguaí, Piraí e Barra-Mansa.

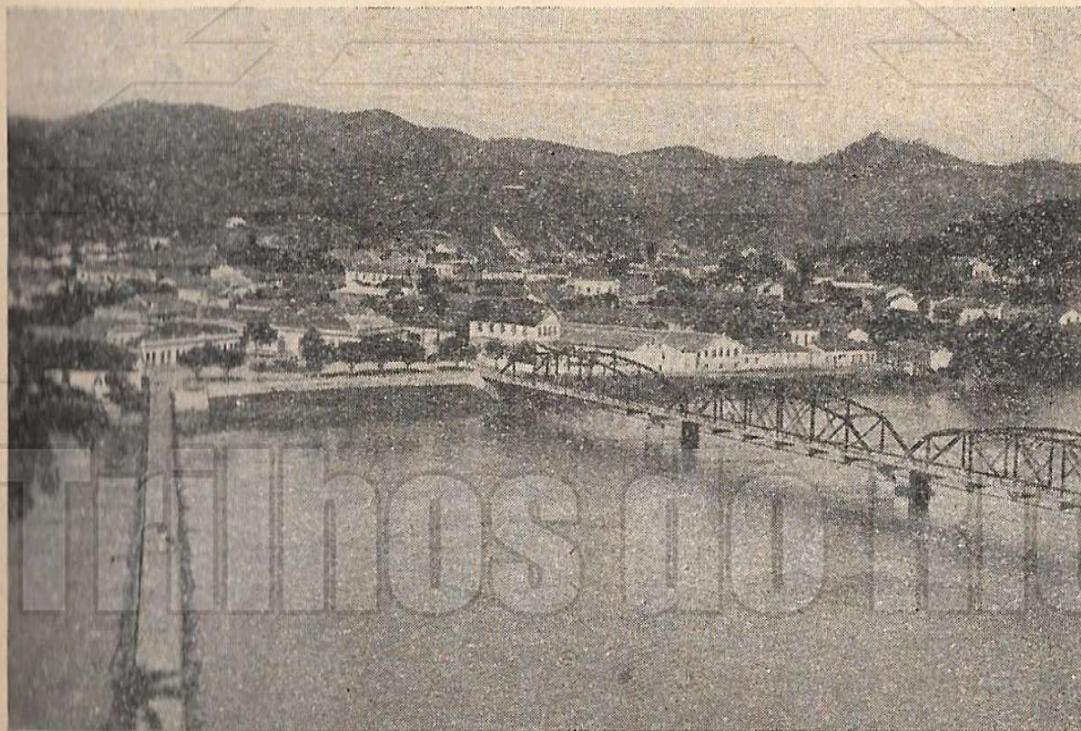
RIOS — Município situado nos vales dos rios Paraíba e Prêto conta como principais os rios já mencionados e mais o Piraí e o Ipiabas, afluentes do Paraíba.

RELEVO — Município situado na serra do Mar e na da Mantiqueira, possui território acidentado.

CLIMA — Temperado e muito salubre.

PRODUÇÃO — Solo fértil, possuindo algumas jazidas minerais; produz café, cana, cereais, entretém boa criação de gado (18 000 cabeças), e exporta fósforos, doces, massas, cereais, carnes preparadas, laticínios, tecidos, banha e couros secos. Possui também indústrias têxteis, de papel, de massas alimentícias e de minerais não metálicos. Preço das terras: de Cr\$ 3 000,00, o alqueire geométrico (em terras para cereais) a Cr\$ 6 000,00 (em terras para café e hortaliças).

VIACÃO — A cidade é ligada aos distritos do município e aos municípios vizinhos por várias estradas de rodagem destacando-se entre elas a que vai de Mendes a Vassouras, num percurso de 20 quilômetros; a de Barra a Marquês-de-Valença, por Ipiabas e Estêves, com 40; de Vargem-Alegre a São José do Turvo e a Conservatória, com 45.



BARRA-DO-PIRAÍ — Vista parcial

De Barra-do-Piraí parte a linha da Rêde Mineira de Viação, que liga a cidade ao município de Itaverá (Passa-Três a 41 km) e às divisas de Minas com São-Paulo (São Gonçalo do Sapucaí a 553 quilômetros).

A linha-tronco dessa estrada parte de Cruzeiro (estação do ramal de São-Paulo) e passando por São-Lourenço a 80 km, Ibatuba a 90, Três-Corações a 170 e Varginha a 205, vai até Juréia a 361, onde entronca com a Mojiana.

Além da linha-tronco, existem os ramais de Campanha, que parte de Freitas a 107 e passa por Lambari a 150, Cambuquira a 176, Campanha a 193 e termina em São-Gonçalo-do-Sapucaí a 225; o de Três-Pontas, que parte de Espera a 242 e vai a Três-Pontas a 262; e o de São Gonçalo do Sapucaí, que de Ibatuba a 90 km, passa por Itajubá a 174, Pouso-Alegre a 254, Ouro-Fino a 314, terminando em São Gonçalo do Sapucaí a 359, onde de novo encontra a Mojiana. Da estação Itajubá (174 km, dêste ramal, parte o sub-ramal de Delfim-Moreira 210 km), que entroncará futuramente com o sub-ramal de Piquête, da Central; e da estação Piranguinho (187 km) parte o de Paraisópolis (238 km).

Em direção oposta ao ramal de Sapucaí, parte de Ibatuba a 90 km, a linha de Itaverá a 415, no Estado do Rio, passando por Caxambu a 112 km, Baependí a 120, Bom Jardim de Minas a 244 — entroncamento com a R.M.V. — Santa-Rita de Jacutinga a 286 — entroncamento com a Divisão Auxiliar — Barra-do-Piraí a 374, Santanésia a 382, Piraí a 399 e Passa-Três.

Há ainda o ramal que de Três-Corações, a 170 km, passando por Carmo-da-Cachoeira a 211, vai a Lavras a 260, onde entronca com a Rêde Mineira de Viação; 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 Pôrto-Sapucaí no km 236 da linha de Sapucaí partem os vapôres da navegação do rio Sapucaí até Cubatão a 160 km, pôrto êste que serve aos municípios de São-Gonçalo do Sapucaí e Machado; da estação de Fama, no km 278 da linha de Juréia, partem os vapôres até Carrito a 105 km, pôrto que serve à cidade do Carmo-do-Rio-Claro, famosa por ter sido a primeira que instalou fábricas de manteiga.

* * *

Barra-do-Piraí é, a bem dizer, um verdadeiro prolongamento dos subúrbios do Rio, com que se comunica por meio de 16 trens diários. Para servir às localidades compreendidas no trecho de Japeri a Barra, estabeleceu a Central trens próprios — S1 — S2 — S3 — S4 — além das paradas alternadas dos grandes trens do interior.

Pode-se, ainda, sem exageros de retórica qualificar de coração da Central, a estação de Barra.

E', com efeito, aí que se verifica o desdobramento da Estrada nas suas grandes linhas que, como amplos braços fraternais, ligam em estreito amplexo os Estados Unidos do Brasil: a que serve ao norte do país e a do sul, seguindo esta

para sudoeste e aquela na direção oposta, ambas marginando o Paraíba, em cujo vale, de Guararema a Pôrto-Novo, num percurso de 471 km, ecoa o sibilo sonoro das locomotivas da Central.

DO PARAÍBA AO SÃO-FRANCISCO

Das margens povoadas e propínquas do lendário Paraíba às solitárias e longínquas margens do São-Francisco caudaloso, ora transpondo serras majestosas que dividem águas abundantes; ora tangendo vales profundos ou abertos, sempre férteis e formosos; ora traçando verdes campos de infinitos horizontes; e evocadoramente percorrendo sítios que constituem teatros memoráveis de lutas e de dramas; tragédias e vitórias da nascente e predestinada nacionalidade brasileira, a linha-tronço da Central, atravessa municípios, cidades, vilas, várias povoações e serve a uma infinidade de núcleos de população, cujo trabalho agrícola e industrial, ativamente impulsiona e intensifica.

Ao partir de Barra, o trem toma a direção nordeste; trezentos metros além da estação, corta, quase na sua foz, o rio Piraí, pela ponte do mesmo nome, de 64,80 m. E atravessando os subúrbios da cidade, aproxima-se da margem direita do Paraíba, de largas e murmurantes águas.

Já agora não são os cortes sucessivos da seqüência de montes que comprimem as águas do Sacra-Família e do Piraí; mais espaçoso, o vale do Paraíba oferece mais largos horizontes ao olhar do passageiro. Assim é que, à esquerda, descortina-se logo tôda a serra das Cruzes, aliás não muito distante.

No km 114,517 o trem transpõe a ponte do Pocinho, de 22,60 m e entra novamente no município de Vassouras pela estação de

Ipiranga — Km 115,592

Y-piranga, água vermelha, rio vermelho.

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

Depois de Ipiranga o trem passa pela ponte de São-Roque, de 14,70 m (km 117,476).

Notam-se sinais de indústria pastoril; entre grandes pastagens, distinguem-se largos tratos de terra cultivada.

Demétrio-Ribeiro — Km 121,469

Primitiva Sebastião-de-Lacerda. Dr. DEMÉTRIO NUNES RIBEIRO, ministro da Agricultura, Viação e Obras Públicas do Governo Provisório de 1889.

No km 122,239 a linha atravessa o pontilhão das Cruzes, de 11,95 m, transpondo um pouco adiante (km 225,860) a ponte de Santa-Engrácia; e sempre junto à margem do rio chega a

Barão-de-Vassouras — Km 128,528

A primitiva Rio-das-Mortes, que posteriormente foi Vassouras, mais tarde Barão-de-Vassouras e até ontem era Caetano-Furquim, voltou a ser Barão-de-Vassouras.

Como a antiga Concórdia passou a chamar-se Teixeira-Leite, em homenagem a FRANCISCO JOSÉ TEIXEIRA LEITE, barão de VASSOURAS, fica o benemérito titular duplamente homenageado pela Central, aliás com toda justiça. E não fica só: Quintino-Bocaiúva, Santa-Fé, Santa-Rita, Glória, Saudade, Retiro, Santo-Antônio, Francisco-Sá, e outros, gozam do mesmo privilégio.

Barão-de-Vassouras é também estação do ramal de Santa-Rita-de-Jacutinga que passa pela sede do município, a cidade de Vassouras, situada 6 km a sueste.

A bitola larga é, entretanto, o caminho preferido para aquela cidade, para onde há constantes comunicações por meio dos trens de subúrbios da citada linha, os quais dão correspondência com todos os trens da Linha do Centro.

Barão-de-Vassouras é um lugarejo aprazível, situado à esquerda do rio das Pedras e não longe do Paraíba.

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

Os trens do mencionado ramal de Santa-Rita-de-Jacutinga (bitola de 1,00 m) seguem até a próxima estação de Desengano, pelo leito da Linha do Centro que para isso intercalou um terceiro trilho nesse trecho.

Em Barão-de-Vassouras o passageiro encontra sempre à venda o afamado queijo "Creme Suíço", que constitui a indústria característica do município.

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

As modestas e alegres casinhas, os tratos de terra lavrada, junto às águas abundantes do Paraíba, predispõem favoravelmente o espírito do passageiro observador.

Na outra margem do rio, contrastando com a modéstia das humildes moradas, importante propriedade agrícola aparece por entre alpendres e luxuriante arvoredos.

É o Patronato de Menores, pertencente ao Ministério da Agricultura e instalado no edifício da antiga e opulenta fazenda Santa-Mônica. Nesse edifício faleceu o duque de CAXIAS.

Depois de passar pelo viaduto da Polícia (km 129,851), o trem atravessa (km 130,051), a bela ponte do Desengano,* de 173,20 m, em curva, entrando no município de Marquês-de-Valença e chegando a

* Esta ponte dá também passagem à estrada de rodagem.

DESENGANO — Km 132,153

É um distrito de Marquês-de-Valença. Situada em larga planície, entre o Paraíba e a serra das Cruzes, possui uma linda igreja, um vasto e sólido prédio que abriga o Asilo Isabel, e alguns edifícios pertencentes à Central, que aí manteve durante muitos anos, a sede da extinta 3.^a Residência do Centro.

Desengano é, como dissemos acima, estação comum ao ramal de Santa-Rita-de-Jacutinga, que passa pela sede do município de Marquês-de-Valença, situada a 24 km ao norte.

Daqui segue, pois, naquela direção, a linha do aludido ramal, passando em Marquês-de-Valença, Rio Prêto (cidade servida pela estação de Parapeúna) e terminando em Santa-Rita-de-Jacutinga.

Como Vassouras, a cidade de Marquês-de-Valença, de precioso clima, é muito procurada por veranistas e convalescentes, os quais encontram nela, a par de excelentes hotéis, a fina e encantadora vida social própria de uma elegante cidade de repouso que vive ainda das suas fidalgas tradições de opulência e grandeza.

Os trens para Marquês-de-Valença estão em correspondência com os rápidos da Linha-do-Centro.

Deixando Desengano o trem, percorre um pequeno trecho da margem esquerda do Paraíba, que aí apresenta belíssima paisagem. E procurando evitar as escarpas e penhascos de insólitos contrafortes da serra das Cruzes, foge para a outra margem do rio atravessando, no km 135,367, a esplêndida ponte do Paraíso, de 194,00 m.

De novo no município de Vassouras e confiante no leito que há 60 anos lhe serve de caminho, celeremente desliza sobre os trilhos luzidios.

O Paraíba quebra o silêncio do largo cenário, rolando agora pelos calhaus da cachoeira do Sumidouro, onde as suas águas rugem, precipitando-se no abismo dos “sumidouros” profundos.

Pôsto Telegráfico — Km 137,706

E' transposto o córrego da Concórdia (km 142,385), pela ponte do mesmo nome, de 21,40 m; o trem solta, daí a momentos, o alegre silvo precursor de uma estação; a marcha diminui; estalidos mais fortes anunciam a passagem das rodas nos encontros de trilhos; são as chaves da estação

Teixeira-Leite — Km 142,705

Antiga Concórdia. FRANCISCO JOSÉ TEIXEIRA LEITE, barão de VASSOURAS, chefe de influente família oriunda do município de Vassouras.

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

Pelas encostas dos morros, pelos vales extensos, surgem casas de habitação; a região, outrora coberta de intérminos cafèzais, é hoje campo de indústria pastoril; um ou outro recanto cultivado aparece.

SEBASTIÃO-DE-LACERDA — Km 146,815

Primitiva Comércio. SEBASTIÃO EURICO GONÇALVES DE LACERDA, ministro da Viação de 1897 a 1898.

Está localizada na sede do distrito.

Serve ao distrito de Taboas e à cidade de Rio-das-Flores (a 20 e 25 km ao norte, respectivamente) do vizinho município do mesmo nome. Excelente estrada de rodagem que se apropriou do leito da que foi outrora (1882 a 1922) E. F. Rio das Flores liga a estação às mencionadas localidades. Ainda lá está, servindo hoje à referida estrada de rodagem, a bela ponte, que liga as duas margens do Paraíba.

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

E' atravessado o córrego Comércio, logo depois da plataforma da estação.

Transposta a ponte da Florência, de 14,90 m, sôbre o ribeirão do Salto (km 152,939), surge, dois minutos depois, a estação

Aliança — Km 154,072

Tomou o nome de antiga fazenda aí situada.

Foi construída no lugar denominado Arraial-do-Dias, em terreno doado por MANUEL MARTINS DA SILVA, negociante aí estabelecido. Vários fazendeiros do município de Vassouras concorreram com a quantia de Cr\$ 12 000,00 para construir-se o edifício da estação.

O trem rola na vertente de uma serra que desaba sôbre o rio, obrigando-o a fugir para o norte, com o fim de rodeá-la; mas a poderosa "Baldwin" inflete contra o monte elevado, varando-o pelo túnel 16, de 159,00 m, em curva (km 157,470).

Casal — Km 159,225

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

A estação serve ao distrito de Abarracamento, do vizinho município de Rio-das-Flores.

De novo as águas do Paraíba surgem marulhosas, cairelando os campos com a alva procissão das suas espumas.

Depois de Casal o trem corta a estrada de rodagem (km 164,100), por meio de um viaduto.

Carlos-Niemeyer — Km 165,549

Eng.º CARLOS CONRADO DE NIEMEYER, chefe da Locomoção em 1889.

Terras férteis; o capoeirão fechado, à esquerda, denota a uberdade do solo outrora longamente aproveitado. O Paraíba

apresenta lindos aspectos com as suas ilhas engalanadas de verdes festões.

O trem passa por um corte rochoso (km 167,900), cujas abas estão ligadas por sólida ponte de ferro.

No km 169,189, é transposto o rio Ubá pela ponte do Secretário de 44,00 m. Cêrca de mil metros adiante fica a estação

ANDRADE-PINTO — Km 170,232

Eng.^o JOSÉ DE ANDRADE PINTO, sub-diretor da 5.^a Divisão em 1907.

Está localizada no distrito do mesmo nome, do município de Vassouras que vamos atravessando.

Ao longe, à direita, avistam-se as cristas da serra de Sucupira. Depois de passar por baixo de um viaduto (km 172...) o trem transpõe pela última vez o Paraíba, nas três pontes de Boa-Vista, respectivamente de 136,00, 86,00 e 37,00 m (km 173,738, 173,950 e 174,055) e entra no município de Paraíba-do-Sul, cortando logo o ribeirão do Retiro.

Engenheiro Vieira-Cortez — Km 177,770

Era a antiga Boa-Vista; chamava-se, primitivamente, Avelar. ANTÔNIO VIEIRA CORTEZ, engenheiro residente.

Ao deixar a estação, o trem atravessa logo adiante o córrego Boa-Vista. O horizonte, à direita, é limitado pelos últimos cabeços da serra do Caburu.

Corre o trem pelo extensíssimo vale; no km 183,055 transpõe o ribeirão Fiúsa (ponte da Chacarinha, de 27,00 m).

A linha margeia agora a esquerda do Paraíba. Na vertente oposta, rasgando montes e transpondo socalcos, vê-se a Divisão Auxiliar, cuja soberba ponte de 236,34 m, sôbre o Paraíba fazendo um ângulo reto com a Linha do Centro, é totalmente descortinada pelo passageiro.

Passando por baixo de um viaduto, que é o prolongamento da ponte aludida, chega o trem a

PARAÍBA-DO-SUL

Rio	187,231 km
Belo-Horizonte	452,720 km
Altitude	278,883 m
Latitude sul	22° 09' 43", 4 *
Longitude W. Gr.	43° 17' 28", 8

Entre a serra da Covanca e o rio Paraíba, "das cidades de serra acima é uma das que mais sobressaem pela sua grande área, asseio e posição topográfica; o cais em toda a sua extensão, os edificios públicos e particulares, alguns de apurado gôsto e custoso preço, o seu solo quase todo plano, cortado por extensas ruas calçadas a paralelepipedos, alguns chafarizes

* Ponto de referência: defronte ao Grupo Escolar.

públicos, a monumental ponte de ferro sobre o rio, a configuração das colinas, que a acidentam pelo centro, tudo enfim concorre para lhe dar um aspecto agradabilíssimo”.

Fundada em 1683 por GARCIA RODRIGUES PAIS LEME, que aí fez construir a capela da Conceição da Santa Virgem.

Em 1745 PEDRO DIAS PAIS LEME, marquês de SÃO JOÃO MARCOS, e filho de GARCIA, erigiu outro templo no morro onde existe hoje o cemitério velho.

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

A 15 de janeiro de 1833, era Paraíba-do-Sul elevada à categoria de vila, tomando enfim, a 20 de dezembro de 1871, os foros de cidade.

Em 1860, a esforços do visconde da PARAÍBA, lançou-se a primeira pedra da nova e atual matriz; em 1882 ficou concluída a igreja, tendo sido feita a trasladação do Santíssimo Sacramento e das imagens para a nova matriz, demolindo-se a matriz velha.

A cidade possui 20 ruas, 4 praças e 797 prédios. É dotada de água, luz elétrica e esgotos e tem bons estabelecimentos comerciais e conta 5 escolas primárias.

A biblioteca municipal conta 3 000 volumes

A Irmandade de Nossa Senhora da Piedade mantém um vasto hospital e asilo para órfãos desamparados, construído no alto do morro de Santo-Antônio. População da cidade: 3 675 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 39; de ensino primário 38; secundário 1.

HOTÉIS — Grande Hotel, Hotel Ferreira e Hotel Salutáris.

POPULAÇÃO — 21 313 habitantes.

SUPERFÍCIE — 515 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Paraíba-do-Sul, Salutáris e Inconfidência.

POVOADOS — *Paraíba-do-Sul*: Barão-de-Angra, Limoeiro e Vieira-Cortez.

LIMITES — Estado de Minas-Gerais, Três-Rios, Petrópolis, Vassouras e Rio-das-Flores.

RIOS — Município situado nas bacias dos rios Paraíba e Prêto, possui vários cursos d'água afluentes daqueles rios.

RELÉVO — Município de território pouco acidentado, possui contudo as serras das Abóboras, da Covança, etc., ramificações da Mantiqueira e as serras do Cabuçu, da Sucupira, do Cavarú e outras, pertencentes à serra do Mar.

CLIMA — Salubre, havendo localidades de temperatura amena.

PRODUÇÃO — A renda deste município é constituída principalmente pela pecuária, com 2 900 cabeças de gado, sendo 2 500 de bovinos e pelos seus produtos derivados: leite, manteiga, queijos e couros salgados. Segue-se a produção extrativa

com lenha, carvão, água mineral, etc. Na indústria notam-se fábricas de massas alimentícias e de tecidos. Há industrialização de minerais não metálicos e de madeira. A agricultura é pouco desenvolvida, sobressaindo o plantio de milho e café.

Exporta águas minerais, (está no município a fonte da água "Salutáris", que exporta cerca de 45 000 caixas por ano), massas alimentícias, doces, cereais, madeiras, aguardente, laticínios, café, etc. Preço das terras: de Cr\$ 2 500,00 a Cr\$ 4 500,00 mais próximas da sede municipal).

VIAÇÃO — O município é percorrido pelas Estradas de Ferro Central e Leopoldina.

Diversas estradas de rodagem comunicam Paraíba-do-Sul com os municípios vizinhos, facilitando o transporte da produção dos campos.

* * *

Trezentos metros depois da estação, o trem cruza a rua Saldanha-Marinho, pelo viaduto Lavapés, de 19,00 m; um pouco além transpõe o córrego Limoeiro e o viaduto da rua das Flores; no km 188,864, corta o córrego Mingu, pela ponte do mesmo nome, de 25,90 m; e agora corre por entre barrancos vermelhos de argila. O arvoredo é luxuriante e destaca-se da verde pelúcia dos campos regados pelo Paraíba, largo e marchetado de ilhas cobertas de vegetação.

Barão-de-Angra — Km 192,461

ELISIÁRIO ANTÔNIO DOS SANTOS, vice-almirante, barão de ANGRA, diretor da Estrada em 1872-1873.

O terreno apresenta socavões e barrancos, conseqüência da atividade de oleiros que, por trilhos tortuosos, empurram uma caçamba sôbre rodas, miúda e afunilada, com pretensões a vagonete.

No km 194,524 é transposta a ponte de Cantagalo, de 17 metros, sôbre o ribeirão do mesmo nome. Nessa altura forma o Paraíba a cachoeira do Cantagalo.

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

TRÊS-RIOS

Rio	197,613 km
Belo-Horizonte	442,338 km
Altitude	271,263 m
Latitude sul	22° 06' 47",00 *
Longitude W. Gr.	43° 12' 37",00

O nome do município é originado da confluência dos três rios Paraíba, Paraibuna e Piabanha.

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

E' uma das mais importantes estações da Central. Serve também à Divisão Auxiliar e é ponto de junção da Leopoldina, que daí irradia tóda a sua rêde mineira.

A Leopoldina Railway constitui uma rêde à qual foram incorporadas várias outras linhas férreas, como a Grão-Pará, a Juiz-de-Fora ao Piau, a Carangola, etc.

Com extensão superior a 3 000 quilômetros, a Leopoldina Railway cruza, com as suas linhas, tóda a metade oriental do Estado do Rio, serve a uma vasta região do sul do Espírito-Santo e tem, no sueste de Minas, a sua extensa rêde mineira, que atravessa a riquíssima zona da mata, produtora abundante de café e de madeiras de lei.

Em Juiz-de-Fora tem esta estrada novamente contacto com a Linha-do-Centro; e a sua linha-tronco (da rêde mineira), encontra ainda a Central na cidade de Ponte-Nova (km 643,150 do ramal dêsse nome).

Ex-distrito de Paraíba-do-Sul e município por decreto de 14 de dezembro de 1938. Três-Rios (ex-Entre-Rios), cidade com movimentado centro comercial, ruas largas e retas, vasto e moderno jardim, água canalizada, luz e força elétrica, telefonia, teatro, cinemas e desusado movimento de automóveis, que, servindo-se da excelente estrada "União e Indústria", demandam Petrópolis e Juiz-de-Fora. A cidade conta 8 escolas primárias. Possui 2 389 prédios e conta 10 600 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 37, de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel Central e Novo Hotel Marinho.

POPULAÇÃO — 30 208 habitantes.

SUPERFÍCIE — 463 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Três-Rios, Bemposta, Areal e Afonso-Arinos.

POVOADOS — Moura-Brasil, Alberto-Tórres e outros.

LIMITES — Estado de Minas-Gerais, Sapucaia, Petrópolis e Paraíba-do-Sul.

RIOS — O Paraíba recebendo pela margem direita o Piabunha e o Calçado, e pela esquerda o Paraibuna, são os principais. Possui as cachoeiras do Chiador, de 37 500 C.V., no Paraíba e a Paraibuna, no rio do mesmo nome, de 6 444 C. V.

RELÊVO — Em parte montanhoso, tendo como principais elevações a serra das Abóboras, pertencente à Mantiqueira; e as do Mundo-Novo e das Cambotas, participantes da serra do Mar.

CLIMA — Bom, em geral muito salubre.

PRODUÇÃO — Solo adequado à agricultura e à pecuária. Naquela sobressaem as produções de café, laranja, milho, feijão, arroz e cana de açúcar, e nesta o gado bovino. O município exporta leite, aves e couros salgados. Conta com estabelecimentos fabris e grandes oficinas pertencentes à Central do Brasil.

Preço das terras: de Cr\$ 2 000,00 o alqueire (em terras para café, cana, laranja e hortaliças) a Cr\$ 6 000,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — Percorrem o município as Estradas de Ferro Central e Leopoldina. Entre as estradas de rodagem figura a “União e Indústria”.

Ao partir de Três-Rios, a linha muda de direção, tomando o rumo norte. E por entre montes abaulados e cortes talhados em rocha granítica, atinge o alto de Sant’Ana depressão da serra das Abóboras.

A esquerda da linha corre a “União e Indústria”, (cruzada pelo trem no km 200,690), de gracioso traçado, entre touceiras de bambus que, de trecho a trecho, lhe ensombram o saibro ardente.

Fernandes-Pinheiro — Km 204,433.

Eng.^o ANTÔNIO AUGUSTO FERNANDES PINHEIRO, presidente do Clube de Engenharia e anteriormente ajudante de 1.^a classe da Construção (1870).

No km 205,437 é transposta a passagem de Sant’Ana (7,00 m).

A linha volteia por entre os morros do acidentado trecho; o brilho niquelado dos trilhos destaca-se entre as fitas paralelas e gaias do olente capim-limão.* O traçado magnífico, condiz com a beleza da terra.

No km 209,673, o trem atravessa o rio Paraibuna**, na ponte de Serraria, de 204,80 m em curva, entrando no Estado de Minas pelo município de Matias-Barbosa, distrito de Sant’Ana 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 km 211,203 a ponte da Gameleira, de 15,60 m sobre o córrego Macuco e, tomando a direção sudoeste, tange a margem esquerda do Paraibuna, passando por

Serraria — Km 212,079.

Tomou o nome da localidade.

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

* Quase todo o leito da Central é marginado por duas ordens dessa gramínea (*Andropogon schoenanthus*).

** Paraibuna — *Para-y-buna*, rio das águas escuras. Nasce na serra da Mantiqueira, município de Barbacena.

Banha os municípios mineiros de Santos-Dumont, Juiz-de-Fora, Matias-Barbosa e Mar-de-Espanha.

É um dos principais afluentes da margem esquerda do Paraíba, em cujo leito se lança em frente à foz do Piabanha, que vem da serra do Mar.

Divide os Estados do Rio e Minas, desde que recebe o rio Prêto, até à sua foz.

No seu percurso de 154 km, recebe como principais afluentes o rio do Peixe e o rio Prêto, na margem direita; e o rio Cágado, na esquerda.

Entre Mariano-Procópio e Chapéu-d’Uvas é o Paraibuna navegável por canoas, na extensão de cerca de 15 km. A sua largura média é de 40 m, sendo de 0,60 m a 3,00 m a sua profundidade.

Aqui tinha início a linha da Estrada de Ferro União Mineira, encampada depois pela Leopoldina Railway.

Excelente estrada de automóveis parte de Serraria para Silveira-Lôbo, estação da linha do centro da Leopoldina Railway, situada a 14 km ao norte e próxima da sede do distrito de Sant'Ana-do-Deserto.

É encantadora a paisagem no trecho que vai de Serraria a Paraibuna. A linha segue sempre à esquerda do rio, cuja margem oposta é acompanhada pela antiga e excelente estrada "União e Indústria"; paralelamente, à direita do trem, corre outra estrada de rodagem de grande trânsito.

São vistos inúmeros sítios e fazendas; aqui o alegre *cottage*; além, a choupana humilde; a bizarra topografia da região, em que a mataria negra e bruta contrasta com largos espaços de terreno cultivado; e, por fim, a própria Estrada, cujos trilhos reluzentes assentam sobre uma linha caprichosamente cuidada, onde o trem corre veloz, tão confiante no caminho que lhe abriu a Técnica como a torrente sinuosa no conduto que lhe cavou a Natureza, tudo isso são sensações que pagam bem a curiosidade de conhecer o maravilhoso traçado da Central sobre o solo que constitui o Estado de Minas.

Um pouco além de Serraria o trem toma a direção noroeste, corta quase na sua foz o córrego do Buraco-Quente (pontilhão de Pedro-Lopes (5,00 km 214,192), inflete, além, para nordeste e, depois de cruzar duas vezes a estrada de rodagem e de transpor os pontilhões Doutor-Alvim e Viúva-Lisboa, de novo toma a direção noroeste, chegando a

Sousa-Aguiar — Km 217,010.

Tenente coronel ANTÔNIO GERALDO DE SOUSA AGUIAR, diretor da Central em 1892-1893.

Logo adiante da estação a linha atravessa o córrego do Caipora; e tomando a direção leste-oeste, cruza ainda a estrada de rodagem, corta o córrego Matacavalo, cruza mais uma vez a estrada referida e, sempre na direção supracitada, atravessa, no km 220,530, o túnel 17 (dos Micos), de 91,20 m, em curva.

No km 222,536, corta o ribeirão Palmeiras na ponte dos Micos, de 13,60 m.

Digna de nota é ainda, no trecho, que vamos descrever, a célebre pedra "Paraibuna", massa de granito nua e colossal, apresentando em frente a face negra e a pique, como a querer impedir a passagem do trem.

No km 224,448 a linha atravessa o túnel 18 (da Cachoeira), de 114,00 m em curva, perto do qual fica a estação.

Paraibuna — Km 223,688

Para-y-buna: rio d'água escura.

Pertence ainda ao município de Matias-Barbosa e serve ao distrito de Simão-Pereira, de cuja sede dista 10 km e a que está ligada pela antiga "União e Indústria", hoje Rio-Belo-Horizonte.

Uma ponte de cimento armado (97,00 m de extensão por 5,70 m de largura), por onde passa a estrada Rio-Belo-Horizonte, liga a estação a Mont-Serrat (município fluminense de Três-Rios na margem oposta do rio). Essa ponte substituiu a velha ponte de ferro que outrora dava passagem à extinta linha de bondes para Três Ilhas. A povoação de Mont-Serrat fica aprazivelmente situada em tôrno de ampla e graciosa capela (consagrada a Nossa Senhora do Mont-Serrat) e à sombra do formidável talude da já mencionada "Pedra Paraibuna". Ali está instalado, em prédio moderno, o Pôsto Fiscal do Estado de Minas.

Dois minutos depois de Paraibuna passa o trem pela ponte Cachoeira do Inferno, de 74,05 m, no km 226,318, entrando de novo no Estado do Rio, cujo território ainda vai percorrer por três mil metros, ora marginando o Paraibuna, que forma nesse trecho a cachoeira de Santa-Helena (10 000 C.V.), ora marginando o rio Prêto, cujas águas ali se lançam no Paraibuna.

AFONSO-ARINOS — Km 229,189

AFONSO ARINOS DE MELO FRANCO, escritor elegante e eminente político mineiro.

Está situada em território fluminense, e é também estação do sub-ramal de Afonso-Arinos (Divisão Auxiliar) que num percurso de 59,782 quilômetros vai até a cidade de Marquês-de-Valença onde entronca com o ramal de Santa-Rita-de-Jacutinga, da linha indicada.

A vila é dotada de luz elétrica, possui algumas casas comerciais e uma moderna usina de laticínios.

Ao sair de Afonso-Arinos o trem corta o canal do rio Prêto por uma ponte de 20,00 m (km 229,245) e logo em seguida atravessa o próprio rio Prêto* pela ponte do mesmo nome, de 118,00 m (km 229,371), entrando de novo, e definitivamente, no Estado de Minas, já agora pelo município de Juiz-de-Fora, distrito de Ibitiguaia.

Barão-de-Nepomuceno — Km 230,842.

PEDRO DE ALCÂNTARA CERQUEIRA LEITE, barão de São João NEPOMUCENO. Proprietário de grandes terras na região, inclusive a importante fazenda da Gruta, hoje situada no vizinho município de Matias Barbosa. O barão de NEPOMUCENO foi o primeiro organizador de emprêsas ferroviárias particulares na então Província de Minas, tendo sido presidente da Estrada

* Rio Prêto — assim chamado, talvez, pela côr que apresentam as suas águas, de um tom sempre escuro.

Nasce no pico das Agulhas-Negras, na serra de Itatiaia, município de Liberdade, distrito de Arimatéia.

Num percurso de 220 km e na direção SO-NE banha os municípios de Aiuruoca, Rio-Prêto e Juiz-de-Fora, do Estado de Minas, e os de Resende, Barra-Mansa, Marquês-de-Valença, Rio-das-Flores e Paraíba-do-Sul, do Estado do Rio, servindo durante todo o seu curso, de divisa entre os dois Estados.

O rio Prêto, tributário do Paraibuna, é 70 km mais extenso do que este.

de Ferro União Mineira, mais tarde encampada pela Leopoldina, e que hoje constitui o trecho de Silveira-Lôbo a Ubá. Foi presidente da Província, no período da guerra do Paraguai.

A estação serve à região da margem esquerda do rio Prêto, até Três-Iilhas.

A linha percorre a meia encosta da vertente; em plano inferior desliza o Paraibuna. Desabrigado, ao sol, lindo *bungalow* (fazenda do Pôrto) aparece junto à estreita e elegante ponte que o liga aos frescos bosques da margem esquerda do rio e que dá também passagem a uma estrada de rodagem ali cruzada pelo trem.

Correndo na direção noroeste a linha atravessa, no km 232,816, o túnel 19 (Poço-Manso), de 120,00 m; e sempre à margem direita do Paraibuna, transpõe, (km 235,523-640-781) pelas pontes do Poço-Manso,* de 64,00 m a primeira 17,15 m a segunda e 55,00 m a terceira, o cotovêlo aí formado pelo rio, continuando a percorrer-lhe a referida margem direita.

No km 237,582 atravessa a ponte do Espírito-Santo, de 13,50 m, sôbre o ribeirão do mesmo nome. Uma bela ponte de ferro, de 80,00 m, em dois lances, surge à direita; um grupo de casas aparece, rodeando pequena igreja construída no alto de formoso outeiro; estamos em

Sobraji — Km 238,060.

Conselheiro BENTO JOSÉ RIBEIRO SOBRAJI, diretor da Estrada em 1865-1869 e em 1873-1876.

A estação serve à sede do distrito de Ibitiguaia (6 km a oeste) por meio de sofrível estrada de rodagem.

Depois de Sobraji o trem toma a direção nordeste, passa, no km 238,987, pela ponte de Bonsucesso, de 90,00 m, sôbre o Paraibuna, entrando, de novo, em território do município de Matias-Barbosa.

Estamos agora à esquerda do Paraibuna em cuja margem oposta surge, solitária, uma pequena capela. São interessantes os quadros que se vão desenvolvendo aos olhos do passageiro: aqui é o rio que se aperta, espumando, em leito de rocha escura e estratificada; ali moradas de sitiantes alvejam, no meio de pastos matizados de reses; além, já alargado por entre margens de terra fecunda, o Paraibuna apresenta arquipélagos risonhos.

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

Cotejipe — Km 245,086.

Corrupção de *acuti-gy-pe*; no rio torto ou sinuoso. João MAURÍCIO WANDERLEY, barão de COTEJIPE, grande estadista do 2.º Império.

* Nestas imediações ficam situadas as cachoeiras de Poço-Manso, cuja potência é de 500 C.V.

Povoação pequena e pitoresca, com edificações em ambos os lados do rio; sólida ponte liga-lhe os dois únicos e sossegados bairros. No alto, à esquerda, linda capela chama a atenção do passageiro.

Aqui, na margem oposta do Paraibuna, deságua um dos seus principais afluentes, o rio do Peixe.

No km 246,185 o trem passa de novo para a direita do Paraibuna, pela ponte de Caioaba, de 45,50 m.

Paralela, do outro lado do rio, corre a estrada "União e Indústria", cujo traçado abandonara a margem da linha desde Paraibuna. Uma ponte vicinal à direita, um casarão típico à esquerda, surgem simultâneamente; estamos passando pela velha fazenda da Soledade.

No km 251 487 é o Paraibuna mais uma vez cortado pela ponte do rio Bonito, de 38,80 m; e tomando direção diversa da do curso do rio, o trem atravessa o ribeirão Matias e chega a

MATIAS-BARBOSA

Rio	252,681 km
Belo-Horizonte	387,270 km
Altitude	477,442 m
Latitude sul	21°51'53".7 *
Longitude W. Gr.	43°19'35".0

Coronel MATIAS BARBOSA GOMES DA SILVA, rico sesmeiro aí estabelecido nos tempos coloniais; legou o nome à estação, em tôrno da qual se foi desenvolvendo a povoação que hoje é sede de município criado por lei de 7 de setembro de 1923.

A cidade é ampla, tem apreciável movimento comercial e propende para um rápido engrandecimento, dada a sua situação geográfica e a riqueza do território do município.

Possui abastecimento d'água, luz e fôrça elétrica, esgotos, telefonia e tem 10 escolas primárias. Conta 442 prédios e 1 981 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 17, de ensino primário.

HOTÉIS — Central e Familiar.

POPULAÇÃO — 12 138 habitantes.

SUPERFÍCIE — 484 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Matias-Barbosa, Sant'Ana-do-Deserto (36 km) e Simão Pereira.

POVOADOS — ** — *Matias Barbosa*: Cedofeita, 4 — *Simão Pereira*: Paraibuna, 10 — *Sousa-Aguiar*, 6 — *Cotejipe*, 5. *Sant'Ana-do-Deserto*: Sossêgo, 8 — *Ericeira*, 4 — *Serraria*, 4 — *Silveira-Lôbo*, 6 — *Cândido-Ferreira*, 6.

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

** Os números que seguem o nome do povoado indicam a distância quilométrica à sede do respectivo distrito. A quilometragem indicada nos *Limites*, entende-se de sede a sede de município.

LIMITES — Estado do Rio, Mar-d'Esanha, Juiz-de-Fora e Bicas.

RIOS — Entre os diversos cursos d'água, figuram como principais o rio Paraibuna e seus afluentes, o rio do Peixe pela margem direita e o Cágado, pela esquerda. São abundantes, no município, as quedas d'água que podem ser aproveitadas para a produção de energia elétrica.

RELÉVO — Solo acidentado, sobressaindo as serras de Santa-Rosa e da Piedade, pertencentes à Mantiqueira.

CLIMA — É reconhecidamente saudável, constituindo cada uma das estações da Central situadas no município, agradável sítio de repouso para os que buscam a amenidade de um clima sadio. Temperatura média: 19°0.

PRODUÇÃO — Município rico em matas e pastagens, desenvolvendo-se ali, facilmente a agricultura, que produz milho, café, mandioca, alho, laranja, arroz, feijão, etc., e a pecuária, que é representada por adiantada criação de gado bovino (32 000 cabeças), suíno e eqüino. A criação de aves domésticas se eleva a 360 000 cabeças. Na indústria, possui fábricas de massas alimentícias, de papel e outras.

Exporta açúcar de engenho, laticínios, madeira, lenha e cereais. Preço das terras: de Cr\$ 1 500,00 o alqueire geométrico (para café, cereais, laranjas e hortaliças) a Cr\$ 3 000,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — O território do município é servido pelas estradas de ferro Central e Leopoldina, e cortado por cerca de 80 km de estradas carroçáveis, permitindo algumas, em certos trechos, o trânsito de automóveis; entre estas a "União e Indústria", que por 36 km atravessa o município.

* * *

Depois de Matias o trem cruza a estrada "União e Indústria", de novo corta o ribeirão Matias (ponte da Liberdade, de 11,40 m — km 253,494), na foz do córrego da Boiada, cujo estreito vale vai subindo, agora na direção nor-noroeste; e depois de cruzar mais uma vez a estrada mencionada, atravessa, no km 255,570, o túnel 20 (Passa-Três), de 143,00 m, chegando logo após a

Cedofeita — Km 256,289

HENRIQUE COELHO DE SOUSA, conde de CEDOFEITA, agente consular de Portugal em Santo-Antônio-do-Paraibuna (Juiz-de-Fora), cujo solar era ali localizado. Ainda hoje se percebem, a uma centena de metros adiante da estação as ruínas da suntuosa morada.

A estação serve à população de Caeté, (município de Juiz-de-Fora) a nordeste, por uma estrada de rodagem de segunda ordem.

Pouco além de Cedofeita a linha de novo se aproxima da margem esquerda do Paraibuna (que logo adiante forma a cachoeira do Juázal, de 4 216 C.V.).

A “União e Indústria” corre agora (desde Cedofeita) à esquerda, entre a linha e o Paraibuna; nas proximidades da cachoeira do Juázal passa para a margem direita do rio, (ponte do Zamba) desenvolvendo-se paralelamente à Estrada, até o km 261.

De novo rumando na direção nordeste ao tanger a margem do rio e (acompanhando-lhe o curso sinuoso) infletindo mais adiante para leste, o trem atravessa, no km 262,978, o túnel 21 (Cachoeira), de 79,60 m, e tomando a direção norte logo ao sair do túnel, transpõe as pontes da Cachoeira-do-Marmelo, de 49,50 m a primeira e 22,80 m a segunda (km 263,073-176).

Estas pontes cortam outro cotovêlo formado pelo rio, cuja margem esquerda é, porém, logo adiante abandonada para, em custoso e heróico traçado, vencer a linha o desnível e transpor a serra do Marmelo, que dá acesso à cidade de Juiz-de-Fora, em cujo município de novo nos achamos desde a travessia das pontes.

Afastando-se do Paraibuna o trem prossegue na direção norte; e soltando um belo fumo claro que se evola para a límpida abundância do azul radioso, transpõe, sôbre o ribeirão da Floresta o viaduto do Retiro, com a extensão de 150,00 m (parte metálica, 90,00 m).

Barão de Retiro — Km 266,233

Ex-Retiro, rancho, pouso, eram nomes comuns aos vários sítios que constituíam pousada para os viajantes que se utilizavam do “Caminho Novo”; aqui estava localizado um daqueles sítios, que transmitiu à estação o seu primitivo nome de Retiro.

A estação serve ao distrito de Chácara que lhe fica cêrca de 25 km a nordeste e ao de Sarandira, de que dista 6 km.

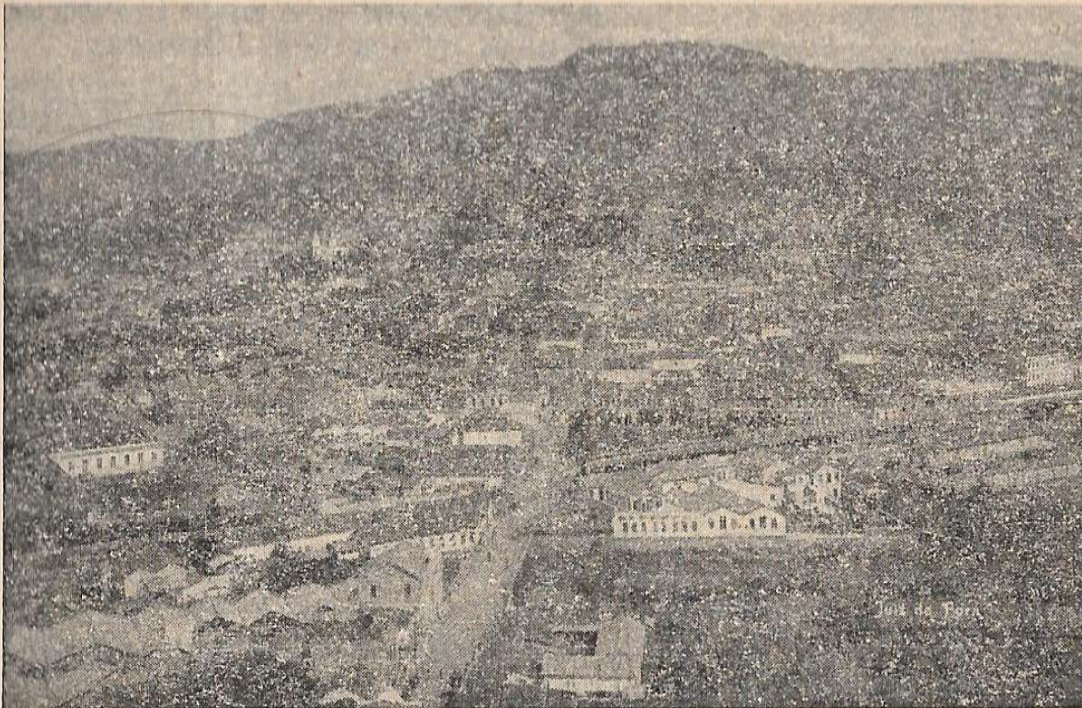
Para além de Barão de Retiro a linha se desenvolve em ampla curva para o lado de oeste; feito o que, rumando para o sul, vem buscar de novo a margem esquerda do Paraibuna, tomando então, de novo, o rumo oeste, até a travessia do túnel 22, em que volta à sua direção geral de noroeste.

Neste trecho, à esquerda, contemplam-se ao mesmo tempo o lindo viaduto acima referido e uma parte da “União e Indústria”, com a sua bela ponte de cimento armado, sôbre o Paraibuna.

Estamos quase no alto da serra e o passageiro tem agora sob os olhos o empolgante espetáculo do rio que espuma em fragorosa cachoeira, a mais considerável das cachoeiras do Marmelo.*

Aproximamo-nos de Juiz-de-Fora; no km 270,380 é atravessado o túnel 22, de 552,20 m. Caminha o trem; já ao fundo do horizonte se destaca o morro do Imperador, extensa massa granítica que fecha, a oeste, a perspectiva da cidade e em cujo dorso, a uma altura de 200,00 m, ergue-se, dominando tôda a febril e devota metrópole, a estátua do Cristo Redentor.

* Esta cachoeira tem a potência de 5 600 C.V. e é aproveitada pela Companhia Mineira de Eletricidade.



JUIZ-DE-FORA — Aspecto parcial da cidade

O Paraibuna é ainda transposto pelas pontes José-Carlos, Poço-Rico e Cemitério, de 49,90 m, 25,45 m e 45,00 m, respectivamente; estamos já nos subúrbios da “Princesa de Minas”, a grande e bela

JUIZ-DE-FORA

Rio	275,077 km
Belo-Horizonte	364,874 km
Altitude	678,766 m
Latitude sul	21° 45' 35",3 *
Longitude W. Gr.	43° 20' 50",0

A antiga povoação de Santo-Antônio-do-Paraibuna-de-Juiz-de-Fora, foi fundada em 1840 pelo engenheiro HENRIQUE GUILHERME FERNANDO HALFELD; foi elevada à categoria de vila em 31 de maio de 1850 e é cidade desde 2 de maio de 1856, com a denominação de Paraibuna. Tomou o nome atual em 19 de dezembro de 1865.

“Crescendo dia para dia o clamor dos povos contra os Juizes Ordinários, El-Rei D. Afonso IV achou ser de direito e de razão mandar Juizes a certos e determinados lugares em que mais queixas se levantavam, querendo que êsses magistrados, por serem estranhos, fizessem mais *cumpridamente* o direito. E chamavam-se êsses magistrados Juizes de Fora”.

Em Minas houve alguns dêsses Juizes.

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

A Manchester nacional é, relativamente, a mais industrial das cidades brasileiras: possui nada menos de 418 fábricas.

A cidade, cujas ruas são tôdas alinhadas, possui excelentes prédios, (cêrca de 13 000, * lindos jardins, alguns monumentos e belas igrejas. A catedral, colocada no alto, tendo em frente um grande e bem tratado parque, oferece aspecto imponente.

Destacam-se entre os seus monumentos: o do Cristo Redentor, no alto do morro do Imperador; o de FERNANDO HALFELD, no parque Halfeld; o da princesa ISABEL,** no parque Mariano Procópio; o do Dr. João PENIDO, na praça João Penido; e o do comendador MARIANO PROCÓPIO, na praça Riachuelo.

A rua Halfeld, pelo seu movimento e linha arquitetônica, rivaliza com as primeiras ruas do Rio e de São-Paulo; a avenida Rio-Branco, arborizada e ajardinada, com 40 metros de largura e 3 quilômetros de comprimento, possui residências comparáveis com as de Botafogo e Copacabana.

Dotada de instalações próprias de uma cidade moderna, Juiz-de-Fora oferece todo o confôrto aos seus visitantes.

Várias linhas de bondes ligam o centro da cidade aos seus graciosos arrabaldes.

Juiz-de-Fora conta 5 avenidas, 87 ruas e 8 praças. Possui 3 teatros,*** 2 cinemas, 9 jornais diários e 10 periódicos. Tem 13 institutos de assistência, incluindo a Santa Casa de Misericórdia e o Hospital Militar. As suas igrejas são em número de 17, algumas de estilo moderno e elegante. A instrução pública é difundida, na sede, por 48 escolas primárias, 13 cursos secundários, 6 magisteriais, 17 técnico-profissionais, 1 de piano, 1 de música, 1 dramático, uma Escola Politécnica, uma de Direito, uma de Veterinária, uma de Farmácia e Odontologia.

Diversas bibliotecas possui a cidade, sendo as mais notáveis a Municipal, com 5 100 volumes e a da Academia de Comércio, com 3 000.

E' também digno de menção o Museu Histórico e Artístico criado pelo Dr. ALFREDO LAJE, com 5 050 objetos. Entre as suas preciosas coleções conta-se a de numismática que contém exemplares raríssimos, a coleção brasileira é quase completa. Na secção de autógrafos destacam-se os de NAPOLEÃO I e uma carta de VÍTOR HUGO a MACHADO DE ASSIS. O Museu é possuidor das principais fardas que pertenceram ao Imperador D. PEDRO II — a da Maioridade, a da Coroação e a do Casamento.

Juiz-de-Fora é sede de inúmeros bancos e agências bancárias.

É também sede de bispado. População da cidade: 72 254 habitantes.

* Segundo a edição de 1935.

** O monumento da princesa ISABEL está situado no lugar denominado "Gruta-das-Princesas". Esse nome foi dado em homenagem às princesas ISABEL e LEOPOLDINA, que se apraziam em visitar o maravilhoso recanto.

*** Em 1929 foi inaugurado um majestoso teatro com capacidade para 3 000 espectadores.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — O município possui 144 estabelecimentos de ensino, sendo 102 de ensino primário, 10 secundário, 5 doméstico, 1 técnico-industrial, 10 comercial, 3 artístico, 6 magistral, 5 superior e 2 de outras categorias.

HOTÉIS — Hotel Salvaterra, Palace Hotel, Hotel Renascença, Hotel São Luís, Rio Hotel, Hotel Hudson, Rocha Hotel.

POPULAÇÃO — 106 155 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 998 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Juiz-de-Fora, Sarandira, Chácara, Paula-Lima, Torreões, Pôrto-das-Flores, Três-Ilhas, Ibitiguaia e Água-Limpa.

POVOADOS — *Juiz-de-Fora*: Barreiro, 6 — Borboleta, 6 — Grama, 12; *Torreões*: Humaitá, 18; *Sarandira*: Caeté, 12; *Água-Limpa*: Ferreira-Laje, 7; Coronel Pacheco, 6.

LIMITES — Estado do Rio; Matias-Barbosa, 20; São-João-Nepomuceno, 69; Rio-Novo, 50; Santos-Dumont, 49; Bias-Fortes, 60; Lima-Duarte, 60 e Rio-Prêto, 78.*

RIOS — O Paraibuna e seus afluentes da margem direita o Peixe e o Prêto, são os principais. No entanto, serpenteiam pelo território do município muitos outros cursos d'água de menor volume, importantes pelas quedas d'água nêles existentes. Numa dezena delas, ainda não aproveitadas, o potencial mínimo é de 1 200 C.V. e o máximo de 21 010 (cachoeira da Picada, no rio do Peixe).

RELÊVO — O município é situado em região serrana, pertencente à Mantiqueira, tendo várias serras, como as da Saudade e as das Abóboras, cujo ponto culminante é o Torreão-Grande, com 1 127 m de altitude.

CLIMA — O clima de Juiz-de-Fora é notoriamente salubre e muito ameno. Temperatura média: 19°5.

PRODUÇÃO — Território de excelentes pastagens, onde a pecuária se desenvolve vantajosamente, (204 060 cabeças de gado, sendo 140 000 de bovinos) possui também uma grande criação de aves domésticas (450 000), próspera agricultura, produzindo café, milho, arroz, feijão, laranja, cebolas, batatas, alho, etc. A sua indústria, que é notável, apresenta fábricas de papel, de laticínios, de tecidos, de artigos para vestuários, de metalurgia, de bebidas, de massas alimentícias, e muitas outras. Muitos de seus produtos fabris não receiam confronto com os similares estrangeiros; entre êstes o queijo. Na indústria extrativa é explotado o caulim, areia e pedras para construção, dormentes e lenha. Preço das terras por alqueire geométrico de Cr\$ 1 500,00 (em capoeiras) a Cr\$ 4 000,00 (em matas).

VIAÇÃO — O município é servido pela Central e pela Leopoldina; e pela rodovia Rio-Belo-Horizonte, que daqui dirige um ramal para a cidade de Rio-Novo.

* A quilometragem indicada nos "Limites" entende-se de sede a sede de município.

Partem de Juiz-de-Fora os trens do ramal de Lima-Duarte, cuja linha entronca com a do Centro na estação de Benfica. O ramal de Lima-Duarte, (km 340,840) que se destina a Bom-Jardim-de-Minas, onde encontrará os trilhos da Rêde Mineira de Viação, virá estabelecer rápidas e econômicas comunicações entre o sul de Minas e a Zona da Mata, já ligada a Juiz-de-Fora pelo ramal dêsse nome, da Leopoldina Railway.

* * *

Deixando a estação, prossegue o trem, atravessando a cidade, onde se avistam alinhadas ruas belamente edificadas.

A esquerda, junto à linha, observa-se o monumento que perpetua a memória de D. LUÍS LASAGNA, bispo de Trípoli.

É um artístico alto relêvo esculpido no próprio local em que aquêlê sacerdote perdeu a vida, (6-XI-895), vítima de um encontro de trens, quando se dirigia para Cachoeira-do-Campo, afim de inaugurar a Escola D. Bôsko.

Depois de cortar o ribeirão São-Pedro chega o trem a

Mariano-Procópio — Km 277,518.

Primitiva Rio-Novo. Comendador MARIANO PROCÓPIO FERREIRA LAJE, diretor da Estrada de 1869 a 1872.

Aí, no meio da frondosa quinta, caprichosamente tratada, branquejava o nobre palácio, de opulento repouso, em que vera-neava o Comendador.

Parte dessa propriedade pertence hoje ao comando da 4.^a Região Militar, que nela introduziu, necessariamente, modificações.

Mas o bellissimo parque foi descuidado e está em ruínas; fôrça é dizer, a administração pública não teve para êle o carinho que o seu fundador, simples particular que era, sempre lhe dispensou.

A outra parte da quinta pertence ao Dr. ALFREDO LAJE, herdeiro de MARIANO PROCÓPIO, e que, instalou, no castelo, de puro estilo Renascença, (construído pelo arquiteto alemão CARLOS AUGUSTO GAMBS) o museu a que já nos referimos.*

Mariano-Procópio é sede da 5.^a Inspetoria de Linha.

Ali está instalada uma usina da Companhia Electro Siderúrgica Brasileira. A sua capacidade de produção é de 12 toneladas diárias.

Ao partir de Mariano-Procópio o passageiro contempla, à direita, o majestoso parque a que nos referimos; e, um pouco adiante, o bem localizado e elegante prédio do Quartel de Polícia; do lado oposto aparece o Quartel do 10.^o Regimento de Infantaria do Exército.

* O Dr. ALFREDO LAJE, filho de MARIANO PROCÓPIO ficou com a parte principal do rico solar. E querendo cultuar a memória de seu ilustre pai, transformou o castelo Mariano Procópio em museu de arte e curiosidades. Faleceu no 1.^o trimestre de 1944.

A direita do Paraibuna desde a ponte do Cemitério, continua a linha, sempre ladeada de habitações.

O trem passa pelo local do extinto estribo Pecuária (km 281,200) antes de chegar a

Francisco-Bernardino — Km 281,577.

Primitiva Usina, posteriormente Creosotagem. FRANCISCO BERNARDINO, político mineiro.

Aqui possui a Central uma usina de creosotagem de dormentes. As oficinas foram construídas em terreno cedido pelo Dr. CONSTANTINO PALETTA. Os maquinismos, para creosotar 250 000 dormentes por ano, foram fornecidos pela firma P. & W. Maclellan, de Glasgow.

O Departamento Comercial da Estrada, aqui possui instalações para a imunização de cereais.

Jóquei-Clube — Km 281,920.

Serve ao lindo prado de corridas, que se vê à direita.

Cêrca de duzentos metros depois da estação é transposto, sôbre um bueiro de 6,00 m o ribeirão Cachoeirinha.

Prosseguindo sempre entre o Paraibuna e a estrada Rio—Belo-Horizonte — que é o prolongamento da “União e Indústria” — passa o trem por

Barbosa-Laje — Km 283,199

Cel. MANUEL VIDAL BARBOSA LAJE, presidente da Câmara de Juiz-de-Fora e um dos fundadores da Cia. E. F. Juiz-de-Fora ao Piau (hoje ramal de Juiz-de-Fora, da Leopoldina Railway).

Setembrino-de-Carvalho — Km 285,887

Marechal FERNANDO SETEMBRINO DE CARVALHO, ex-comandante da Região aquartelada em Juiz-de-Fora e ministro da Guerra no govêrno Artur Bernardes.

À direita, imponente edifício pertencente à Região.

Coronel Felício Lima — Km 287,146.

Pequena e graciosa estação que serve à importante fábrica de espôlêtas, cujos vastos edifícios são vistos à direita.

Benfica — Km 288,582.

Chamada, em tempos, Ludovino-Martins, voltou à primitiva denominação de Benfica, nome reinol que a Estrada já encontrou na localidade e com que por certo quis o seu padrinho de batismo recordar as cousas da mãe pátria.*

* É fantástica a freqüência com que as estações da Central trocam de nome; umas há que já tiveram três e quatro denominações; outras, antes mesmo de inauguradas, são vítimas de tão condenável sistema.

Ponto de entroncamento do ramal de Lima-Duarte, que, dirigindo-se para sudoeste, vai até a cidade desse nome, cerca de 53 quilômetros além.

A estação está situada em pequena e sossegada povoação que se aninha ao longo dos trilhos da Central.

Logo depois da plataforma é transposto o ribeirão Três-Pontes (pontilhão de 5,10 m).

Depois de cruzar a estrada Rio-Belo Horizonte, o trem corta, no km 289,196 o Paraibuna pela ponte do Pires de 32,08 m para pouco além, de novo atravessá-lo pela ponte da Vargem, de 25,70 m (km 290,109).

Dias-Tavares — Km 292,771

Antiga Frederico-Laje. JOSÉ DIAS TAVARES, grande proprietário rural ao tempo da construção da linha.

Continua a linha pela direita do Paraibuna, 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 condutores de civilização, corre o Paraibuna no seu último trecho marginado pela Central.

Caminha o trem vencendo o acidentado terreno; de um e de outro lado da linha vêem-se morros elevados, entre eles, à direita, o alto do Tinguá, de 850 m e o morro do Lisboa, de 910 m, à esquerda.

Depois do pontilhão Vila-Rica (3,90 m — km 297,459) é atravessada (km 299,800) a ponte da Olaria, de 15,05 m.

Prosseguindo na direção noroeste, chega o trem à última estação do município de Juiz-de-Fora, que é

Chapéu-d'Uvas — Km 303,211.

Alteração de Chapetuva: *xa*, ver; *pé*, caminho; *uva*, água parada — caminho visto no pântano.* A região foi outrora um extenso tremedal, um atoleiro enorme.

É uma pequenina povoação; lá está, à direita, a indefectível capela.

A estação serve ao distrito de Paula-Lima (sede — 3 km a nordeste) a que está ligada por uma regular estrada de rodagem.

Prosseguindo, o trem atravessa pela última vez o Paraibuna (ponte de Chapéu-d'Uvas, de 24,25 m — km 303,289), enveredando, agora na direção norte, pelo tortuoso vale do ribeirão Tabuões, várias vezes (sete) atravessado pela linha e cujas principais pontes são: Cachoeira-dos-Tabuões, de 14,25 m (km 305,000) logo além da qual entra o trem no município de Santos-Dumont; Paredão, de 17,00 m (km 307,180); e Pedro-Alves, de 10,00 m (km 313,995).

* Em os numerosos livros que consultamos, não vimos outra etimologia. Com ela, entretanto, não concorda o erudito Dr. RODOLFO GARCIA, que considera imprópria a tradução de *uva* por água parada.

EWBANK — Km 310,015

Eng.º José EWBANK DA CÂMARA, diretor da Estrada de 1884 a 1839.

Tabuões era o primitivo nome da localidade.

A estação está situada no distrito de Ewbank que conta 2 973 habitantes. Serve ao distrito de São-João-da-Serra, que fica a nordeste.

Ao partir de Ewbank toma de novo a linha a direção noroeste. Ora numa, ora noutra margem do ribeirão, corre agora o trem; está de novo à vista, primeiro à direita, depois à esquerda, a estrada de rodagem Rio—Belo-Horizonte, que depois do túnel 23, (Pedro-Alves) de 240,070 m (km 314,332), de novo se afasta da linha dirigindo-se para noroeste, enquanto que o trem, tomando a direção norte, chega a

Sérgio-de-Macedo — Km 317,365.

SÉRGIO TEIXEIRA DE MACEDO, ministro do Império em 1859. Era a então Companhia E. F. D. Pedro II subordinada, nessa época, ao Ministério do Império.

Logo ao deixar a estação, e rumando de novo para noroeste, a linha corta o ribeirão Palmira (ponte de 10,00 m), atravessa o viaduto da Posse, de 26,80 m (km 318,850) sobre a estrada de rodagem de São-João-da-Serra e marginando a esquerda do referido ribeirão (cuja margem oposta é acompanhada pela estrada Rio—Belo-Horizonte), chega a

SANTOS-DUMONT

Rio	324,050 km
Belo-Horizonte	315,901 km
Altitude	838,014 m
Latitude sul	21º 27' 15",9 *
Longitude W. Gr.	43º 33' 14",0

Quando, em 1 de fevereiro de 1877, a estação foi inaugurada, a localidade não possuía mais que três ou quatro casas de desolador aspecto.

Santos-Dumont é um dos frisantes exemplos do quanto é necessária, no Brasil, a expansão intensa das estradas de ferro. Penetrando pelos mais ínvios sertões, as estradas nada mais fazem do que ir ao encontro da ânsia de progresso, latente entre os nossos mais afastados núcleos de população.

“Miniatura de um paraíso abrigado entre as austeras serranias mineiras”, disse, de Palmira, o eminente RUI BARBOSA.

De fato, a cidade é uma das mais cuidadas do Estado de Minas.

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Oriunda do primitivo arraial de João-Gomes, elevado a vila em 27 de julho de 1889 (quando mudou o nome para o de Palmira), * é cidade desde 4 de março de 1890.

Desenvolveu-se, transformou-se, poliu-se, para se tornar a jóia que hoje é.

ANTÔNIO LADEIRA, VIEIRA MARQUES e SÉRGIO NEVES, foram os artífices beneméritos dêsse trabalho profícuo e altamente compensado.

Desde 31 de julho de 1932, passou a cidade a denominar-se "Santos-Dumont" em homenagem ao seu glorioso filho, falecido em Santos, nesse mesmo mês.

Possui água canalizada, luz e fôrça elétrica, rêde de esgôto, telefonia, 12 escolas primárias, ensino normal e profissional, 1 curso secundário e um pôsto meteorológico. Tôdas as suas ruas são muito bem calçadas e alinhadas; quando chove, o escoamento das águas é perfeito.

A cidade tem 3 avenidas, 3 praças, 28 ruas e cêrca de 2 500 prédios; contam-se-lhe 5 igrejas.

Há ainda a enumerar 2 teatros, 2 cinemas, 2 jornais periódicos, 2 institutos de assistência e um notável hotel sanatório para tuberculosos. **

População da cidade: 11 583 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 49; 47 de ensino primário, 1 de secundário e 1 de ensino magisterial.

HOTÉIS — Hotel Borboleta e Hotel Elite.

POPULAÇÃO — 30 275 habitantes.

SUPERFÍCIE — 918 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Santos-Dumont; Dores-do-Paraibuna (15 km); São-João-da-Serra (21 km); Conceição-do-Formoso (33 km); Ewbank (14 km) e Aracitaba.

POVOADOS — Santos-Dumont e São-Vicente.

LIMITES — Juiz-de-Fora, 49; Rio-Novo, 60; Pomba, 57; Mercês, 55; Barbacena, 48 e Bias-Fortes.

RIOS — O Paraibuna; o Pinho, que forma a cachoeira de Guari, de 9 000 C.V.; o Piau, com a cachoeira do mesmo nome (5 000 C.V.); o Formoso e grande quantidade de ribeirões e córregos, pertencentes todos à bacia do Paraíba.

* O nome sugerido pelos habitantes da antiga freguesia de João-Gomes, na sua representação à Assembléa Provincial, pedindo a elevação da dita freguesia à categoria de vila, foi — "Vila da Independência".

Na 2ª discussão do projeto, porém, o deputado SEVERIANO DE RESENDE apresentou uma emenda, propondo o nome de "Palmira" em substituição ao de "Independência".

A emenda foi discutida e aprovada. Mais tarde, pela imprensa, o autor da mesma declarou que se havia lembrado do nome "Palmira" para a nova vila, em consideração à beleza natural da antiga Palmira, da Ásia Menor.

** Segundo a edição de 1935.

RELEVO — Território situado na vertente leste da Mantiqueira, conta com grandes altitudes, como a de 1 250 m, na divisa como o município de Barbacena.

CLIMA — Todo o município de Santos-Dumont, constitui um verdadeiro sanatório, pelas superiores qualidades do seu clima e pela amenidade da sua temperatura que marca como média, 17º,9.

PRODUÇÃO — Município rico em matas e pastagens; produz, com abundância tôda sorte de cereais. A sua pecuária, que apresenta espécimes de primeira ordem, conta com um rebanho de 70 820 cabeças de gado, sendo 48 000 de bovinos. Possui, além disso, uma criação de aves domésticas somando 100 000 cabeças. Na agricultura, os principais produtos são: café, milho, arroz, feijão, banana, laranja, mandioca e alho. Nos produtos industriais figuram açúcar-de-engenho, aguardente, gêneros alimentícios, (laticínios principalmente) e artigos para vestuário. Sua mais notável indústria, porém, é a do carbureto de cálcio, explotada pela Companhia Brasileira Carbureto de Cálcio, cuja produção atinge a 5 162 127 kg anuais dêste minério. A fonte vital dessa indústria, emana da grande usina elétrica do Guari, com 6 000 kW de potencialidade e situada a 12 km ao sul de Santos-Dumont. Fator importante do desenvolvimento industrial da cidade, a Companhia ainda fornece energia elétrica a outras indústrias e abastece a Companhia Fôrça e Luz de Santos-Dumont. A Companhia utiliza-se das jazidas de ótimo calcáreo, situadas no distrito de Barroso, município de Dores-de-Campos.

Exporta gêneros alimentícios, carbureto de cálcio, ferro, manganês, silício, cereais, aguardente, açúcar-de-engenho, tecidos, lenha, etc. Preços das terras: de Cr\$ 1 500,00, o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 3 500,00 (em matas, ou próximas à sede).

VIAÇÃO — O município é servido pela Central e por cêrca de 100 km de estradas carroçáveis que ligam a sede municipal aos distritos. Cêrca de 210 km de caminhos, estabelecem a comunicação entre Santos-Dumont e os municípios adjacentes. A estrada Rio—Belo-Horizonte liga o município a Juiz-de-Fora e a Barbacena, e, portanto, ao Rio e a Belo-Horizonte.

Parte de Santos-Dumont o ramal de Piranga, cuja estação terminal é atualmente Mercês, 57,102 km a nordeste.

Da estação Santos-Dumont segue a linha descrevendo uma curva quase fechada, dentro da qual, como pérola artisticamente engastada em precioso anel, fica a cidade, compacta e asseada.

Descrita a curva, a linha toma a direção oeste, acompanhando o vale do ribeirão Posses, que é atravessado, ainda no perímetro urbano da cidade, por uma ponte de 10,40 m (km 325,200).

No km 328,360 é o mesmo ribeirão mais uma vez atravessado pela ponte “Vasconcelos”, de 48,00 m, tomando a linha, novamente, a direção 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 águas dos rios Pinho e Posses.

No km 330,328 passa a linha pelo local onde foi a estação Engenheiro Recenvindo; * dela nem vestígios existem.

Agora na encosta meridional do rio Pinho e em rumo oeste, o trem, continuando a subir, atravessa o referido rio no km 336,598, por uma ponte de 12,20 m, e passa por

Mantiqueira — Km 337,187.

Antigo rancho de Maria-Cândida. Mantiqueira, corrupção de *mã-tykyr*: cousa que verte, ou vertente; em outro tempo *Amantiquir*, composto de *amam-tykyr*: a chuva goteja ou pinga. **

A estação serve ao distrito de Dores-do-Paraibuna que lhe fica ao sul.

Parte de Mantiqueira a linha férrea pertencente à fábrica de laticínios, situada a 9 km a sudoeste.

Começa aqui o trecho mais interessante da serra. A linha, que ao sair de Mantiqueira tomara a direção noroeste, desenvolve-se sinuosamente por três planos separados; o traçado, de soberbo aspecto, dá lugar a inigualáveis quadros panorâmicos.

Cabangu — Km 341,378.

Depois de chamar-se, por alguns anos, “Santos-Dumont”, voltou ao seu primitivo nome de Cabangu. Nome da fazenda em que está localizada.

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 à beira de formoso lago, depara-se rósea e modesta casinha. Aquêlpe pequeno lago reflete tôda a luz fulgurante de um mundo de glórias! Aquela pequena casa é o ninho do gênio que realizou uma das maiores conquistas humanas! Ali nasceu SANTOS DUMONT.

Túnel 24, de 196,00 m, no km 342,329; túnel 25, de 108,00 m, no km 342,914. A linha atinge aqui a altitude de 1 000 metros.

A região é caracteristicamente a região do “campo”, onde predomina o veludo verde claro dos pastos.

Aqui, ali, começam a aparecer capões de pinheiros, por entre a praga laboriosa dos “cupins”, sobe o trem até

* RECENVINDO 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 último nome, transformado em Mantiqueira pelos portugueses, desapareceu o primeiro, generalizando-se o segundo a tôda a serra.

Rocha-Dias — Km 344,417.

Eng.º LUÍS DA ROCHA DIAS, ajudante de 1.^a classe da 3.^a Divisão, em 1872.

Túnel 26, de 144,00 m, no km 345,483; túnel 27, de 140,00 m, no km 347,061; túnel 28, de 74,00 m, no km 349,231; túnel 29, de 48,00 m, no km 349,335; túnel 30, de 106,00 m, no km 349,691.*

Agora de novo na direção noroeste, desde a travessia do túnel 28, e já no município de Barbacena, a linha passa por

João-Aires — Km 351,654

Conserva o nome de rico sesmeiro (JOÃO AIRES GOMES), aí residente ao tempo do Caminho-Novo, a que já nos referimos.

A linha atinge a cumiada da serra na altitude de 1 117,118 m vencendo a dificultosa garganta de João-Aires: e descendo pela vertente oposta corta os córregos Venceslau (km 355,410) e Constantino (km 356,024), e acompanha o vale do ribeirão Bandeirinha, cujo leito atravessa várias vezes (oito).

SÍTIO — Km 363,252

Antigo "sítio", existente no lugar ao tempo da construção da linha, deu, provavelmente, o nome à estação. Serve ao distrito do mesmo nome e ao distrito de Ibertioga, cuja sede está situada a 15 km a sudoeste: serve também aos distritos de Correia-de-Almeida (ex-Tôrres) e Tugúrio a 12 e 24 km, respectivamente, a nordeste.

A Rêde Mineira de Viação aqui possui, desde 28 de agosto de 1881, uma estação que foi, até bem pouco, a estação inicial da linha do Paraopeba (bitola de 0,76 m), da referida Rêde.

Sítio é distrito importante, com boa iluminação, bom hotel e possui uma linda igreja de estilo ogival. É sede da Escola de Preservação Lima-Duarte, para menores desamparados.

Deixando a estação, o trem corta junto à plataforma, um pequeno córrego e atravessa pela última vez o Bandeirinha (ponte de 13,25 m — km 363,496). E tomando a direção norte, vai a

Doutor Sá-Fortes — Km 368,382

Dr. CARLOS DE SÁ FORTES, médico e fazendeiro na localidade ao tempo da construção da linha.

Serve ao município de Bias-Fortes, cuja sede fica 6 km a sudoeste.

Depois da estação, o trem cruza, cêrca de 50 metros além, a larga passagem inferior da estrada Rio Belo-Horizonte e

O túnel 30 é construído ao ar livre e foi executado com o fim de isolar o leito da linha de barreiras que constantemente interrompiam a circulação dos trens.

atravessa o rio das Mortes * (km 369,346), pela ponte do Registro, de 22,00 m. A locomotiva arqueja, subindo a rampa consuntiva; transposta a garganta elevada, começam os campos cultivados da Colônia Rodrigo-Silva.

Nos km 370,131 e 374,074, são atravessados os pontilhões do Tirano (6,00 m) e do Ventania (5,00 m).

Transpondo, em cruz, a estrada Rio—Belo-Horizonte, o trem prossegue a sua marcha fendendo a aragem fresca do planalto elevado.

Já próximo de Barbacena, atravessa o córrego José-Ribeiro e toma, por um momento, a direção oeste. A paisagem agora é verdadeiramente artística, dando a impressão de grandiosa aquarela. À direita, na eminência de um outeiro, o suntuoso prédio do Aprendizado Agrícola; à esquerda, no alto, cercado de espessa verdura dos bosques que o circundam, o casario da cidade, de que se destacam as tôrres das duas principais igrejas; 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 aparece e eis-nos chegados à velha e histórica

BARBACENA

Rio	378,192 km
Belo-Horizonte	261,759 km
Altitude	1 135,741 m
Latitude sul	21° 13' 24,"0 **
Longitude W. Gr.	43° 46' 07",0

O antigo Registro da Borda-do-Campo (estabelecido por DOMINGOS RODRIGUES em 1701), que foi depois arraial da Igreja-Nova, passou a paróquia em 1752, vila em 1791 (14 de agosto) e cidade de Nossa-Senhora-da-Piedade-de-Barbacena em 1840, pela Lei n.º 163, de 9 de março. O nome de Barbacena lhe foi dado em homenagem ao visconde de BARBACENA e por alvará de 24 de fevereiro de 1823, ela teve o título de "Nobre e Muito Leal Vila de Barbacena".

A estação recentemente construída, serve também às linhas da Rêde Mineira de Viação.

Topograficamente formosa, Barbacena é uma das cidades mais altas (1 180 m na Matriz) e mais salubres do Brasil. Graçosamente situada entre duas colinas (Monte-Mário e Cruz-

* Rio das Mortes — O nome lhe vem da matança que, por ordem de um conhecido facínora (AMARAL COUTINHO, chefe dos "emboabas"), teve lugar à margem deste rio, em fevereiro de 1708. A lúgubre memória da monstruosa e infame imolação coletiva dos paulistas passados a fio de espada depois que depuseram as armas e pediram a paz, ficou perpetuada no nome que o rio guardou para si.

Nasce na serra da Mantiqueira, município de Barbacena, e depois de um percurso de 210 km, vai lançar-se no rio Grande, de que é o mais considerável manancial. Atravessa os municípios de Barbacena, Tiradentes, Prados, São-João-d'El-Rei e Bom-Sucesso.

** Ponto de referência, estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

das-Almas), possui longas ruas, belos jardins, boa iluminação elétrica, esgotos, água canalizada e telefonia.

Tem bons edifícios como a Câmara, a Cadeia, o Clube de Barbacena, o Hotel Central, o Ginásio Mineiro, o Sanatório e muitos outros, sobressaindo, entre todos, o moderno edifício do Banco do Brasil.

De entre os monumentos públicos, notam-se o busto do padre CORREIA DE ALMEIDA, e a estátua de BIAS FORTES, inaugurada em 11 de agosto de 1930.

Há na cidade 7 avenidas, 4 praças, 10 travessas, 35 ruas e 3 858 prédios.*

Das 11 igrejas existentes na cidade destacam-se a da Matriz, a da Boa Morte, a do Rosário e a de São Francisco.

Conta 4 publicações periódicas, 26 cursos primários, 1 secundário, 2 magisteriais, 1 técnico-profissional, e várias bibliotecas, destacando-se a Municipal, com 11 000 volumes.

Mantém 3 institutos de assistência, incluindo a Santa Casa. Possui um teatro, 2 cinemas e tem 3 agências bancárias.

Famosa cidade de verão, há sempre em Barbacena um grande movimento de passageiros, quer da Central, quer da Rêde Mineira de Viação (que aí tem atualmente a estação inicial da sua linha do Paraopeba).

Barbacena distinguiu-se nas lutas da Independência e foi, em 1842, o berço da rebelião chefiada por JOSÉ FELICIANO P. COELHO DA CUNHA, barão de COCAIS.

É sede da 6.^a Inspetoria de Linha. População da cidade: 19 466 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 60, sendo 52 de ensino primário, 1 de secundário, 1 de doméstico, 2 de ensino magisterial e 4 de ensino de outras categorias.

HOTÉIS — Hotel Aliança, Grande Hotel, Hotel Central, Hotel Brasil, Primavera Hotel e Hotel Aliança.

POPULAÇÃO — 73 250 habitantes.

SUPERFÍCIE — 2 725 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Barbacena; Destêro-do-Melo (30 km); Iberioga (42 km); Oliveira-Fortes (51 km); Angoritaba (30 km); Ressaquinha (18 km); Correia-de-Almeida (24 km); Tugúrio (36 km); Padre-Brito e Sítio.

POVOADOS — *Barbacena*: Grogotó; *Tugúrio*: Bom-Retiro.

LIMITES — Rio-Espera; Alto-Rio-Doce, 60; Mercês, 68; Santos-Dumont, 48; Bias-Fortes; Andrelândia; São-João-Del-Rei, 56; Prados, 42; Dolores-de-Campos; e Carandaí, 32.

RIOS — Entre os cursos d'água que banham o município, figuram: o rio Pomba, da bacia do Paraíba; o do Pombal, o das Mortes, formando a cachoeira de Ilhéus, de 4 000 C.V. aproveitada pela Municipalidade e os ribeirões da Conquista e Al-

* Segundo a edição de 1935.

berto-Dias, todos da bacia do rio Grande, um dos formadores do Paraná.

RELÉVO — Município situado na encosta ocidental da Mantiqueira, abrange as serras do Tugúrio, da Conceição, da Trapizonga e outras mais.

CLIMA — Altamente recomendável, não só pela sua salubridade como pela sua amena temperatura, cuja média anual é de 17°1.

PRODUÇÃO — Solo próprio para a cultura de cereais, produz excelentes frutos originários das regiões temperadas da Europa e possui ótimas pastagens. É importante a cultura do fumo, produzindo o município uma qualidade especial daquela solanácea, que é muito saboreada pelos apreciadores, notadamente os mineiros. As flores de Barbacena são encantadoras, pelo seu sadio desenvolvimento, pela esquisita irisação das suas côres e pelo seu perfume duradouro. A pecuária é notável, contando o município com 310 162 cabeças de gado, sendo de bovinos, 140 000. Desenvolvida é também a criação de aves domésticas (190 000 cabeças). A agricultura tem como principais produtos: milho, feijão, arroz, batata, café, laranja, alho, cebola, banana e fumo. Na indústria figuram fábricas têxteis, de massas alimentícias, de confecção de artigos para o vestuário, indústrias de minerais não metálicos, e outras.

A madeira, a lenha e o carvão, são os principais elementos da produção extrativa. O município produz, ainda, açúcar, aguardente, farinha de mandioca, vinho de uva, polvilho, etc.

Exporta: tecidos, gêneros alimentícios, laticínios, ovos, couros de bovinos, etc. Preço das terras por alqueire geométrico de Cr\$ 1 500,00 (para lavoura, em geral) a Cr\$ 4 000,00 (em matas ou próximas à sede).

VIAÇÃO — O município é cortado pela Estrada de Ferro Central e pela Rêde Mineira de Viação; esta tem aí a estação inicial da sua linha do Paraopeba (bit. 0,76 m) que partindo de Barbacena se desenvolve, numa extensão de 602 km, até Barra-do-Paraopeba no município de Abaeté. Essa linha passa por Tiradentes (86 km); São-João-d'El-Rei, (100 km); Aureliano-Mourão, (203 km), Bom-Sucesso (216 km), Oliveira (271 km), Gonçalves-Ferreira, (312 km), Divinópolis, (356 km), Martinho-de-Campos, (428 km) e Barra-do-Paraopeba, (602 km) no município de Abaeté.

Possui cêrca de 100 km de estradas para automóveis e 100 km de estradas carroçáveis.

A sede municipal está ligada a todos os seus distritos e aos municípios vizinhos por estradas de segunda ordem. A estrada Rio—Belo-Horizonte atravessa o município de sul a norte.

* * *

De novo na direção norte prossegue 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; à direita, numa elevação, fica o Ginásio Mineiro.

No km 379,381, o trem passa pelo viaduto da Boa-Vista, (27,00 m) sôbre ampla rua da cidade.

Sanatório — Km 379,869.

Ainda na cidade, no bairro do Barro-Prêto. Serve ao Hospital de Alienados (no alto, à direita) instalado no prédio que, para sua habitação particular, aí fêz construir, em 1885, o comendador MAXIMIANO FERRAZ DE VASCONCELOS.

Logo depois da estação o trem passa sob elevada ponte que liga as abas de profundo corte; e, rumo do seu destino, prossegue atravessando os córregos do Cangalheiro, Cabeça-Branca e Carro-Quebrado, antes de chegar a

Alfredo-de-Vasconcelos — Km 389,523.

ALFREDO DE BARROS VASCONCELOS, engenheiro residente, morto sob um bloco de pedra quando passava revista no túnel 15.

Lá está a capelinha de uma outrora opulenta fazenda que... mas o trem não pára, não dá tempo a evocações; transpõe, célere, o ribeirão de Alberto-Dias, (80 m depois da estação), pelo viaduto Vasconcelos, * de 27,00 m, e subindo o vale do córrego São-Bento, continua na derrota ascendente.

No km 390 aparece uma pedreira pertencente à Estrada.

Os montes se sucedem; à direita, o mais elevado dêles, o Morro-do-Nené, de 1 293 m, destaca-se por um momento.

Localizado à esquerda da linha, fica o estribo do

Quilômetro 392 — Km 391,678.

que serve à cerâmica do Dr. VALÉRIO ABRANCHES, aí instalada.

Arfando ininterruptamente, o trem continua a sua marcha na direção norte; estamos em

BIAS-FORTES — Km 394,096.

CRISPIM JAQUES 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 setor de 300 metros.

No km 395,554, é atravessada uma estreita passagem inferior.

Continua o "rápido", em demanda da estação

RESSAQUINHA — Km 402,457

Toma o nome do rio Ressaquinha, que tem aí as suas nascentes. Antiga "rancho" da Ressaca, por onde passava a estrada que nos tempos coloniais ligava o Rio à Capitania de Minas.

* Este viaduto dá também passagem à estrada Rio—Belo-Horizonte.

A estação fica na sede do risonho distrito de Ressaquinha, (primitiva São-José-da-Ressaquinha) de próspero futuro e que já possui abastecimento d'água, iluminação elétrica, telefonia e um grupo escolar.

Partindo da estação, a linha toma a direção nordeste até quase atingir as cabeceiras do ribeirão Ressaquinha, que é por fim transposto. E descrevendo uma curva ascendente, para a esquerda, inflete depois para sudoeste, como que formando um seio dentro do qual deslizam as águas nascentes e tênues do referido ribeirão.

Depois, tomando de novo a direção noroeste, contorna a base do morro Ibaté, passa pela garganta dêste nome, entrando no município de Carandaí, e ganha a encosta ocidental do vale do córrego Sujo, que vai percorrendo.

Hermílio-Alves — Km 410,130

HERMÍLIO CÂNDIDO DA COSTA ALVES, engenheiro ajudante da 2.^a Divisão em 1872.

Prossegue o trem; estamos na maior altitude atingida pela bitola larga da Central em tôdas as suas linhas; já está assinalada essa altitude, no ponto culminante do traçado.

Continuando a percorrer o vale do córrego acima referido, chega o trem a

CARANDAÍ

Rio	419,652 km
Belo-Horizonte	220,299 km
Altitude	1 057,499 m
Latitude sul	20° 57' 07", 7 *
Latitude W. Gr.	43° 48' 24", 7

Corrupção de *caranda-yba*, ou *carana-yba*: a palmeira carnaúba (*Copernicia cerifera*); ou corrupção de *carana-y*: rio das carnaúbas.

O antigo arraial de Sant'Ana-do-Carandaí, antes pertencente ao município de Barbacena, foi elevado à categoria de vila e sede de município por lei de 7 de setembro de 1923. Cidade por lei estadual de 10 de setembro de 1925.

É de franco progresso a impressão que ao passageiro deixa a nova e extensa cidade, topogrâficamente bem situada. Possui luz e força elétrica, telefonia, tem 292 prédios e uma escola primária. População da cidade: 1 279 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 15, de ensino primário.

POPULAÇÃO — 17 083 habitantes

SUPERFÍCIE — 838 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Carandaí; Caranaíba (18 km); Capela Nova (38 km).

* Ponto de referência: pouco distante da matriz.

POVOADOS — *Carandaí*: H. Pena, 6 — Pedra-do-Sino, 12 e Hermílio-Alves.

LIMITES — Prados, Lagoa-Dourada, Conselheiro-Lafaiete, Rio-Espera, Alto-Rio-Doce, Barbacena e Dores-de-Campos.

RIOS — Município situado em terreno acidentado, conta com grande quantidade de cursos d'água, sendo mais importantes o Carandaí, tributário do rio das Mortes e o Piranga, um dos formadores do rio Doce, com o seu afluente da margem esquerda, o Papagaio.

RELEVO — Situado na Mantiqueira, o município possui grandes altitudes, mormente na zona divisória das bacias dos rios Doce e Paraná.

CLIMA — Salubre e muito ameno. Temperatura média: 16°,0.

PRODUÇÃO — solo rico em calcáreos, argilas plásticas e mármore, possui também excelentes pastagens, onde se desenvolve um rebanho de 50 974 cabeças de gado, sendo 26 000 de bovino. Monta a criação de aves domésticas a 98 000 cabeças. Na agricultura sobressai a produção de alho, milho, arroz e feijão. Na indústria figuram a extração de lenha, carvão, madeira, cascas, mármore, caulim e dormentes. Possui o município, fábricas de massas alimentícias, de artigos para vestuário e de aproveitamento de minerais não metálicos. Exporta leite, ovos, couros de bovinos, cereais, lenha, carvão, madeira, mármore, etc. Preço das terras por alqueire geométrico: de Cr\$ 1 400,00 (para cereais e em matas) a Cr\$ 3 000,00 (próximas à sede).

VIAÇÃO — O município é atravessado pela Central e pela estrada de rodagem Rio—Belo-Horizonte, que já se acha quase concluída. A sede municipal é ligada aos distritos por meio de estradas carroçáveis, que se estendem até os municípios vizinhos.

* * *

Dois minutos depois de partir da estação, o trem atravessa o rio Carandaí* (km 421,274) por uma ponte de 40,00 m (vão livre, 20,00) e sobe a serra das Taipas, que é um contraforte da serra das Vertentes.

Estamos no divisor das águas das bacias do rio Doce, do rio Grande e do São-Francisco.

Já se avista o lendário Pico-do-Itaverava, farol por onde se orientavam os sertanistas em demanda do fabuloso Tripuí (Ouro-Prêto).

Herculano-Pena — Km 424,701

HERCULANO VELOSO FERREIRA PENA, diretor da Estrada de 1880 a 1884.

* O rio Carandaí nasce no distrito de Carandaí. Correndo na direção L. O. e com um percurso de 105 km, banha os municípios de Carandaí, Lagoa-Dourada, Prados, Tiradentes e São-João-del'Rei, lançando-se, por fim, no rio das Mortes.

O trem prossegue pelo espigão elevado; não longe, à direita, ficam as nascentes do rio Piranga que, com o Brejaúba e o Xopotó, forma o rio Doce.

Pedra-do-Sino — Km 429,926

Uma gruta de pedra situada nas proximidades e cujas paredes vibram como um sino sob a ação de qualquer pancada, originou o nome da antiga fazenda Pedra-do-Sino, que o transmitiu à estação.

Está construída em terreno doado pela Companhia Fabril Industrial e Construtora, proprietária de grandes caieiras existentes na localidade.

Um pouco além da estação entra o trem no município de Conselheiro-Lafaiete. A paisagem é variada, observando-se já os ínvios capoeirões tão comuns ao sertão mineiro.

Transposto o ribeirão dos Pinheiros, encontra-se logo adiante a estação.

CRISTIANO-OTÔNI — Km 438,650

Conselheiro CRISTIANO BENEDITO OTÔNI, benemérito organizador da primitiva Companhia que deu início à construção da Estrada e primeiro diretor desta (1865).

A estação serve ao distrito de Cristiano-Otôni, (2 651 hab), em cuja sede está localizada e ao de Caranaíba (município de Carandaí) que tem a sua sede cêrca de 10 km a leste; serve também ao município de Lagoa-Dourada, cuja sede fica 15 km a oeste. Serve ainda às povoações de Agüenta-Sol (5 km), Cana-do-Reino (7 km) e Veados (18 km).

Estamos bem a cavaleiro das nascente do Paraopeba*. Escasseia a floresta nos campos, onde predomina a indesejável samambaia (*Felix harbacea*).

Buarque-de-Macedo — Km 450,117

MANUEL BUARQUE DE MACEDO, ministro das Obras Públicas em 1881.

A estação une aos distritos de Catauá, situado à direita, (sede a 10 km) e Monsenhor Horta, à esquerda (sede a 8 km): o distrito de Serra-do-Camapuã, (sede a 15 km) do município de João-Ribeirão, é também servido pela estação.

* Paraopeba — *para-u-peba* ou *para-y-peba*: rio de água rasa (rio do peixe chato — Diogo VASCONCELOS). Nasce no município de Conselheiro-Lafaiete, distrito de Cristiano-Otôni. Com a direção qual de SE-NO e num percurso de 440 km banha os municípios de Conselheiro-Lafaiete, Congonhas-do-Campo, João-Ribeiro, Belo-Vale, Bonfim, Brumadinho, Mateus-Leme, Betim, Pará-de-Minas, Esmeraldas, Pequi, Pitangui, Sete-Lagoas, Paraopeba, Pompeu e Curvelo. Recebe como principais afluentes: na margem direita — rio Maranhão, ribeirão do Macaco, ribeirão das Pedras, rio Falcão e rio do Peixe: e, na esquerda, o rio Camapuã.

Entre os municípios de Paraopeba e Curvelo, é navegável por canoas; da barra ao pôrto das Melancias (45 km) é acessível à navegação a vapor.

A linha agora margeia o rio Bananeiras, afluente do Maranhão.

O trem passa pela chave da Companhia Santa-Matilde * na parada.

Pôrto das Bananeiras — Km 460,503

de onde parte a Estrada de Ferro Santa-Matilde.

Grupos de casas operárias surgem à esquerda, como um prolongamento do populoso bairro em que fica a estação

CONSELHEIRO-LAFAIETE

Rio	462,278 km
Belo-Horizonte	177,673 km
Altitude	931,700 km
Latitude sul	20° 39' 44",4 **
Longitude W. Gr.	43° 47' 39"0

Conselheiro LAFAIETE RODRIGUES PEREIRA, ministro de Estado e notável político do 2.º Império.

A estação serve à cidade de Conselheiro-Lafaiete (antiga Queluz), em cuja parte baixa está situada.

O verdadeiro centro da cidade, invisível ao passageiro, fica à direita, em um planalto a que a importante rua Tavares de Melo, proporciona fácil e rápido acesso.

A primitiva Nossa-Senhora-do-Campo-Alegre-dos-Carijós, tem suas origens na época das "bandeiras". A antiga paróquia de Nossa-Senhora-da-Conceição em 1709, elevada a freguesia em 1752, foi, em 1792, elevada à categoria de vila, sob a denominação de Vila-Real-de-Queluz, em homenagem ao palácio real de Queluz. Cidade desde 2 de janeiro de 1866, Conselheiro-Lafaiete é um dos teatros memoráveis da sangrenta luta de 1842; a sua igreja matriz, transformada em forte onde se abrigaram os legalistas, foi alvo preferido das balas revolucionárias.

A cidade, no alto, possui largas ruas, belas igrejas (dez), um grande jardim, e oferece vista aprazível, se bem que, nos seus ares coloniais, conserve ainda a lembrança das lutas de que foi teatro; o bairro de Lafaiete, moderno, é mais movimentado, menos evocador; a sua atividade febril contrasta com a pacatez conventual da cidade máter.

É que aqui está a estação da Central, a grande condutora de energias novas e de novos costumes, através do abençoado torrão que vai percorrendo.

Conselheiro-Lafaiete conta cêrca de 3 000 prédios, 22 ruas, 10 travessas e 2 praças.*** Tem luz e fôrça elétrica, abastecimento d'água e telefonia. Possui 10 escolas primárias, um jornal periódico, 2 teatros-cinemas e 2 estabelecimentos de assistência.

* A Companhia Santa Matilde outrora grande exportadora de man-ganês, possui hoje oficinas de reparação e construção de material ferroviário, faz criação de gado selecionado, tem olaria e fábrica de manteiga.

** Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

*** Em dias límpidos, avista-se, de uma de suas praças, a cidade de Barbacena.

A Estrada mantém em Conselheiro Lafaiete importantes oficinas, (5.^a Inspetoria de Locomoção) cujos trabalhos honram sobremaneira, não só a orientação técnica dos chefes, como a meticulosa diligência do operário nacional.

Partem de Conselheiro Lafaiete os trens da bitola estreita, (1,00m) que pròpriamente, só começa em São Julião, sendo, portanto, mista a linha até essa estação; a baldeação entretanto dos passageiros que se destinam ao sertão, é feita em Conselheiro Lafaiete. População da cidade: 14 488 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 48; de ensino primário 43; de secundário 2; de comercial 1; magistral 2.

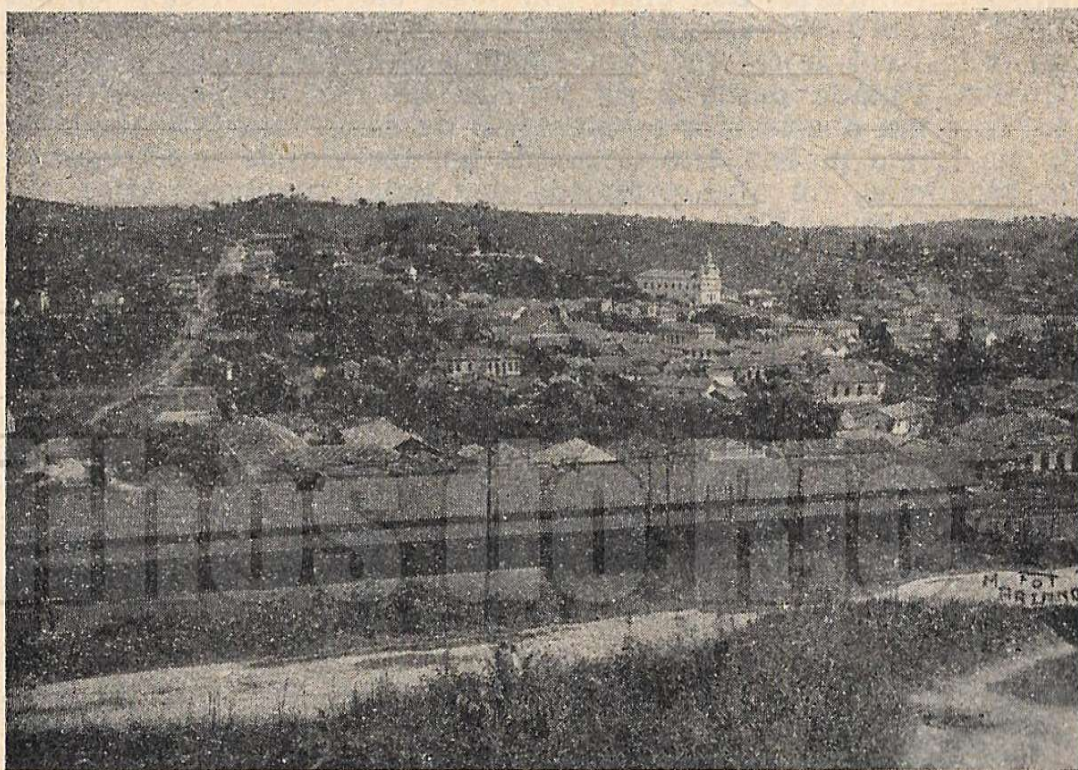
HOTÉIS — Hotel Meridional e Hotel Haia.

POPULAÇÃO — 43 332 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 423 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Conselheiro-Lafaiete; Queluzito (18 km); Catauá (18 km); Catas-Altas-da-Noruega (40 km); Itaverava (24 km); Cristiano-Otôni (24 km).

POVOADOS — *Conselheiro-Lafaiete*: Varginha, 12 — São-Gonçalo, 6 — Santo-Amaro — Campo-Belo — *Cristiano-Otôni* — São-Caetano. *Catauá*: São-José-do-Carrapicho. *Itaverava*: Barra, 3 — Província, 9 — São-Sebastião-do-Sobrado, 9. *Catas-Altas-da-Noruega*: Pirapetinga, 4 — Jequitibá, 6.



CONSELHEIRO-LAFAIETE — Vista parcial da cidade

LIMITES — João-Ribeiro, 42; Congonhas-do-Campo; Ouro-Prêto, 57; Piranga, 60; Rio-Espera, 55; Carandaí, 42; Lagoa-Dourada, 45.

RIOS — Entre os cursos d'água que banham o município, figuram como principais o Piranga, um dos formadores do rio Doce e o Paraopeba, afluente da margem direita do São-Francisco.

RELÊVO — Situado em terreno acidentado, possui o município diversas serras e morros, como a do Mau-Cabelo, a da Paciência, a de Santo-Amaro, o Morro-do-Chapéu e outros; denominações locais da serra do Espinhaço.

CLIMA — Notavelmente salubre e muito ameno, com a temperatura média de 18°.

PRODUÇÃO — Município rico em ferro, manganês, mica, ouro, matas e pastagens. É um importante centro criador de gado (119 680 cabeças, sendo 140 000 de bovinos). A criação de aves domésticas atinge a 390 000 cabeças. Com desenvolvimento agricultura, produz milho, feijão, café, arroz, batata, banana, alho, laranja, cebola, etc. A indústria é dignamente representada pela fabricação de ferro gusa, de máquinas, de veículos, de aparelhos elétricos, etc. A Central aí possui notáveis oficinas. O município exporta carvão, lenha, manganês, ouro, milho, feijão, café, arroz, cereais diversos, laticínios, etc. Preço das terras: de Cr\$ 1 100,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 2 500,00 (em matas).

VIAÇÃO — O município é atravessado pela Central e pela estrada de rodagem Rio—Belo-Horizonte. Possui estradas carroçáveis que ligam todos os seus distritos à sede municipal e aos municípios vizinhos.

Um pequeno ramal de bitola larga, (8 km) da Central, vai buscar, *in loco*, o manganês do inexaurível Morro-da-Mina, situado à direita e pertencente à Companhia Meridional de Mineração.

A Companhia Santa Matilde possui a linha férrea (bitola de 0,60 m) que parte de Pôrto das Bananeiras e prolonga-se por 16 quilômetros até o povoado Paiva, onde a referida Companhia possui jazidas de manganês.

De Pôrto das Bananeiras, igualmente, parte a Estrada de Ferro Santa-Matilde, (bitola de 1,00 m) que se dirige a João Ribeiro, estando integralmente construída até ao povoado Jurema (a 23 quilômetros de Pôrto das Bananeiras), onde também existem jazidas de manganês. A estrada é de propriedade do Estado de Minas.

De próximo a Gajé parte a linha férrea (bitola de 0,60 m) pertencente à referida Companhia Santa Matilde, e que vai até o povoado do Sabino. Há também a linha aérea das jazidas de Água-Preta, com 6 quilômetros.

Está em estudos a estrada de rodagem Conselheiro-Lafayette—Piranga—Ponte-Nova, com cerca de 180 quilômetros.

Depois de Conselheiro-Lafaiete, o terreno muda de aspecto; percebem-se as escavações feitas pelos primeiros exploradores de ouro e diamantes; vêem-se montes e montes de cascalho re-passado, no terreno outrora todo revolvido pela *auri sacra fames*.

Continua o trem à beira do ribeirão Bananeiras, que vem sulcando a paisagem evocadora; atravessadas as pontes de Bananeiras, (km 463,340-14,00 m) e do Rompante, km 463,675-15,50 m), o trem passa pela chave do ramal do Morro-da-Mina km 463,862). No km 468... tem início a linha aérea de 6 quilômetros, pela qual é transportado o minério da jazida Água-Preta, pertencente a A. Oliveira & Cia. Transposto (km 471,679) o rio Ventura-Luís, pela ponte da Casa-Branca, de 15,50 m, aparece a estação

Gajé — Km 473,213

Talvez, terra árida*.

Foi inaugurada para servir à exportação de manganês aí extraído pela Companhia Santa Matilde. À direita da linha está instalada a Usina Siderúrgica Gajé Ltda. para a fabricação de ferro gusa. A produção diária é de 30 toneladas. Entroncamento com a Central, aí possui a Companhia uma linha de tração elétrica.

À esquerda, uma estrada de ferro liliputiana, em desenvolvidas curvas, coleia, como longa e fina serpente, pelo amplo morro onde vai buscar o mineral precioso.

Pouco além de Gajé o trem passa pela ponte da Viúva (km 476,153-13,50 m) e chega a

Doutor Joaquim-Murtinho — Km 477,823

Dr. JOAQUIM DUARTE MURTINHO, notável médico brasileiro e eminente ministro da Fazenda, no governo Campos Sales. Foi também ilustre ministro da Viação (1896-1897).

A estação, moderna e elegante, é o ponto onde a linha-tronco se biparte, seguindo uma das linhas na direção norte e a outra na direção noroeste, ambas demandando um mesmo ponto.

Serve ao distrito de Alto-Maranhão, (Congonhas-do-Campo) que fica 5 km a oeste.

A linha que toma a direção noroeste, desce o vale do Paraopeba até certa altura; depois inflete para o nordeste, e passando por Belo-Horizonte, vai bifurcar-se com a outra em General-Carneiro, nas margens do rio das Velhas. A que toma a direção norte, galga o divisor das águas do Paraopeba e do rio das Velhas, desce pelo vale 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 km 479,258, a ponte do Jubileu, de 26,70 m e no km 481,454 a do Meio, também de 26,70 m ambas sôbre o rio Soledade.

Transposta a última destas pontes entra o trem no município de Congonhas-do-Campo, chegando logo a

* É a explicação dada pelos moradores do lugar.

LÔBO-LEITE — Km 482,741

Primitiva Congonhas. Eng.^o FRANCISCO LÔBO LEITE PEREIRA, chefe do Prolongamento em 1884.*

A estação está localizada na sede do distrito Lôbo-Leite, cuja igreja matriz, de estilo rococó, destaca-se à esquerda; serve também ao distrito de Ouro-Branco (município de Ouro-Prêto) com a sede situada 10 km a leste.

Deixando Lôbo-Leite o trem atravessa ainda uma vez (km 483,335) o rio Soledade, pela ponte do mesmo nome de 22,00 m; e começa a galgar a serra de Ouro-Branco, entrando no município de Ouro-Prêto.

Chrockatt-de-Sá — Km 491,439.

Primitiva Bocaina. Eng.^o JOÃO CHROCKATT DE SÁ PEREIRA DE CASTRO, diretor da Estrada em 1891.

Paisagens e perspectivas admiráveis se apresentam neste trecho, onde a vegetação é opulenta.

SÃO-JULIÃO — Km 497,931

Anteriormente Burnier. Eng.^o MIGUEL NOEL NASCENTES BURNIER, diretor da Estrada em 1884.

É o ponto mais elevado da Linha do Centro, constituída, como se disse, de bitola mista desde Conselheiro-Lafaiete.

A estação que está localizada no distrito do mesmo nome, fica situada na base oriental da serra da Bocaina.

São-Julião é sede de um destacamento de máquinas.

A usina Queirós Júnior Ltda. tem aqui uma instalação de altos fornos para o preparo do ferro gusa, com capacidade para produzir 17 toneladas diárias. O minério de manganês é a grande riqueza do distrito. Ali fica situada a jazida pertencente à viúva CARLOS WIGG, que a arrendou à usina já referida.

Se bem que o leito da linha esteja construído para bitola larga até Itabirito, é em São-Julião, como dissemos, que começa a linha de bitola estreita.

Parte de São-Julião o ramal de Ponte-Nova, que se dirige à cidade dêste nome, passando por Ouro-Prêto (a 42 km), Mariana (a 60 km) e finalmente Ponte-Nova, 145,219 km a leste.

Quinhentos metros além da estação o trem penetra no túnel 31 (Ouro-Branco), de 254,00 m, transpondo o divisor das águas do Paraopeba e do rio das Velhas.**

* O primeiro dono das minas da Passagem-de-Ouro-Branco foi o Dr. Luís LÔBO LEITE PEREIRA.

** Rio das Velhas — Nasce no município de Ouro-Prêto, distrito da sede. Com um percurso de cerca de 600 km e na direção S-N, banha os municípios de Ouro-Prêto, Itabirito, Nova-Lima, Sabará, Santa-Luzia, Lagoa-Santa, Pedro-Leopoldo, Jabuticatubas, Sete-Lagoas, Cordisburgo, Curvelo, Corinto, Buenópolis e Pirapora.

Recebe como principais afluentes na margem direita: o Taquaruçu, o Jabuticatubas, o Paraúna, o Pardo-Grande, o Curumatai e o ribeirão das Porteiras; e na margem esquerda os ribeirões das Tabocas e da Onça, os rios Maquiné, Santo-Antônio, Picão, Bicudo, o ribeirão Cotovêlo e o rio Cipó.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 17, de ensino primário.

POPULAÇÃO — 10 353 habitantes.

SUPERFÍCIE — 555 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Itabirito, Bação, São-Gonçalo-do-Monte e Acuruí.

POVOADOS — *Itabirito*: Cata-Branca e Chancudo-Cruzas-Almas. *São-Gonçalo-do-Monte*: Bonsucesso e Ana-de-Sá. *Acuruí*: São-Vicente.

LIMITES — Belo-Vale, Brumadinho, Nova-Lima, Santa-Bárbara, Ouro-Prêto.

RIOS — Pertencentes à bacia do São-Francisco são os que banham o município. O rio das Velhas, o seu afluente da margem esquerda, o Itabira, formando a cachoeira do Bonga (1 890 C.V.) e um dos formadores dêste, o Mata-Porcos, são os principais.

RELÉVO — Território situado entre a serra Geral, a leste, com a denominação local da serra do Ouro-Fino e a serra da Moeda, a oeste; possui grandes altitudes como o pico de Itabira (1550 m).

CLIMA — Altamente recomendável. Temperatura média: 16°,0.

PRODUÇÃO — Contém o território riquezas minerais, sobressaindo o ferro (jazida do Pico-de-Itabira, com 32 000 toneladas), manganês e ouro. A pecuária no município é representada por 46 990 cabeças de gado, sendo 20 000, de bovinos. A criação de aves, é de 70 000 cabeças. A agricultura está bem desenvolvida, sobressaindo a produção de milho e de feijão. Na indústria, possui fábricas de calçados, de artefatos de couro, tecidos, artigos para vestuário, fundição, laminação e trefilação de ferro, aço, etc. Produz açúcar de engenho, lenha, carvão, laticínios, etc. Preço das terras: de Cr\$ 1 100,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 2 500,00 (em matas).

VIAÇÃO — O município é servido pela Central, pela rodovia Rio—Belo-Horizonte e por muitas estradas carroçáveis.

* * *

Tendo sempre à vista a sinuosa estrada de rodagem, que tange a outra margem do rio, o trem passa por

Esperança — Km 527,707

onde está instalada a usina Queirós Júnior Ltda., com capacidade para produzir 40 toneladas por dia. Essa usina é a pioneira da implantação da siderurgia no Brasil.

Continuando a descer o vale do Itabira, em cuja margem oposta se desenvolve a estrada Rio—Belo-Horizonte, o trem atravessa um afluente dêste rio (km 534,135, 21,56 m) e vai a

Aguiar-Moreira — Km 535,868

Eng.º MARCIANO DE AGUIAR MOREIRA, diretor da Estrada de 1917 a 1919.

Serve aos distritos de São-Gonçalo-do-Monte (5 km a leste) e Acuruí (11 km a nordeste).

Partindo da estação, o trem vai cruzar pela primeira vez, na ponte do Arame,* de 71,00 m (km 537,587), o rio das Velhas, na sua confluência com o Itabira.

O bucolismo da paisagem é variado e encantador. O trem segue, apertado entre a rocha alcantilada e as águas que deslizam a vinte metros abaixo do leito da linha. O rio corre emoldurado por barrancos de onde pendem árvores de tôdas as dimensões, verdes de todos os matizes.

No km 540,583 é transposta a ponte do ribeirão Manso de 49,00 m, entrando o trem no município de Nova-Lima, onde a Estrada possui 4 estações (na linha que estamos descrevendo), sendo a primeira

Monteiro-de-Barros — Km 541,944

Eng.º ANTÔNIO AUGUSTO MONTEIRO DE BARROS, chefe do Prolongamento em 1876.

Transposto, no km 543,554, o túnel 32 (Bem-te-vi), de 118,00 m, o trem cruza a estrada de rodagem e atravessa as pontes do Mechão e do Alto (km 543,848 e 544,591), de 31,40 m e 27,70 m respectivamente. A estrada Rio—Belo-Horizonte passa a cavaleiro da linha, à direita; em baixo corre o rio por entre apêndres de vegetação.

No km 545,693 o trem passa pela ponte Sêca, de 40,00 m e logo em seguida (km 545,832) pela do Limoeiro, de 20,00 m, ponte do Silvério (km 545,969-13,50 m); ponte do Sousa (km 546,337-10,96 m).

No km 549,370 é transposta a ponte da Cortesia, de 26,45 m, sôbre o córrego do Engenho; pouco depois o trem atravessa a ponte de Rio-Acima, sôbre o ribeirão dos Machados (30,00 m Km 550,928) e chega a

RIO-ACIMA — Km 550,693

Rio acima, rio abaixo, são denominações muito usadas em Minas, significando a posição de localidades, em relação a determinados rios.

Serve ao distrito de Rio-Acima, em cuja sede está localizada.

Em Rio-Acima está instalada uma usina para o preparo do ferro gusa, fundada pela empresa Pedro Giannetti. Tem capacidade para a produção de 12 toneladas diárias.

Logo depois da estação é atravessada a ponte de Santo-Antônio, de 26,40 m sôbre o córrego do Viana.

* Em 1888 existiu nestas imediações uma estação provisória, de madeira, para o tráfego de passageiros e bagagens.

Prossegue o trem à margem do rio das Velhas, que agora plácido e sereno, forma grande quantidade de peraus e bancos de areia; a vegetação é rasteira; à esquerda, junto à estrada de rodagem, aparece uma humilde capelinha, perpetuando, quem sabe, o cumprimento de alguma fervorosa promessa.

E' transposta a ponte do Peixoto, de 34,95 m (km 558,118), três minutos depois da qual chega o trem a

Honório-Bicalho — Km 560,905

HONÓRIO BICALHO HUNGRIA, uma das maiores capacidades técnicas da engenharia nacional.

Nas imediações, fica situada a jazida de ouro denominada Mina-Dona-Felisbela.

Delineiam-se no horizonte, à esquerda, os contrafortes da serra do Curral; prosseguindo, sempre à direita do rio, o trem transpõe a ponte de Cabimbe, de 33,80 m (km 566,639), sôbre o córrego do mesmo nome, atravessa o córrego das Lajes (km 568,237 — 13,50 m), a ponte da Carlota (km 568,649) e no km 569,300 corta, pela segunda e última vez (na Linha do Centro), o rio das Velhas (ponte de Raposos, de 54,20 m) e correndo pela base da serra de Sela-Ginete, chega a

RAPOSOS — Km 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 MORAIS RAPÔSO e seus parentes, que aí se estabeleceram ao alvorecer do século XVIII.

A estação está localizada na sede do distrito de Raposos, pequena povoação em tôrno 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 colunas "sustentam, como heróis, três séculos nos ombros".

O distrito contém importantes jazidas auríferas.

A estação serve aos povoados de Sant'Ana e Sobradinho.

Raposos é ponto inicial dos trens de subúrbios que estabelecem freqüentes comunicações entre o distrito e a capital do Estado.

Aqui tem início a estrada de ferro elétrica da *S. John d'El-Rey Mining Company*. A linha sólida e bem cuidada, parte de uma das plataformas da própria estação da Central; e num percurso de 9 500 m, na direção sudoeste, vai a

NOVA-LIMA

Altitude	842,000 m *
Latitude sul	19° 58' 52",5 **
Longitude W. Gr.	43° 51' 09",4

* Raposos — 715,536 m.

** Ponto de referência: igreja do Rosário.

A antiga freguesia de Congonhas-de-Sabará constitui desde 1891, a sede do município de Nova-Lima; o povoamento teve origem nos começos do século XVIII, e foi iniciado por DOMINGOS RODRIGUES DA FONSECA LEME.

A vila possui belas ruas, esplêndida matriz, bom teatro, cinema, muito comércio e excelentes residências, especialmente no bairro dos ingleses, onde há tudo que se possa exigir para o conforto do homem civilizado.

E' dotada de abastecimento de água, iluminação e força elétrica, esgotos, mercado, telefonia, possui 17 escolas primárias, 2 cursos profissionais e 4 institutos de assistência. Conta 3 495 prédios, 1 avenida, 39 ruas, 4 travessas e 6 praças. População da cidade: 16 441 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 23; de ensino primário 20, comercial, 2 e magisterial, 1.

POPULAÇÃO — 29 879 habitantes

SUPERFÍCIE — 939 quilômetros quadrados

DISTRITOS — Nova-Lima, Raposos e Rio-Acima (37 km).

POVOADOS — *Nova-Lima*: Honório-Bicalho.

LIMITES — Sabará, 15; Caeté, 30; Santa-Bárbara; Itabirito, 50; Brumadinho e Belo-Horizonte, 12.

RIOS — Município atravessado de sul a norte, pelo rio das Velhas, conta, entre outros, com o rio do Peixe e os ribeirões dos Macacos e dos Cristais, afluentes da margem esquerda daquele tributário do São-Francisco. Território rico em quedas d'água, possui no rio do Peixe as duas mais importantes, a Rio-do-Peixe com 38 000 C.V.* e a Cinco Reprêsas com 6 300 C.V.

RELÊVO — Município situado no planalto central do Brasil, possui a oeste, as serras da Moeda e da Mutuca; a noroeste, a serra do Curral-d'El-Rei, e a leste, a serra Geral, divisora das águas do rio São-Francisco, das do rio Doce.

CLIMA — Muito ameno e salubre. Temperatura média: 20°0

PRODUÇÃO — Solo riquíssimo, contendo ouro, arsênico, minério de ferro, (várias jazidas perfazendo o total de 107 000 000 de toneladas) prata, minério de manganês e muita mata. E' a indústria extrativa mineral, a base econômica do município. Vem depois, a pecuária com 23 625 cabeças de gado, sendo 10 000, de bovinos. A criação de aves domésticas, monta a 75 000 cabeças. A agricultura é pouco desenvolvida, embora variada. A principal indústria do município é a exploração das minas do Morro-Velho, havendo ainda fábricas de laticínios, de artigos para o vestuário, etc. Fundição, laminação e trefilação de ferro, aço e indústrias de minerais não metálicos. Exporta carvão, lenha, ouro, arsênico, ferro gusa, prata, manganês, etc. Preço das terras: de Cr\$ 1 500,00 o alqueire (em capoeiras) a Cr\$ 3 000,00 (próximas à sede municipal).

* Aproveitada pela Companhia do Morro Velho.

VIAÇÃO — Não só a Central, (que aí possui 3 estações) mas a excelente linha elétrica da Companhia do Morro Velho, serve ao município. Além destas, há ainda cerca de 180 km de estradas de rodagem, mais de um terço das quais adaptadas ao trânsito de automóveis. A estrada Rio—Belo-Horizonte passa pela sede municipal, estando já em tráfego e conseqüentemente ligando o município à capital do Estado.

* * *

A população de Nova-Lima mantém-se pela força de coesão da Companhia do Morro Velho, famosa desde 1776 e a que a administração da empresa inglesa deu importância rara entre as minas do mundo.

Morro-Velho está oculto entre os últimos contrafortes da serra do Curral, que vem morrer às margens do rio das Velhas. Desde 1830 que engenheiros e capitais ingleses sítiam ali um veio de ouro. São admiráveis as instalações da mina, cujos poços já atingem a profundidade de 2 500 m. Ali trabalham os operários, que se revezam de espaço a espaço, em turmas de 1 000. No interior da mina a obra é de uma segurança, de uma beleza e de uma audácia que excedem toda previsão. E nessa profundidade, onde vão a luz, o ar respirável, as brocas posantes, os vagonetes sobre trilhos, trabalha-se febrilmente. No fundo da mina, no extremo da última galeria, somando quilômetros de distância, estronda a dinamite; na superfície da terra sobre uma área extensa, batem descompassadamente, noite e dia, noventa pancadas por minuto, cada um dos 120 pilões californianos, de 320 quilos cada "mão".

Os trabalhos da mina ocupam 5 000 operários. A extração diária é de 800 toneladas de quartzito piritoso aurífero (*mispickel*). A produção diária é de 12 quilos de ouro refinado e uma pequena porcentagem de prata.

* * *

Continuando a descer o rio das Velhas, ao deixar a estação Raposos, o trem transpõe as pontes da Grotta-Funda, (45,40 m) sobre o córrego Olaria, depois a do André-Gomes (23,20 m) entrando no município de Sabará e por último, a de Agua-Limpa, (10,80 m) nos km 574,130, 577,160 e 579,055, respectivamente; atravessa ainda o pontilhão do Colégio (km 580,015 - 7,00 m) e prossegue a caminho de

SABARA

Rio	582,424 km
Belo-Horizonte	22,229 km
Altitude	704,536 m
Latitude sul	19° 53' 59",4 *
Longitude W. Gr.	43° 49' 06",0

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Sabará, *Tabará*, forma contracta de *Itabaraba* ou *Itaberaba*, *ita-beraba*; pedra reluzente, penedia resplandecente, cristal.

Aqui está localizado um destacamento de máquinas.

Na encosta de lindo outeiro (cujo prolongamento forma, ao norte, a serra dos Dois-Irmãos), situado à direita do rio das Velhas e na foz do Sabará, fica a cidade, outrora teatro de demoradas lutas entre paulistas e “emboabas” que disputavam o domínio de montes e vales, onde reluzia o ouro.

MANUEL BORBA GATO, genro, e GARCIA RODRIGUES PAIS LEME, filho de FERNÃO DIAS PAIS LEME, (o legendário Caçador de Esmeraldas) aí acharam e explotaram, pelos fins do século 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 Vila-Real-de-Nossa-Senhora-da-Conceição-do-Sabará. Foi a terceira vila fundada em Minas. E' cidade desde 6 de março de 1838.

Possui água canalizada, luz e força elétrica, conta 1 702 prédios, 30 ruas, 20 travessas e 5 praças. Tem 4 escolas primárias e 2 institutos de assistência. Das suas 10 igrejas, destacam-se a Matriz, a do Carmo e a de São-Francisco. Tem 1 teatro e 1 cinema.

A cidade está em freqüentes comunicações com a capital do Estado, de que é, por assim dizer, um subúrbio.

Nas imediações de Sabará (a nordeste) está situado o pico da Piedade, um dos pontos mais elevados (1 783 m) da serra do Espinhaço, ramificação da cadeia oriental do sistema orográfico brasileiro. Do trem avista-se a gigantesca molhe de “itabirito” dominando as outras montanhas com a sua larga pirâmide truncada e cortada a pique do lado que dá para a cidade de Caeté. No alto da montanha ergue-se uma igreja de grandes proporções e que atrai em piedosas romarias anuais (agosto e setembro) gente de toda casta e de todas as paragens.

E' de notar o elegante prédio que serve de morada ao inspetor de Linha (9.^a Inspetoria), situado ao alto, à esquerda, bem a cavaleiro da linha, com um formoso jardim construído na esplanada que sólido muro de alvenaria de pedra sustenta. Esses requintes de gosto, bem como as instalações da residência no amplo pátio da estação, são devidos à operosidade do falecido residente, Dr. CARLOS BRANDÃO.

São também dignas de nota a ponte do ramal de Nova-Era, que fica em frente ao supramencionado prédio e a da estrada de rodagem que liga a estação à cidade e que fica um pouco além, perpendicular ao vértice do ângulo formado pelas linhas do centro e do ramal de Nova-Era. Essa ponte, que é de concreto armado, tem 85 metros de extensão e 4,50 m de largura; tem passeios laterais e faixa central macadamizada. População da cidade: 7 684 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 10, de ensino primário.

HOTÉIS — Sabará-Hotel e Hotel-Frontini.

POPULAÇÃO — 11 176 habitantes.

SUPERFÍCIE — 212 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Sabará, Marzagânia e Mestre-Caetano (10 km)

POVOADOS — *Sabará*: Arraial-Novo, Roça-Grande, 3; *Marzagânia*: General-Carneiro; *Mestre-Caetano*: Pompéia.

LIMITES — Nova-Lima, 15; Caeté, 24; Santa-Luzia, 18; Belo-Horizonte, 20.

RIOS — Entre os cursos d'água que regam êste pequeno município os mais importantes são: o rio das Velhas e o seu afluente da margem direita, o ribeirão Sabará, o qual forma a cachoeira da ponte de João-Velho, de 1 000 C. V.*

RELEVO — Município encravado em ramificações da serra do Espinhaço, possui como pontos mais elevados, as serras do Curral-del-Rei e da Piedade, cuja altitude máxima mede 1 700 m, na divisa com o município de Caeté.

CLIMA — Salubre e ameno. Temperatura média: 18°8.

PRODUÇÃO — Solo rico em ferro, (jazida de Segrêdo ou da Laje, com 288 000 000 de toneladas e jazida Gaia, com 233 000 000) ouro e mármore. É a produção mineral o elemento básico da economia do município.

Segue-lhe a pecuária, com 11 388 cabeças de gado, sendo 7 200, de bovinos. A criação de aves domésticas eleva-se a 80 000 cabeças. Agricultura de pouca monta, porém variada, cultiva principalmente milho, arroz e laranja. A indústria principal é a do ferro, que é transformado em ferro gusa, aço e lâminas. O município exporta além disso, carvão e lenha. Preço das terras: de Cr\$ 800,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 2 300,00 (próximas à sede).

VIAÇÃO — O município é atravessado pela Central que nêle possui 7 estações: 3 na Linha do Centro e 4 no ramal de Nova-Era.

Êste ramal parte da estação de Sabará e atravessa os municípios de Caeté (a 25 km), Barão-de-Cocais (a 66 km), Santa-Bárbara (a 77 km), Rio-Piracicaba (a 119 km) e Nova-Era.

Sabará é ligada, por um ramal, à estrada Rio—Belo-Horizonte; e à capital do Estado por excelente estrada de automóveis.

A partir de Sabará e até a sua foz, o rio das Velhas permite a navegação por barcos e canoas.

Algumas estradas carroçáveis ligam a sede municipal aos respectivos distritos.

* * *

* Aproveitada pela Empresa Lath & C.

Depois de Sabará a linha deixa a direção geral de sul-norte, que vinha seguindo desde Doutor Sá-Fortes, e rumando para noroeste, descreve uma série de SS elegantes e em rampa que contrasta com o declive do rio.

Acompanhando sempre a margem esquerda do rio histórico, passa o trem pela parada

Roça-Grande — Km 585,125

onde foi a fazenda Roça-Grande, pertencente à família VAZ DE MELO.

A breve trecho desta parada passa a linha, pela ponte do Arrudas (21,30m), quase ligada à plataforma de

General-Carneiro — Km 590,310

General TIBÚRCIO GOMES CARNEIRO, morto no cerco da Lapa (Paraná) onde comandava as forças legais contra os revolucionários de 1893.

A estação, em forma de triângulo, tem três plataformas. Nela se juntam novamente as duas partes da linha-tronco, que em Joaquim-Murtinho se haviam separado. Dista 14,343 km da capital do Estado.

Depois de General-Carneiro, o trem transpõe a ponte do Malheiro (10,95 m - km 590,704), e se desvia um pouco do rio das Velhas, passando pela estação.

Engenheiro-Herbster — Km 596,820

Primitiva Borges. ADOLFO HERBSTER JÚNIOR, engenheiro residente da antiga 7.^a Residência.

No quilômetro 594,000 entra o trem no município de Santa-Luzia, pela ponte do córrego Calasãs; passa no km 601,696, a ponte de Onça (66,21 m), muito próxima da plataforma de

Capitão-Eduardo — Km 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 estação, situada nessas mesmas terras.

A linha agora é acompanhada pela estrada de rodagem que de Belo-Horizonte se dirige à serra do Cipó. Muito ao longe, à direita, vêem-se as elevações da referida serra.

Transposta a ponte do Tamanduá, de 13,55 m (km 602,211), o trem passa pela parada

Bicas — Km 605,427

e depois de atravessar as pontes dos km 607,015 e 608,824, de 15,95 m e 10,84 m respectivamente, aproxima-se novamente do rio das Velhas, agora espaçoso e largo; à direita, além do rio, surgem as tôrres da matriz de

SANTA-LUZIA

Rio	610,381 km
Belo-Horizonte	34,414 km
Altitude	680,536 m
Latitude sul	19° 46' 01",9 *
Longitude W. Gr.	43° 51' 09",1

Primitiva Rio-das-Velhas. A estação serve à cidade de Santa-Luzia, cuja sede fica a 2 km à direita.

Do trem se percebe a cidade entre a frondosa vegetação que a abriga.

Uma linda ponte de 250 m, liga a estação à outra margem do rio e portanto à cidade.

Santa-Luzia deve as suas primeiras construções ao tenente-general BORBA GATO que as iniciou em fins do século XVIII. A antiga vigararia de Bom-Retiro, foi criada vila em 1847, é cidade desde 14 de maio de 1858, e tomou o nome atual em 9 de setembro de 1924.

Possui água canalizada, iluminação e força elétrica, tem 3 escolas primárias, 1 curso profissional, 1 jornal periódico, 1 teatro, 1 cinema, e 3 institutos de assistência. Tem 8 ruas, 6 travessas, 6 praças, 831 prédios e conta 15 igrejas.

Santa-Luzia foi teatro, em 1842, de renhidas lutas em que, contra o Império, se empenharam ânimos revoltados de São-Paulo e Minas.

Bateu-os o barão (depois duque) de CAXIAS, firmando desde aí a sua reputação de hábil guerreiro. População da cidade: 3 608 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total de 20, sendo 19 de ensino primário e 1 profissional.

POPULAÇÃO — 18 562 habitantes.

SUPERFÍCIE — 414 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Santa-Luzia; Vespasiano (15 km); Ravena e Venda-Nova.

POVOADOS — *Santa-Luzia*: Pinhões, 12 — *Ribeirão-da-Mata*, 9 — *Venda-Nova*: Onça. *Vespasiano*: Bernardo-de-Sousa, 10 — *Carrancas*, 8 — *Cipriano*, 12 — *Inácia-Carvalho e Maravilha*.

LIMITES — *Betim*; *Pedro-Leopoldo*; *Lagoa-Santa*; *Jabucatabas*; *Caeté*, 30; *Sabará*, 18 e *Belo-Horizonte*, 24.

RIOS — Município bem servido de cursos d'água, possui, como principais o rio das Velhas e seus afluentes, os ribeirões da Mata, pela margem esquerda e Vermelho, pela direita.

RELÉVO — Território situado no planalto mineiro, possui como serra principal, a da Piedade, ao sul do município.

* Ponto de referência: Matriz.

CLIMA — Todo o município é grandemente salubre; temperatura média: 20°,3.

PRODUÇÃO — A fonte de renda principal do município é a pecuária, que conta com 55 450 cabeças de gado, sendo 35 000 de bovinos. Na criação de aves domésticas, notam-se 200 000 cabeças. Segue-se-lhe a agricultura, com plantio de milho, arroz, feijão, batata, tomate, laranja, etc. Salienta-se a indústria, com produtos químicos, cal, tecidos, açúcar de engenho, aguardente, farinha de mandioca, etc. Na produção extrativa avultam a lenha e o ouro. E na produção animal, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 800,00, (em capoeiras) Cr\$ 2 600,00 (próximos à sede municipal).

VIAÇÃO — O município, que é atravessado pela Central, possui cêrca de 250 km de estradas carroçáveis, além de 530 km de caminhos que o cortam em tôdas as direções. E' ligado à capital do Estado por estrada de automóvel.

* * *

Prossegue o trem por entre a paisagem agreste do sertão mineiro: habitações humanas matizam, de longe em longe, o cenário grandioso.

São atravessadas as pontes dos km 611,283 e 615,632, de 13,55 m e 6,90 m respectivamente.

No km 617,491 era localizada a extinta estação Benjamim Jacob.

Ribeirão-da-Mata — Km 620,740.

O nome indica a sua origem: o ribeirão da Mata, que aí deságua no rio das Velhas.

Ao deixar a estação a linha se afasta da margem do rio das Velhas, subindo o vale do ribeirão da Mata para galgar o espigão que divide as bacias daquele e do rio Paraopeba. E até Corinto, por 230 km a linha segue a vertente oriental do referido espigão.

No km 625,967, é transposta uma ponte de 16,28 m

VESPASIANO — Km 627,292

General VESPASIANO GONÇALVES DE ALBUQUERQUE, que, militarmente, administrou a Estrada no período revolucionário de 1893-1894.

E' a antiga povoação do Capão. Graças à passagem da Estrada, Vespasiano apresenta hoje as proporções de uma grande vila, com boas edificações, de onde sobressai a elegante igreja matriz. E' sede de distrito, e tem um grupo escolar.

A três quilômetros da estação, fica a célebre gruta "Doutor-Lund" ou "Lapa-Vermelha", onde o naturalista emérito descobriu os fósseis que tanto concorreram para o seu renome e para enriquecer o Museu de Copenhague.

A estação serve ao município de Lagoa-Santa,* cuja sede está situada 6 km a nordeste, na margem de formoso lago natural de 1 600 m × 1 900 m e em cujo território ficam situadas as grutas do Fidalgo e do Canhanga. Serve também ao distrito de Pindaré (do vizinho município de Pedro-Leopoldo), cuja sede fica a 12 km a sudoeste. Serve ainda aos povoados de Carrancas, (8 km), Bernardo-de-Sousa (10 km), Cipriano (12 km) e Pinhões (15 km). Está ligada ao município de Belo-Horizonte pela estrada de automóveis da serra do Cipó, e serve ao distrito de Campanhã (município de Pedro-Leopoldo), por um ramal da referida estrada.

Depois do apito clássico e regulamentar, bufa a locomotiva, puxando o trem; a região agora está coberta de grande quantidade do coqueiro chamado macaúba, produtor de excelente óleo lubrificante e grandemente exportado para o Rio e São-Paulo.

Nova-Granja — Km 632,440

O nome da estação refere-se a uma granja aí situada.

Entre as estações Capitão-Eduardo e Nova-Granja, a linha atravessa as pequenas pontes de Bicas, Farinha-Boa, Ponte-Pequena, Quebra, Córrego-Sujo e Carrancas.

Partindo de Nova-Granja e subindo sempre a margem direita do ribeirão da Mata, o trem atravessa (km 636,651) a ponte das Areias, de 21,90 m e entra no município de Pedro-Leopoldo, um pouco antes da ponte do córrego Grande.

Doutor-Lund — Km 642,504.

O nome é uma justa e legítima homenagem ao sábio naturalista dinamarquês Dr. PETER LUND.

Tuberculoso, veio o Dr. LUND procurar, em 1832, o clima seco e temperado do município de Santa-Luzia, esperando, é claro, que a salubridade da região lhe prolongasse um pouco mais os dias de vida. Fixou residência no distrito de Lagoa-Santa e aí viveu apenas... mais 46 anos.

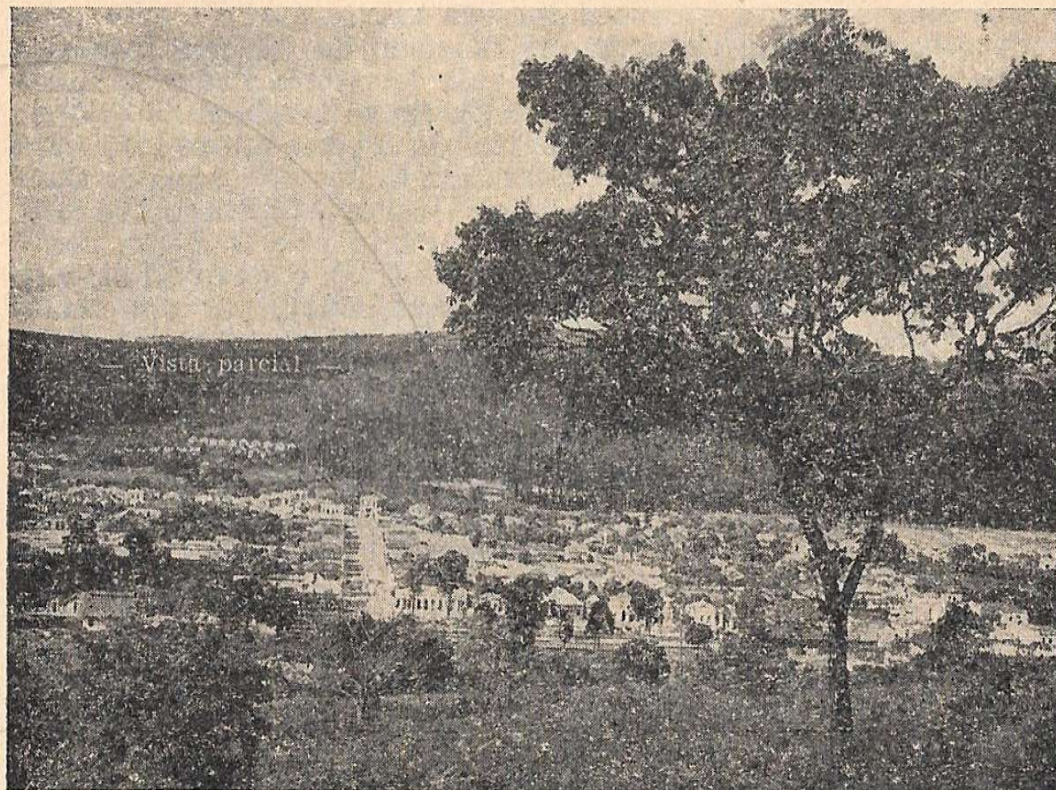
Quarenta e seis anos de serviços prestados ao Brasil e à ciência, pelos importantes descobrimentos que fez na região regada pelo rio das Velhas.

Partindo de Doutor-Lund o trem atravessa (km 647,189) a ponte do Mateus, de 21,40 m e chega a

PEDRO-LEOPOLDO

Rio	648,023 km
Belo-Horizonte	72,056 km
Altitude	698,034 m

* Assim chamada porque as suas águas são virtuosas, possuindo propriedades terapêuticas.



PEDRO-LEOPOLDO — Vista parcial da cidade

Primitiva Cachoeira-Grande. Eng.^o PEDRO LEOPOLDO DA SILVEIRA, chefe da Secção de Construção da Estrada, falecido em 1894.*

Ao contacto da locomotiva, que desbrava o sertão, Pedro-Leopoldo, inaugurada em 1895, cercou-se logo de boas casas, fez-se vila, com largas ruas alinhadas e é sede de município criado por lei de 7 de setembro de 1923. Cidade desde 10 de setembro de 1925.

Possui uma linha de bondes, tem abastecimento d'água e iluminação elétrica e conta cêrca de 600 prédios. Há na cidade um cinema. Pedro-Leopoldo conta 15 escolas primárias.

Foi sede da extinta 9.^a Residência do Centro. População da cidade: 3 400 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 26, de ensino primário.

POPULAÇÃO — 9 201 habitantes.

SUPERFÍCIE — 807 quilômetros quadrados.

* Perto da estação está situada a cachoeira Grande (ribeirão da Mata), em cujas proximidades por sua vez se encontrava uma fazenda chamada da "Cachoeira". Pelo fato 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 construção da linha (1895), um cruzeiro de aroeira que tinha, em baixo relêvo, a data de 1702.

DISTRITOS — Pedro-Leopoldo; Fidalgo (ex-Sumidouro); Campanhã; Pindaré (ex-Vera-Cruz); e Ribeirão-das-Neves (ex-Neves).

POVOADOS — *Pedro-Leopoldo*: Matuto, Doutor-Lund. *Fidalgo*: Ribeira. *Pindaré*: Areia-de-Baixo. *Campanhã*: Areias.

LIMITES — Matozinhos, Lagoa-Santa, Santa-Luzia, Belo-Horizonte, Betim, Esmeraldas e Sete-Lagoas.

RIOS — Entre os muitos cursos d'água que banham êste município, contam-se o ribeirão da Mata, que forma a cachoeira Grande,* (de 1 000 C.V.) e o seu afluente da margem esquerda, ribeirão Palmital.

RELEVO — Território situado no divisor d'águas das bacias do Paraopeba e do rio das Velhas, possui as serras do Urueña, Amola-Foice, e outras. A maior altitude (1 032) verifica-se a sudoeste do município, na divisa com Sete-Lagoas.

CLIMA — Sêco e muito salubre. Temperatura média: 20°5.

PRODUÇÃO — E' a pecuária o elemento essencial da economia dêste município. Possui 87 435 cabeças de gado, incluindo o bovino que soma 40 000. Na agricultura, sobressai a produção de milho, arroz, feijão, alho, laranja, café, mandioca e manga. Além disso, produz e exporta tecidos (lã e algodão), lenha, cal, madeira, leite, ovos, carvão, etc.

Preço da terra: de 1 000,00 a 3 000,00 o alqueire geométrico.

VIAÇÃO — Além da Central, o município é servido por estradas carroçáveis que o ligam aos municípios vizinhos e que ligam também a sede municipal aos distritos e respectivos povoados. Já está em tráfego a estrada de automóveis entre Pedro-Leopoldo e Belo-Horizonte, passando por Campanhã e Ribeirão-das-Neves; esta mesma estrada dirige-se, na direção norte, para o distrito de Baldim, do município de Jaboticatubas e mais as estradas encascalhadas e com obras de arte: para Inácia-Carvalho (Santa-Luzia) com 6 km para Urubu (14 km), para Jaguará (24 km), para Lapinha (18 km) e para Fidalgo.

Pedro-Leopoldo possui, como se disse, no perímetro urbano da sede, uma linha de bondes de tração animal.

* * *

Depois de atravessadas as pontes do Urubu (km 651,207), de 16,00 m e da Floresta (km 655,888), de 12,00 m, entra o trem no município de Matozinhos. Surge no alto da colina, à direita, rodeando a igreja de gracioso estilo e entre frondoso arvoredado, que lhe dá risonho aspecto, a cidade de

MATOZINHOS

Rio	658,460 km
Belo-Horizonte	82,493 km
Altitude	743,000 m

* Aproveitada parcialmente pela Companhia Industrial Belo-Horizonte.

Criado pelo alvará de 25 de agosto de 1823 e lei estadual n.º 2, de 14 de setembro de 1891. Pertenceu, primeiro, ao município de Santa-Luzia, depois foi distrito de Pedro-Leopoldo, e hoje é a sede do município de Matozinhos. Conta 561 prédios e 1 953 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

POPULAÇÃO — 8 312 habitantes.

DISTRITOS — Matozinhos, Capim-Branco e Prudente-de-Morais.

POVOADOS — *Matozinhos*: Periperi; *Capim-Branco*: Aracá; *Prudente-de-Morais*: Arcoverde.

LIMITES — Sete-Lagoas, Jabuticatubas e Pedro-Leopoldo.

RIOS — Município situado na vertente ocidental do rio das Velhas, conta com êste rio, os ribeirões da Mata, das Posses e outros cursos d'água de menor importância.

RELEVO — Território situado em peneplanície, com leve inclinação para leste, conta com as serras: d'Anta e da Cavaia, que atinge 1 000 m de altitude.

CLIMA — Salubre e sêco.

VIAÇÃO — Além da Central é o município servido por estradas carroçáveis que o ligam aos municípios vizinhos e às sedes distritais.

* * *

A três mil metros da povoação fica situada a gruta do Bonjardim.

A estação serve também ao distrito de Fidalgo*, 15 km a nordeste e em cujo território estão situadas as grutas do Sumidouro, à margem do rio das Velhas, e a de Lapinha, de espaçosas galerias; aí fica também a lagoa do Sumidouro, de grandes dimensões, mas que seca periodicamente.

A margem desta lagoa estabeleceu FERNÃO DIAS PAIS LEME o arraial de São-João-do-Sumidouro, o terceiro dos arraiais fundados em Minas. Aí também, como os velhos troncos que resistem ao ataque violento do raio, mas abatem-se pela ação insólita do micróbio, tombou para sempre (maio de 1781), vítima dos miasmas apanhados nas câs do Guaicuí, quando de volta das margens da lagoa Vupabuçu (o anelado e fértil 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 pôde descobrir, foi encontrado, em 1921, na fa-

* O nome Fidalgo, dado modernamente ao antigo distrito de Lapinha, depois Sumidouro (Pedro-Leopoldo), perpetua a lembrança da morte trágica (outubro de 1781) de D. RODRIGO CASTELO-BRANCO, administrador-geral das minas e fidalgo da casa real. O sítio em que se consumou a tragédia conserva o nome de "Alto-do-Fidalgo".

zenda denominada Sete-Cachoeiras, município de Ferros, onde existe importante jazida, estudada e descrita pelo Dr. ALVARO DA SILVEIRA.*

Periperi de Minas — Km 660,414

Corrupção de *piry* ou *piri*: o junco.

Serve à fábrica de tecidos Periperi e ao distrito de Capim-Branco (6 km a oeste).

Logo ao partir da estação, é atravessada a ponte do Periperi (21,60 m). Prossegue o trem; ao longe, qual nimbo carregado, aparece a silhueta azul da serra do Salta-Ginete.

Arcoverde — Km 668,071

Homenagem a S. Em. o Sr. D. JOAQUIM ARCOVERDE DE ALBUQUERQUE CAVALCANTE, o primeiro prelado sulamericano feito cardeal.

Serve à gruta da Forquilha.

Cerca de duzentos metros além da estação a linha transpõe a ponte da Forquilha, de 6,00 m. Corre o trem; avista-se uma lagoa; estamos em

PRUDENTE-DE-MORAIS — Km 672,000

PRUDENTE JOSÉ DE MORAIS E BARROS, primeiro presidente civil da República — 1894-1898.

Cercado, era o primitivo nome da localidade que hoje é sede distrital.

A estação serve ao Campo de Sementes Sete-Lagoas, pertencente ao Ministério da Agricultura.

Partindo daqui e atravessada a ponte do córrego Jequitibá-Mirim, passa a linha para o município de Sete-Lagoas. Avistam-se lagoas; o trem transpõe ainda as pontes de Campo-Alegre (8,00 m - km 674,149) e Matadouro (24,00 m - km 682,514), antes de chegar a

SETE-LAGOAS

Rio	684,335 km
Belo-Horizonte	108,368 km
Altitude	771,236 m
Latitude sul	19° 27' 33",3 **
Longitude W. Gr.	44° 15' 08",0

Tira o nome das sete lagoas que contém o território do distrito da sede municipal e das quais duas (do Paulino e da Ca-

* Um trabalhador da fazenda Bom-Sossêgo, desse município, capinava um dia (novembro de 1921) pequena roça de milho, quando deu com a esxada em uma pedra cuja cor verde lhe chamou a atenção. Apanhou-a e levou-a em seguida à dona das terras. Esta, não atribuindo valor ao achado, guardou-o por curiosidade, vendendo-o mais tarde por Cr\$ 70,00, no que pensou ter feito um alto negócio. A pedra era, entretanto, uma linda esmealada de 470 gramas, tendo sido revendida por Cr\$ 30.000,00. Atualmente é avaliada em Cr\$ 250.000,00.

** Ponto de referência: marco do I.B.G.E.

tarina), ficam dentro do perímetro urbano da cidade, que é poeticamente circundada pelas de José-Félix, da Boa-Vista, do Cercadinho, de João-Batista e da Chácara.

Sete-Lagoas é sede da 10.^a Inspeção de Linha.

A cidade tem 3 avenidas, 59 ruas bem cuidadas, 7 travessas, 9 praças e 2 682 prédios. Possui água canalizada, luz e força elétrica, bons prédios, sobressaindo os do Grupo Escolar e do Hospital, tem 9 escolas primárias, 1 curso secundário, 1 magisterial e 4 profissionais; tem ainda 2 jornais, cinema e 2 institutos de assistência. São em número de 5 as suas igrejas.

E' cidade desde 30 de novembro de 1880 e sede de município desde 24 de novembro de 1867. População da cidade: 10 388 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total, 41; de ensino primário, 34; secundário, 1; doméstico, 1; comercial, 3; magisterial, 1 e de outras categorias, 1.

HOTÉIS — Hotel Mendonça, Sete-Lagoas e Hotel Cabral.

POPULAÇÃO — 37 171 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 816 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Sete-Lagoas; Inhaúma (14 km); Jequitibá (42 km); e Fortuna (30 km).

POVOADOS — *Sete-Lagoas*: Silva-Xavier, 30. *Jequitibá*: Funil, 18. *Inhaúma*: Barreiro, 12.

LIMITES — Pará-de-Minas, 81; Pequi, 51; Pitangui, 84; Paraopeba, 30; Cordisburgo, Jabuticatubas, Pedro-Leopoldo, 30 e Esmeraldas, 47.

RIOS — Território situado no espigão divisor das vertentes dos rios Paraopeba e das Velhas, apanha, a oeste, um trecho daquele e o seu afluente da margem direita, o ribeirão dos Macacos (que forma a cachoeira dos Macacos, de 12 000 C.V.); * e a leste, um trecho do rio das Velhas e o seu afluente da margem esquerda, o ribeirão Jequitibá. São estes os principais cursos d'água do município.

RELÉVO — O território é situado em planalto de pequenas ondulações.

CLIMA — E' um dos melhores climas atravessados pela Linha do Centro; muito sêco, muito ameno, o clima de Sete-Lagoas é reconhecidamente salubre. Temperatura média: 20°9.

PRODUÇÃO — A base econômica dêste município é a pecuária, contendo 130 058 cabeças de gado, sendo 78 000 de bovinos. 440 000 é o total a que monta a criação de aves domésticas. Segue-se-lhe a agricultura, que bem desenvolvida produz milho, arroz, algodão, feijão, cebola, alho, mandioca, batata, manga, tomate, etc. Na indústria sobressai a produção de tecidos, açúcar de engenho, farinha de mandioca, polvilho e

* Aproveitada pela Companhia Cachoeira de Macacos.

cal. Avultam na produção extrativa: cristal, mármore,* manganês, ouro, madeira, lenha e carvão. O município produz, também, em cifras elevadas leite e ovos. Preço das terras por alqueire geométrico: de Cr\$ 1 000,00 (em capoeiras) a Cr\$ 3 500,00 (em matas).

VIAÇÃO — O município é servido pela Central e pelas seguintes rodovias: Sete-Lagoas — Belo-Horizonte, Sete-Lagoas — Pompeu e Sete-Lagoas — Curvelo, possuindo ainda estradas que ligam a sede aos distritos.

* * *

Logo ao sair da cidade vêem-se, à direita, campos cultivados e uma lagoa de pequenas proporções; o trem percorre um terreno vermelho, argiloso, e coleia por entre montes abaulados, cobertos de “cerrados”; a vegetação é densa, ao longe; pequiás, sucupiras, jatobás, aroeiras. Aroeiras — *Schinus gigans* — cujos troncos, resistentes como o ferro, forneceram a madeira para o assentamento da linha e para as obras de arte provisórias.

Transposta a ponte do Palmital (km 691,682), de 15,00 m chega o trem a

Venceslau-Brás — Km 692,975

Dr. VENCESLAU BRÁS PEREIRA GOMES, presidente da República no quadriênio 1914-1918.

A estação serve ao núcleo colonial Venceslau-Brás, que ocupa as terras da antiga fazenda da Primavera. Serve também à Estação Experimental de Algodão, pertencente ao Ministério da Agricultura.

Tomando a direção norte e transpostas as pontes de Barreiro (24,00 m - km 695,238), Boa Esperança (24,00 m - 696,915), Espigão (20,00 m - km 702,837), Pratinha (14,00 m - km 703,110) e Paiol (16,00 m - km 703,508), o trem chega a

Silva-Xavier — Km 705,279

JOSÉ JOAQUIM DA SILVA XAVIER, o protomártir da independência nacional.

Serve ao núcleo colonial João-Pinheiro, situado nas terras da antiga fazenda Ponte-Nova e que dista 15 km da estação; e ao Patronato Pereira-Lima, que fica um pouco além. Serve também ao distrito de Jequitibá, cuja sede está situada 30 km a nordeste, nas margens do rio das Velhas.

Ao centro de Jequitibá fica a lagoa do mesmo nome, que tem 1 500 m de circunferência; o distrito possui mais três lagoas.

* A 24 km da cidade estão situadas, à flor do solo, jazidas que poderão fornecer mármore durante 100 anos, por mais intenso que seja o fornecimento daquele material. Essas jazidas, que possuem mármore de tôdas as cores, pertencem à firma Irmãos Simões & Cia.

Atravessadas as pontes do Cascudo (km 706,015), de 42,00 m e do Pindaíba-dos-Pintos, entra o trem no município de Paraopeba; e prossegue por entre os montes do espigão elevado. Ao longe, à direita, começa a aparecer a fimbria azulada da serra do Cipó; caminha o trem, rodeando as “meias-laranjas”; estamos no dorso da serra do Tombador; o horizonte (km 710,000) é empolgante.

Carvalho-de-Almeida — Km 714,330

Eng.º JOSÉ CARVALHO DE ALMEIDA, sub-diretor da 6.ª Divisão Provisória.

Primitiva Tabocas — *ta-boc* ou *ta-bog*; haste furada ou fendida, tronco ôco (*Arundo Bambusa*).

Serve à povoação de Tabocas, à direita da linha, às fábricas de tecidos Cedro e São-Vicente e está ligada à sede do município por boa estrada de automóveis, de 24 km.

Prossegue o trem através dos “cerrados”; no km 715,111, passa a ponte de Tabocas, de 42,00 m; o olhar perde-se pelas campinas desertas; descortina-se, ao longe, tôda a serra do Cipó; no km 724,279, ponte do Catarino, de 12,00; no km 725,533, ponte do Melo, de 27,00 m.

ARAÇAI — Km 728,546

Está localizada na sede do distrito do mesmo nome; se bem que pequena, a população prospera a olhos vistos; possui telefonia e está ligada por excelente estrada de automóveis, de 22 km, recentemente inaugurada, à sede do respectivo município, que é

PARAOPEBA

Freguesia de Nossa-Senhora-do-Carmo-do-Tabuleiro-Grande em 1840, cidade e sede do município de Paraopeba, desde 30 de agosto de 1911.

Possui 1 738 prédios, 2 escolas primárias, imprensa periódica, 2 institutos de assistência, teatro e cinema.

População da cidade: 2 975 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 20, de ensino primário.

POPULAÇÃO — 10 587 habitantes.

SUPERFÍCIE — 888 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Paraopeba; Araçai (22 km).

POVOADOS — *Paraopeba*: Cedro, 2; Imbiruçu, 15.

LIMITES — Sete-Lagoas, 30; Curvelo, 72; Pitangui, 80 e Cordisburgo.

RIOS — Município situado à margem direita do rio Paraopeba, que corre na direção geral sul-norte, apanha-lhe os afluentes da margem direita: ribeirões São-João e do Cedro e os rios do Chico e Verde. Para leste, ficam as nascentes dos ribeirões Tabocas e do Melo, que já no município de Cordisburgo vão afluir à margem esquerda do rio das Velhas.

RELÉVO — Território situado no espigão que divide as águas dos rios Paraopeba e das Velhas, possui como pontos mais elevados a serra do Tombador, ao sul, da Jabuticaba, ao norte e o morro do Gafanhoto, a leste.

CLIMA — Salubre, com a temperatura média de 20,8.

PRODUÇÃO — E' a pecuária que maior desenvolvimento obteve neste município, possuindo 37 426 cabeças de gado, sendo 22 000 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 80 000 cabeças. Na agricultura, que é bem variada predomina o cultivo do milho, do algodão, do arroz e do feijão. O município produz, e exporta açúcar de engenho, gêneros alimentícios, tecidos, lenha, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 800,000 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 2 500,00 (em matas ou próximas à sede).

VIAÇÃO — Além da Central, que possui três importantes estações no município, é este cortado por cerca de 180 km de estradas de rodagem, muitas apropriadas já ao trânsito de automóveis, sobressaindo entre estas a que liga a sede municipal à estação de Araçá.

* * *

Duzentos metros depois da estação é transposta a ponte do Araçá, de 12,00 m, tomando a linha, novamente, a direção noroeste. O trem passa pelos últimos contrafortes orientais da serra da Jabuticaba. E, no amplo sertão, onde aqueles que amam a natureza dão largas ao pensamento e abandonam-se aos mais cariciosos devaneios, impassível e veloz, de novo fende o trem o ar balsamizado das campinas, entrando no município de Cordisburgo.

Transpostas as pontes da Taboquinha (35,00 - km 738,306) e da Quininha, (76,50 m - km 740,890), chega o trem a

CORDISBURGO

Rio	743,467 km
Belo-Horizonte	167,500 km
Altitude	664,000 m
Latitude sul	19° 07' 27",2 *
Longitude W. G.	44° 19' 14",2

Cor, cordis, coração; burgos, cidade.
Herve ao município do mesmo nome (4 035 hab.), em cuja sede está localizada.

* Ponto de referência: marco do I.B.G.E.

Sôco-do-Côxo-de-Cima,* era o antigo nome da localidade, criada povoação pelo padre JOÃO DE SANTO ANTÔNIO. O Sagrado Coração de Jesus, invocado em uma de suas igrejas, deu-lhe o nome atual. População da cidade: 1 334 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 10, de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel Viana.

POPULAÇÃO — 17 200 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 685 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Cordisburgo; Lagoa-Bonita e Pirapama.

POVOADOS — *Cordisburgo*: São-Tomé; *Lagoa-Bonita*: Lajes e Luís-Pereira; *Pirapama*: Tribuna, Ponte-Caída e Santa-Bárbara.

LIMITES — Curvelo, Conceição-do-Mato-Dentro, Jabuticatubas, Sete-Lagoas e Paraopeba.

RIOS — Cortando o centro do município, de sul a norte, o rio das Velhas, que recebe o seu afluente da margem esquerda, o ribeirão da Onça. E a leste do território, o rio Cipó, que adiante, no município de Curvelo, deságua no Paraúna, afluente da margem direita do rio das Velhas. São êstes os mais importantes cursos d'água, que regam Cordisburgo.

RELEVO — Situado quase todo no vale do rio das Velhas, conta o território com vastas planícies e poucas ondulações, como a serra da Jabuticatuba, ao sul.

CLIMA — Salubre e com verões quentes e chuvosos. Temperatura média: 22°,2.

PRODUÇÃO — A renda principal do município é baseada na pecuária que conta 81 910 cabeças de gado, sendo 50 000 de bovinos. A criação de aves domésticas soma 80 000 cabeças. Segue-lhe a produção extrativa com carvão, lenha, cal, cristal e ouro. Na agricultura produz, principalmente, arroz, milho, algodão e feijão. Há grande produção de leite e ovos. Preços das terras: desde Cr\$ 900,00 o alqueire geométrico, (em capoeiras) até Cr\$ 2 800,00 (próximas à sede).

VIAÇÃO — Além da Central que atravessa o município, existem estradas de rodagem ligando a cidade às sedes distritais e uma rodovia comunicando Cordisburgo à gruta de Maquiné.

* * *

A estação serve ao povoado de São-Tomé, que dista 6 km.

A outros 3 km à esquerda, está situada a belíssima gruta de Maquiné, célebre pelas pesquisas e descobertas arqueológicas feitas em seu interior pelo Dr. LUND.

* Chamou-se também Vista-Alegre.

Maquiné é uma caverna majestosa, adornada de todos os primores que em combinações de estalactites e estalagmites se podem imaginar.

“Castelo-de-Fadas”, no dizer do sábio LUND, a suntuosa gruta é uma estupenda obra dos caprichos da natureza e que pede meças a tôdas as obras de arte engendradas pela ciência do homem valdoso.

Quinhentos metros depois de Cordisburgo o trem passa pela ponte do Onça, de 22,00 m.

Três quilômetros além da estação, a uma curva da linha, aparece, em plano inferior, todo o pitoresco panorama da linda cidade, com as suas igrejas muito brancas, como se fôsem caídas naquela manhã.

Passa a ponte do Clementino, de 20,00 m. (km 751,210) e cerca de 2 quilômetros depois entra no município de Curvelo.

A região agora atravessada é, tipicamente, um pedaço do sertão do Norte. Planícies extensas, com depressões em que se formam lagoas. O solo é impermeável e forrado de uma camada de pedra; as árvores, baixas, esgalhadas e tortas, ressentem-se da ingratidão do terreno.

Maquiné — Km 754,077

Tira o nome da gruta célebre a que já aludimos.

Cento e oitenta metros depois da estação o trem corta o ribeirão Maquiné pela ponte do mesmo nome, de 42,00 m continuam as planícies; o trem atravessa a ponte de Pindaíba, (30,00 m - km 769,140) sôbre o ribeirão do mesmo nome; e seiscentos metros após chega a

Mascarenhas — Km 769,741

A antiga Riacho-Fundo, depois Pindaíba, tomou posteriormente o nome de uma tradicional família mineira, de que alguns membros, grandes industriais, fundaram as primeiras fábricas de tecidos do Estado de Minas.

Serve ao distrito de Angueretá (a oeste) e à fábrica de tecidos São Sebastião, situada às margens do Paraopeba, 30 km a oeste.

Marcha o trem; a paisagem não muda; o riacho Fundo é transposto pela ponte do mesmo nome, de 37,50 m; trezentos metros além, fica a estação

Gustavo-da-Silveira — Km 787,117

Eng.º GUSTAVO ADOLFO DA SILVEIRA, diretor da Estrada, de 1900 a 1903.

Gameleira, era o primitivo nome da localidade.

Serve ao distrito de Santa-Rita-do-Cedro, a que está ligada por estrada de automóvel.

Depois da estação o trem corta o córrego do Faneco (km 787,810) pela ponte do mesmo nome, de 31,00 m e atravessa ainda a ponte do km 789,915, de 10,00; o terreno agora é xistoso e a vegetação ainda de pequeno porte. Já se avistam, ao longe, as tôrres da matriz de

CURVELO

Rio	797,297 km
Belo-Horizonte	221,330 km
Altitude	632,000 m
Latitude sul	18° 45' 39",6 *
Longitude W. Gr.	44° 25' 45",6

Deve o nome ao seu fundador, o açoriano ANTÔNIO JOSÉ DA SILVA CURVELO.

Desde os princípios do século XVIII já ali existia a povoação de Santo-Antônio-da-Estrada, que foi elevada à categoria de vila em 1831 e à de cidade em 15 de novembro de 1875.

A cidade é grande, com ruas largas e bons prédios, que são 2 124. Tem 1 avenida, 29 ruas, 20 travessas e 5 praças. Das suas 13 igrejas destaca-se a velha matriz, situada em espaçoso largo. Curvelo possui água canalizada, iluminação elétrica, telefonia, teatro, cinema, um pôsto meteorológico e agência bancária; tem 6 escolas primárias, 1 curso secundário, e um magisterial, 6 jornais periódicos, 2 institutos de assistência, Escola Normal. População da cidade: 8 700 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total, 28 de ensino primário e magisterial 1.

HOTÉIS — Hotel Rio de Janeiro, Hotel Glória e Hotel Central.

POPULAÇÃO — 48 203 habitantes.

SUPERFÍCIE — 7 407 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Curvelo; Morro-da-Garça (130 km); Tomás-Gonzaga (42 km); Piedade-do-Bagre (61 km); Ponte-do-Paraúna (61 km); Santa-Rita-do-Cedro (46 km); Inimutaba (18 km) e Angueretá (60 km).

POVOADOS — *Curvelo*: Gustavo-da-Silveira, 9; Mascarenhas, 30; Maquiné, 21.

LIMITES — Pitanguí, 132; Paraopeba, 72; Cordisburgo; Conceição-do-Mato-Dentro, 160; Pompeu, Diamantina, 138; Corinto, 50; Abaeté, 150.

RIOS — Vários são os cursos d'água que banham o município, todos da bacia hidrográfica do São-Francisco. Os principais são: o rio das Velhas, o seu afluente da margem direita, o Paraúna (que possui a cachoeira do mesmo nome, de 100 C.V.) e o afluente dêste, pela margem esquerda o rio Cipó, que forma a cachoeira de Cipó ou Roberto-Gomes de 2 400 C. V.; o Paraopeba, que forma as cachoeiras dos Cavalos, dos Cais e do

* Ponto de referência: pilar marco do cemitério, próximo ao cruzelro.

Chôro (de 6 264 C. V. as duas primeiras e 2 000, a última) e o ribeirão da Extrema-Grande, que forma a cachoeira Buracos, de 1 000 C. V.

RELEVO — Território em que predominam planícies e largos vales, conta, no entanto, com as serras do Boiadeiro, denominação local da serra do Piancó e com a do Guiné.

CLIMA — Bom e ameno; temperatura média: 22°,2.

PRODUÇÃO — A principal fonte de renda do município é constituída pela pecuária, que conta 228 930 cabeças de gado, sendo de bovinos, 95 000. A criação de aves domésticas atinge 160 000 cabeças. A agricultura, que é também largamente desenvolvida, produz, arroz, milho, algodão, feijão, mandioca, fumo, batata, etc. Na indústria extrativa figuram cristal, lenha, cascas, carvão e madeira. Produz, ainda o município óleos e graxas animais e vegetais, couros, tecidos, açúcar, polvilho, farinha de mandioca, aguardente, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 1 000,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 3 000,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — Além da Central, que o atravessa de sul a norte, possui o município cêrca de 800 km de estradas de rodagem, dos quais 600 transitáveis por carros. Assim todos os seus distritos estão ligados à sede municipal e aos municípios vizinhos, sendo que largos trechos dessas estradas estão já adaptados ao trânsito de automóveis. *

* * *

Tomando de novo a direção norte ao sair de Curvelo e correndo ao lado da encosta oriental da serra do Boiadeiro, segue o trem, veículo preexcelente das conquistas da civilização sôbre a natureza bruta.

Ao longe, à esquerda, avista-se o morro da Garça, em forma de cone. No amplo tapête de relva um ou outro trecho de mata; o horizonte é largo; à direita, destacam-se as elevações da serra do Guiné.

Acolá, uma fita alaranjada corta a campina infindável. E' o caminho dos tropeiros, dêsses pachorrentos sertanejos que marchando dias, semanas e meses, acompanham, felizes e embalados em plangentes cantilenas, os "lotes" de muares conduzindo mercadorias.

Depois de atravessar a ponte de Santo-Antônio (km 799 800) de 48,00 m sôbre o rio do mesmo nome, o trem corta ainda o córrego Santa-Maria e chega a

Tamboril — Km 812,000

Primitiva Picão. Deu-lhe o nome, provàvelmente, o *Enterolobium tamboril*, que avulta entre a vegetação local.

Partindo de Tamboril, o trem atravessa seiscentos metros além a ponte do Picão, de 30,93 m no rio do mesmo nome.

* Em construção a estrada Curvelo—Belo-Horizonte e o campo de aviação.

E sôbre os fios paralelos e argênteos, na linha bem cuidada, marcha, célere, até

Osório-de-Almeida — Km 829,632

Primitiva Cachopa. Eng.^o GABRIEL OSÓRIO DE ALMEIDA, diretor da Estrada de 1903 a 1906.

Serve ao distrito de Morro-da-Garça, 18 km a oeste e onde está situada a lagoa Assombrada, de grande beleza e profundidade; serve também ao distrito de Tomás-Gonzaga, a leste.

Imediatamente após a estação entra o trem no município de Corinto.

A paisagem continua inalterável: largos horizontes, desertos e infinitos, trazendo ao espírito a impressão de uma vasta região inexplorada e em cujo seio virgem se oculta a forte seiva que para o futuro alimentará inumeráveis populações .

À esquerda, a oeste, corre a serra do Piancó.

CORINTO

Rio	852,175 km
Belo-Horizonte	276,208 km
Altitude	607,571 m
Latitude sul	18. ^o 21' 52" 3 *
Longitude W. G.	44. ^o 27' 26" 9

Nome do município em cuja sede está situada. Primitiva Curralinho.

Fez-se vila e sede de município por lei de 7 de setembro de 1923, mudando então de nome. Preferiu, aos lindos nomes brasílicos, genuinamente nacionais, o nome helênico de Corinto. E' um amplo e ativo núcleo de população.

Possui 1 411 prédios, 2 escolas primárias, cinema; tem iluminação elétrica fornecida por uma usina particular, situada a 3 km da cidade.

Corinto é estação de entroncamento dos ramais de Diamantina e Montes Claros e sede da 11.^a Inspetoria de Linha. População da cidade: 5 142 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 16, de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel-do-Comércio, Ideal-Hotel e Hotel-Pinto.

POPULAÇÃO — 22 958 habitantes.

SUPERFÍCIE — 5 571 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Corinto, Senhora-da-Glória, Santo-Hipólito, Andrequicé e Contria.

POVOADOS — *Corinto*: Aporá, *Contria*: Beltrão; *Senhora-da-Glória*: Valo-Fundo e Bocaina.

* Ponto de referência: a 50° NE e a 25 m do cruzeiro.

LIMITES — Curvelo, Diamantina, Buenópolis, Pirapora, Tiros, Abaeté.

RIOS — Pela sua situação geográfica, apanha o município vários cursos d'água da bacia hidrográfica do São-Francisco, sendo mais importantes, os seguintes: o rio das Velhas e seus afluentes pela margem direita, o Paraúna e o Pardo-Grande e pela esquerda, o ribeirão do Bicudo; o rio São-Francisco, recebendo pela margem direita o ribeirão da Extrema Grande e o rio Janeiro.

RELÉVO — Território situado entre o São-Francisco e o rio das Velhas, possui entre os largos vales dêstes rios, planaltos pertencentes à serra do Espinhaço, com as denominações locais de serras da Pancada, do Carrapato e do Espírito-Santo.

CLIMA — Sêco e salubre. Temperatura média: 22°0.

PRODUÇÃO — É a pecuária a principal fonte de renda do município, somando 60 865, cabeças de gado (bovinos — 26 000). A criação de aves domésticas, monta a 160 000. Segue-se a agricultura com a produção de milho, algodão, arroz, feijão, etc. Na produção extrativa sobressaem a lenha, o cristal, madeira, carvão e dormentes. O açúcar de engenho e a aguardente são os principais produtos da indústria. O município produz, ainda, em quantidade apreciável, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 700,00 o alqueire geométrico (em capoeira) a Cr\$ 2 500,00 (próximas à sede).

VIAÇÃO — Partem de Corinto os ramais de Diamantina e Montes-Claros. O primeiro, tomando a direção geral de leste, passa pelos distritos de Conselheiro-Mata e Guinda, chegando, com a extensão de 147,516 à cidade de Diamantina; o segundo toma a direção nordeste, passa pela cidade de Bocaiúva e chega com a extensão de 263,688 à cidade de Montes-Claros.*

Além da Central é o município cortado, em tôdas as direções, por estradas carroçáveis, permitindo, em certos trechos, o trânsito de automóveis.

* * *

Partindo de Corinto a linha toma a direção noroeste, atravessa as pontes de Curralinho (6,00 m — km 852,846); do Carrapato (19,00 m — km 858,232); Saco-Estreito (20,00 m — km 860,213); do Bacopari (30,00 m — km 850,515), e chega a

CONTRIA — Km 875,021

Contria, antiga fazenda, ora pertencente a JOAQUIM AMÂNIO FERRO e situada nas proximidades da estação, a que transmitiu o nome; ao redor desta se constituiu a povoação de Contria, hoje sede do 5.º distrito do município de Corinto.

Ao partir da estação toma a linha novamente a direção norte, desenvolvendo-se em grandes alinhamentos retos até

* A linha já alcança a estação de Janaúba, 147 quilômetros além de Montes-Claros.

a ponte da Passagem-Velha (43,50 m — km 884,230). Daí, procura a vertente oriental do rio Bicudo,* que no km 891,208, é transposto pela ponte da Cancela, de 44,10 m; outra ponte, de 7,25 m (km 292,205), é atravessada; e transpondo ainda a ponte da Passagem-da-Onça (32,00 m — km 893,126) chega o trem a

Beltrão — Km 894,289.

Eng. JOÃO DA CUNHA BELTRÃO DE ARAÚJO PEREIRA, chefe da Construção em 1891.

Tendo à esquerda as serras do Espírito-Santo e do Pinhal, o trem marcha em direção à margem do rio das Velhas, que abandonara em Ribeirão-da-Mata.

Neste trecho encontram-se as pontes: Doutor Brandi, de 19,60 m, (km 897,148); as três pontes da Bôca-da-Mata, de 6,70 m, 11,30 m e 11,30 m, respectivamente; a do Sucuriú, de 7,30 m; a do Lavado, de 52,20 m (km 907,422). Por esta ponte entra o trem no município de Pirapora.

Há ainda as pontes de Buritis, de 28,60 m (km 911,320) a da Gameleira (km 913,664 — 7,00 m), e a do Riacho-Sêco, de 10,80 m (km 914,920) antes de chegar a

LASSANCE — Km 918,989

Eng.º ERNESTO ANTÔNIO LASSANCE CUNHA, chefe da Construção em 1894.

Está situada na sede do distrito do mesmo nome.

Sempre através da mesma natureza exuberante e formosa, tendo à esquerda a serra do Pinhal e à direita, ao longe, a do Cabral, prossegue o trem correndo nas proximidades da margem esquerda do rio das Velhas.

São atravessadas as pontes de: São Gonçalo (36,00 m — km 920,153), Taboquinhas (40,10 m — km 927,118), Pedra-da-Agostinha (28,30 m — km 930,634) e Salobro (27,00 — km 935,496).

Pôrto-Faria — Km 939,799.

Tira o nome de pequeno povoado, situado às margens do rio das Velhas.

O nome primitivo da localidade (não da estação) era Cotovêlo.

A partir de Pôrto-Faria, de novo a linha se afasta da margem do rio e tendo à esquerda a serra do Repartimento, transpõe o viaduto do Cotovêlo (km 942,400 — 27,00 m) e as pon-

* FERNANDO BICUDO DE ANDRADE, em 1712, instalou sua família na região deste rio, que lhe herdou o nome.

tes: do Cotovêlo (28,00 m — km 942,686), Buritis-Pequenos (25,00 m — km 946,596), Buritis-Grandes (43,30 m — km 949,847) e Pedras-Grandes (55,20 m — km 956,720).

Várzea-da-Palma — Km 962,575.

Várzea-da-Palma é uma planície de 20 km de extensão.

Antigo rancho de tropeiros, hoje é um vasto celeiro agrícola, de grande futuro industrial pelas enormes quedas d'água que tem na sua vizinhança.

Depois da Várzea-da-Palma, são atravessadas as seguintes pontes: Lameirão (25,00 m — km 964,721), Curumataí (18,80 m — km 968,653), Riacho-Doce (32,00 — km 972,574) e Almecegas (11,40 m — km 974,462).

Buritis — Km 976,236.

Corrupção de *mbiriti*, nome de uma palmeira. (*Mauritia vintifera*).

Transposta a ponte da Pedra-da-Brígida (37,50 m — km 978,827), vence o trem a garganta do Repartimento, da qual desce já em águas do São-Francisco, pelas pontes: dos Ovos, Jaguará, Perfeito e Riachuelo, atravessa ainda alguns pequenos tributários dêste rio, antes de chegar às suas margens.

Tomando agora a direção noroeste, em breves minutos chega o trem a

PIRAPORA

Rio	1 000,940 km
Belo-Horizonte	424,973 km
Altitude	472,060 m
Latitude sul	17° 21' 08",4 *
Longitude W. Gr.	44° 56' 54",9

Pira-póra: lugar do rio encachoeirado, onde o peixe salta ou pula. **

Estamos à beira do São-Francisco, *** um dos maiores rios do Brasil.

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil vértice S. do telhado.

** Os peixes, em cardumes, sobem a cachoeira aos pulos; a quantidade dêles é tal que as próprias lavadeiras, munidas de latas de gasolina, os apanham com a maior facilidade.

*** O rio São-Francisco — nasce na serra da Canastra, município de Piui (*plum*, o mosquito; *y*, rio).

Com cerca de 3 000 quilômetros de curso e nas direções 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 quilômetros nos quais atravessa os seguintes municípios: Guia-Lopes, Piui, Bambuí, Iguatama,

Vila em 1911, cidade em 1915, a antiga São-Gonçalo-das-Tabocas está destinada a ser um centro de grande importância, dadas a sua posição geográfica e a imensa riqueza da região. Em comunicação com mais de 2 000 km de rios navegáveis, o seu comércio aumenta dia a dia.

A cidade possui iluminação e força elétrica, abastecimento d'água, telefonia, pôsto meteorológico, 3 escolas primárias, hospital, cinema, e conta cêrca de 2 000 prédios, 6 avenidas, 26 ruas, 2 travessas e 5 praças. Possui 1 igreja. População da cidade: 7 513 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 18, de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel Internacional, Hotel Maia e Hotel Costa.

POPULAÇÃO — 24 408 habitantes.

SUPERFÍCIE — 13 654 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Pirapora, Lassance (86 km), Buritizeiro (7 km) Guaicuí (30 km).

POVOADOS — *Pirapora*: Várzea-da-Palma e Bom-Jesus-das-Pedras; *Buritizeiro*: Capão; *Lassance*: Santa-Rosa, Pôrto-Faria, João-Martins e Faria-Velho; *Guaicuí*: Porteiras.

LIMITES — São-Romão, Brasília, Coração-de-Jesus, Bocalúva, Buenópolis, Corinto, Tiros e João-Pinheiro.

RIOS — Cortando o município, de sul a norte, o São-Francisco (com cachoeira do mesmo nome, 15 000 C. V.) que recebe pela direita os rios das Velhas e Jequitai (com a cachoeira do mesmo nome, de 6 200 C. V.) e pela esquerda, o Paracatu.

RELÊVO — Município situado em um trecho da bacia do rio São-Francisco, possui um território onde predominam os

Arcos, Lagoa-da-Prata, Luz, Bom-Despacho, Dolores-do-Indaiá, Martinho-Campos, Abaeté, Pompeu, Curvelo, Corinto, Morada, Pirapora, Coração-de-Jesus, Brasília, São-Francisco, Januária e Manga.

O rio São-Francisco, que logo ao sair da serra da Canastra, forma a célebre cascata de Casca-d'Anta (203 metros de altura), apresenta muitos saltos e cachoeiras, sendo as principais: Pirapora, Vau, Sobradinho e Paulo-Afonso, cuja queda é de 80 metros. (A queda do Niagara não excede de 50).

De Pirapora à cachoeira do Sobradinho há 1 328 quilômetros francamente navegáveis; é esta a secção livre do São-Francisco, que, com os afluentes que ali vêm ter, forma uma das mais notáveis rês de comunicações interiores do Brasil.

A extensão total da rês navegável do rio atinge a 2 912 quilômetros. Além dessa amplíssima rês fluvial, há a considerar que, para o São-Francisco, convergem as estradas de ferro Central, Rês Mineira de Viação, Bahia ao São-Francisco Recife ao São-Francisco, Petrolina a Teresina e Timbó a Propriá.

A sua largura média é de 1 000 m e a sua profundidade pouco excede de dois metros. Há, entretanto, trechos com 7, 10, 15, 20 e 25 metros, como em Juazeiro, em Boa-Vista e no Ibó. Há também trechos em que o rio atinge 3 000 m de largura, coincidindo quase sempre êstes trechos com os sítios encachoeirados.

São inúmeros os seus afluentes, quer na margem direita, quer na esquerda.

De Iguatama até Pirapora, na extensão de 467 km, é navegável por barcos e canoas.

largos vales. Conta, a leste dêste rio, com as serras do Cabral, Repartimento, da Onça, etc. que são denominações locais da Espinhaço, e a oeste do mesmo rio, com as serras da Extrema, Jacobá, Grande ou do Formoso que constituem ramificações do Planalto Central do Brasil.

CLIMA — Salubre. Temperatura média: 23º,1.

PRODUÇÃO — A principal fonte de renda dêste município é a pecuária que conta com 165 695 cabeças de gado, sendo 43 000 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 170 000 cabeças. Na agricultura, que vem a seguir, notam-se as produções de algodão, milho, feijão e mamona. Na produção extrativa salientam-se lenha, madeira, peixe sêco, dormentes e cristal. Possui o município, fábricas de massas alimentícias. Produz, ainda, ovos, leite, açúcar de engenho, couros de bovinos e farinha de mandioca. Preços das terras: de Cr\$ 500,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 1 500,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — Possui o município estradas carroçáveis que ligam os distritos entre si e à sede municipal. São, porém, seus principais meios de transporte a Central do Brasil, que o liga à Capital Federal, e o São-Francisco, que o liga aos Estados da Bahia, Pernambuco, Alagoas e Sergipe. As comunicações fluviais são feitas pela “Navegação Mineira do São Francisco”, e pela “Viação Baiana do São Francisco”. Os barcos da primeira navegam de Pirapora a Lapa (rio São-Francisco) e de Barra-do-Paracatu à foz do rio Escuro-Grande (rio Paracatu); os vapôres da segunda navegam no rio São-Francisco (de Pirapora a Boa-Vista), e nos seus afluentes Corrente (da foz a Santa-Maria), Rio-Grande, (da foz a Barreiras); e no rio Prêto, afluente do rio Grande (da foz a São-Marcelo).

A viagem entre Pirapora e Juazeiro, (1 368 km), passando por 32 portos, leva oito dias na descida do rio e 12 na subida — período da cheia. No período da sêca a viagem entre os dois portos extremos dura 11 dias na descida e 17 na subida.

* * *

Depois de Pirapora a linha toma a direção oeste, atravessa a ponte do Riachinho (13,15 m) e transpondo o São-Francisco (um quilômetro além da estação) pela ponte de Pirapora, (694 m) sôbre a cachoeira dêsse nome, chega à última estação da Linha do Centro:

BURITIZEIRO — Km 1 007,873

Inaugurada, com o nome de Independência quando se celebrava o primeiro centenário da Independência nacional.

Liga a fértil região oeste do São-Francisco, facilitando-lhe o transporte dos produtos, ao grande empório de Pirapora e, portanto, às capitais do Estado e da República.

DO SÃO-FRANCISCO À AMAZÔNIA

Pelos estudos procedidos sob a direção do Dr. PAULO DE FRONTIN, quando diretor da Estrada, vê-se que o prolongamento da linha-tronco de Pirapora até Belém, obra de inadiável necessidade para a economia brasileira, não é nenhum “bicho de sete cabeças”.

A parte mais difícil da linha está construída: do Rio a Buritizeiro.

Daí a Belém, o trecho mais custoso (e relativamente pequeno), é o que vai de Buritizeiro ao divisor das águas do São-Francisco e do Tocantins (km 1 434 — cota 900).

Nesse trecho terão que ser atravessados: o Paracatu (ponte de 300 metros); o Sono (ponte de 170 metros); e o Paranã (ponte de 60 metros). Na subida da serra terá que ser construído um viaduto 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 construídos dois túneis de 160 e 140 metros, respectivamente.

A obra mais importante nesse trecho é a ponte do Paracatu. Mas a travessia do Paracatu não pode apavorar a quem já transpôs o São-Francisco.

Do divisor acima citado a linha acompanha todo o curso do Paranã (na extensão de cerca de 600 quilômetros) até o quilômetro 2 020, em cujas imediações fica situada a foz do mencionado rio.

Daí segue, pela direita do Tocantins, até a cidade de Imperatriz (km 2 900).

Rumando então para o norte, transpõe, na cota 264, a serra do Gurupi, por meio de um túnel (km 2 939); depois apanha o vale do Cajuapara, transpõe o Gurupi, contorna as cabeceiras do Candiru, que é por fim transposto, e seguindo o vale do Anajás, até alcançar o do Capim, principal formador do Guajará, desce pela direita deste rio até a cidade de Belém.

Nesse trecho as obras principais são: ponte de 150 metros, sobre o rio Palma; ponte de 100 metros sobre o rio Manuel-Alves-da Natividade; ponte de 200 metros sobre o rio do Sono; ponte de 150 metros sobre o rio Manuel-Alves-Grande; ponte de 330 metros sobre o Guamá, tendo um vão móvel; pontes de 50 metros sobre os rios Inhangapi, Arraias, Lajeado e Itaneiras; ponte de 25 metros sobre o Pitanga-Grande e túnel na serra do Gurupi.

Como se vê, quase 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 águas do São-Francisco e do Tocantins) a linha se desenvolve quase que horizontalmente até o fim.

A Rio-Belém tem um terço construído e dois terços de linha projetada, definitivamente estudada, com o seu orçamento organizado e a sua planta figurando elegantemente no relatório do ano de 1917.

Confiemos, pois. Em futuro que não poderá estar muito afastado, os 2 547 km que medeiam entre a ponta dos trilhos

e a cidade de Belém, no Pará, estarão cobertos pelos dois fios de aço que encurtam as distâncias e solidificam a integridade política das nações de território vasto.

E entre silvos sonoros e vitoriosos, a alegre locomotiva irá buscar em três dias os nossos irmãos do norte.

★

LINHA DO CENTRO

(Linha do Paraopeba)

A Linha do Paraopeba, parte integrante da Linha do Centro, desenvolve-se, na sua extensão, pelo vale do rio que lhe dá o nome. Saindo de

Doutor Joaquim-Murtinho — Km 477,823

e tomando a direção noroeste, a linha (bitola de 1,60 m) atravessa logo depois da estação o rio Bananeiras, pela ponte do mesmo nome de 21,40 m (km 478,059) e acompanha o curso do rio Maranhão.

São transpostos os pontilhões: do Galdino (km 479,296); do Cardoso (km 479,751); do Ismael, (km 480, 696); do Américo, (km 483,112) e do Daniel (km 484,295), entrando o trem no município de Congonhas-do-Campo.

No km 486,286 passa o trem pelo viaduto de Congonhas, de 23,60 m, sôbre uma rua da velha e tradicional

CONGONHAS-DO-CAMPO

Rio	486,421 km
Belo-Horizonte	153,530 km
Altitude	869,570 m
Latitude sul	20° 30' 05",4 *
Longitude W. Gr.	43° 51' 39",0

Corrupção de *congõi*, o que sustenta, a erva mate (*Luxemburgia polyandria*) **.

Era um dos “pousos” ou “ranchos” do Caminho-Novo.

Congonhas é um velho arraial que ocupa dois arredondados outeiros *vis a vis* um do outro e entre os quais fica a estação da Central.

No seu antigo casario (1 152 prédios) habitam cêrca de 3 000 pessoas. A cidade possui muitas e grandes igrejas, algumas de valor arquitetônico *** bem apreciável. Conta 3 escolas primárias.

São conhecidas as romarias que aí se fazem nos meses de agosto e setembro, romarias que atraem devotos e “farristas” dos pontos mais extremos do país e até do estrangeiro.

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

** *Caha*, mato; *nhonha*, sumido: o campo, segundo outros.

*** Em uma das igrejas existem trabalhos do célebre escultor ouropretano ANTÔNIO FRANCISCO LISBOA (1730-1814), o Aleijadinho, que aí esculpiu, a partir dos 61 anos, as 12 estátuas dos profetas e as 66 estátuas dos Passos da Paixão.



CONGONHAS-DO-CAMPO — *Aspecto parcial da cidade*

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 8; de ensino primário, 7 e de categoria indiscriminada, 1.

HOTÉIS — Grande-Hotel, Hotel-York e Hotel-Santuário

POPULAÇÃO — 5 639 habitantes.

SUPERFÍCIE — 22 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Congonhas-do-Campo, Lôbo-Leite e Alto-Maranhão.

POVOADOS — *Congonha do-Campo*: Pires e Esmeril.

LIMITES — Belo-Vale; Ouro-Prêto; Conselheiro-Lafaiete; João-Ribeiro.

RIOS — Entre os muitos cursos d'água que regam êste pequeno município, figuram como mais importantes o Paraopeba e o seu afluente da margem direita, o Maranhão.

RELÊVO — Território situado nos contrafortes da serra da Moeda, que é uma ramificação do Espinhaço, conta com as serras dos Paulistas, da Boa-Vista, dos Mascates, da Boa-Morte e Santo-Antônio.

CLIMA — Suave, frio sêco e sadio.

PRODUÇÃO — É a produção extrativa, vegetal e mineral, a base econômica do município, em que sobressaem: minério de ferro, ocres ou tintas minerais, carvão, ouro, lenha, madeira e minério de manganês. Segue-se a pecuária com 32 030 cabeças de gado, sendo 20 000, de bovinos. Uma criação de aves

domésticas atingindo 150 000 cabeças. A agricultura é variada, porém reduzida, sendo o milho, o seu principal produto. A produção de ovos é apreciável. Preço das terras: de 900,00 o alqueire geométrico (para lavoura em geral) a Cr\$ 2 800,00 (próximas à sede).

VIACAÇÃO — O município possui uma estrada de rodagem ligando Doutor Joaquim-Murtinho à jazida de ferro Casa-de-Pedra (15 km) passando pela cidade de Congonhas-do-Campo.

* * *

A estação serve à povoação de Pires (15 km).

A 18 km da estação encontram-se as águas medicinais da serra da Boa-Morte. O município é rico em jazidas de ferro, sobressaindo entre elas a jazida Casa-de-Pedra, para cuja ligação com a Central já foram feitos os estudos de uma linha férrea.

Trezentos e cinqüenta metros além de Congonhas a linha transpõe o Maranhão, pela ponte do mesmo nome, de 35,50 m; e tomando a direção oeste, vai seguindo a margem direita desse rio.

São transpostos os pontilhões: do Figueiredo (7,20 m — km 489,862); Repesado (11,60 m—km 494,443); Carvalho (km 495,767); dos Coelhos (km 496,780).

No km 497,602 atravessa o trem a ponte de Palmeiras, (42,00 m) sôbre o Paraopeba, passando para o município de João-Ribeiro e chega pouco depois a

Engenheiro Caetano-Lopes — Km 498,550

Chamava-se Rapôso, a localidade. CAETANO LOPES JÚNIOR, engenheiro residente do ramal Ouro-Prêto e cumulativamente o chefe da construção do trecho de Doutor Joaquim-Murtinho a Camapuã e do de Ouro-Prêto a Mariana. Em virtude dos serviços prestados por êsse engenheiro, o Dr. PAULO DE FRONTIN, então diretor da Estrada, ordenou que a estação se inaugurasse com o nome de Engenheiro-Caetano-Lopes. Foi diretor da Estrada em 1922. Durante a revolução de 1930, assumiu a direção da Central em Belo-Horizonte, administrando, a partir de Benfca, tôdas as linhas mineiras da mesma (quase dois terços da extensão total da Estrada). Vitoriosa a revolução, veio assumir, no Rio, a direção geral da Estrada, em 5 de novembro do referido ano, nela se conservando até 9 de dezembro seguinte. É hoje chefe da 1.^a Divisão da Central.

A estação serve ao distrito de São-Brás-do-Suaçuí.

De Caetano-Lopes segue a linha já novamente na direção noroeste; e depois de passar pelo pontilhão C.-Ribeiro (km 499,324), transpõe as pontes Suaçuí, de 85,80 m (km 502,245) e Paraopeba de 42,00 m (km 502,715), ambas sôbre o Paraopeba.

Acompanhando a margem esquerda do Paraopeba, de águas límpidas e rasas, marcha o trem. É transposta a ponte do Camapuã (32,40 m—km 503,924) sôbre o rio do mesmo nome, depois da qual chega o trem a

JECEABA — Km 504,180

Primitiva Camapuã.* Passou depois a João-Ribeiro em homenagem ao Dr. JOÃO RIBEIRO DE OLIVEIRA E SOUSA, ministro da Fazenda e fundador do Banco Mercantil. Voltou a chamar-se Camapuã e agora denomina-se Jeceaba.

A 18 km da estação e na altitude de 1 100 metros fica a jazida do Cocuruto.

Como a precedente, a estação serve à cidade de João-Ribeiro, que lhe fica 20 km a sudoeste e à qual é ligada por estrada de automóvel. O transporte de passageiros é feito pela Companhia Viação Camapuã—Passa-Tempo.

JOÃO-RIBEIRO

Altitude	938 m **
Latitude sul	20° 40' 18",6 ***
Longitude W. Gr.	44° 03' 31",0

Situada em uma colina que tem a forma de anfiteatro; foi outrora o arraial de Brumado-do-Suaçuí. Vila em 1875, mudou de nome em 1878 e é cidade desde 5 de janeiro de 1880.

Tem 496 prédios, 1 avenida, 6 ruas, 11 travessas e 3 praças. Possui abastecimento d'água e iluminação elétrica. Conta 4 igrejas, 24 escolas primárias, 1 hospital e nela está instalado um pôsto meteorológico. População da cidade: 2 013 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 20, de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel-Central.

POPULAÇÃO — 21 695 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 241 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — João-Ribeiro; Serra-de-Camapuã (12 km); São-Brás-do-Suaçuí (14 km); São-Sebastião-do-Gil (24 km). Destêrro-de-Entre Rios (36 km); Bituri e Jeceaba (20 km).

POVOADOS — *João-Ribeiro*: Pedra-Branca, 18. *Serra-de-Camapuã*: Rua-do-Fogo, 6.

LIMITES — Belo-Vale; Congonhas-do-Campo; Conselheiro-Lafaiete; Lagoa-Dourada, 34; Resende-Costa, 40; Passa-Tempo, 54 e Bonfim, 54.

RIOS — Entre os vários cursos d'água, que banham o município, pertencentes todos à bacia do São-Francisco, notam-se principalmente o Paraopeba e o seu afluente da margem esquerda, o Camapuã.

* *Camapuã*: peitos redondos; proeminências arredondadas em forma de peitos.

** A estação Jeceaba — 843m.862.

*** Ponto de referência: matriz.

BELO-VALE

Rio	530,034 km
Belo-Horizonte	109,917 km
Altitude	797,104 m
Latitude sul	20° 24' 35",4 *
Longitude W. Gr.	44° 01' 20",0

Criado distrito, com a denominação de São-Gonçalo-da-Fonte, por leis provinciais n.º 816, de 4 de julho de 1857 e estadual n.º 2 de 14 de setembro de 1891, tomou o nome atual por lei estadual n.º 622, de 18 de setembro de 1914. Foi desmembrado do município de Bonfim e tornado município por decreto de 17 de dezembro de 1938. Possui 246 prédios e conta 1 034 habitantes. Belo Vale dista 34 quilômetros da cidade de Bonfim.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 20 de ensino primário.

POPULAÇÃO — 12 476 habitantes.

ÁREA — 616 quilômetros quadrados.

— Belo-Vale; Côco; Moeda e Sant'Ana-do-

Vale: Boa-Morte e Curral-Moreira;
 -Novas e Vargem-do-Sant'Ana;
 -da-Serra; Côco: São-Cae-

rito, Ouro-Prêto,

que lhe
os

Trilhos do Rio

VIAÇÃO — Além da Central, possui o município uma importante rodovia ligando a sede municipal às jazidas de hematita, na serra do Mascate.

* * *

Dando acesso à estação vê-se a ponte de cimento armado, sobre o Paraopeba, com 85 metros de extensão e 6,20 m de largura.

De Belo-Vale prossegue o trem, atravessando o córrego da Pedra-Grande e passando pelo estribo

Carlota — Km 539,745

Carlota, a casa do branco.

Passado o povoado Pôrto-Alegre, (à direita) o trem corta pela segunda vez o Paraopeba, na ponte de Pôrto-Alegre, (km 541,140-52,68 m). A linha segue em demanda do túnel da Fortaleza (km 542,643-288,90 m), depois do qual fica a estação

MOEDA — Km 543,584

Toma o nome do distrito cuja sede fica 7 quilômetros a nordeste.*

Neste distrito se acha a gruta da Calçada, na fazenda Boa-Esperança.

A estação serve ao distrito de Sant'Ana do Paraopeba e à povoação de Pôrto-Alegre.

Logo depois de Moeda a linha corta o ribeirão Contendas e sulca o território do município de Brumadinho, distrito de São-José-do-Paraopeba.

Afastando-se agora do Paraopeba, que se dirige para oeste, o trem corta o córrego dos Gomes, passa pelo

Quilômetro 547 — Km 546,744

E depois de transpor a garganta do Sapê deixa a parada

Sapê — Km 550,644

Que toma o nome de uma fazenda localizada à direita. Continuando, o trem atravessa o córrego Marinhos, cujo nome se transmitiu à estação

Marinhos — Km 553,618

Serve ao distrito de São-José-do-Paraopeba (a oeste) de que dista 3 km.

* É o antigo distrito de Pôrto-Alegre. A nova denominação decorreu implicitamente da lei n.º 1 035, de 20 de setembro de 1928, que transferiu a sede do distrito para a povoação de Moeda.

É também a estação que mais próxima fica (12 km) da sede do município de Bonfim.

Quinhentos metros além, entra o trem no túnel do Sapê, de 198,90 m, depois do qual prossegue ainda, na direção nordeste; em frente se destaca o dorso elevado da serra do Curral.

Serra do Curral, serra do ouro, serra que abriga nos seus últimos contrafortes orientais, a mina que há 100 anos produz ouro, ouro e mais ouro, levando a supor que tôda ela, no seu âmago, é uma inexaurível fonte de inigualável riqueza.

Corta, o trem, o córrego da Rosa-Pinto e infletindo um pouco além, para nordeste, atravessa o ribeirão dos Marinheiros ou São-Caetano e passa por

ARANHA — Km 560,958

Tem o nome do distrito em que fica situada. Transposto o córrego Olaria, chega o trem a

Melo Franco — Km 566,080

Primitiva Aranha. AFRÂNIO DE MELO FRANCO, político mineiro, irmão de AFONSO ARINOS. Ministro da Viação ao tempo da construção da linha e ministro das Relações Exteriores do 2.º Governo Provisório da República.

Serve ao distrito de Piedade-do-Paraopeba, cuja sede fica situada 12 km a nordeste, e ao distrito de Aranha (sede, 8 km a oeste), do município que vamos percorrendo.

Setecentos metros além da estação o trem transpõe a ponte da Piedade, de 11,20 m, sobre o ribeirão do mesmo nome.

Cêrca de 4 km além da ponte o Paraopeba apresenta a cachoeira das Almorreimas, cujo nome foi transmitido à parada que atualmente se denomina

Alberto Flores — Km 574,000

Logo depois da estação, à esquerda, o passageiro lobra a Jazida-da-Jangada, enorme massa de "itabirito", contendo mais de 70 % de ferro puro. É um bloco de 1 360 metros de altitude, com 40 000 000 de toneladas. (Cálculo do engenheiro americano GRAMMER).

No km 574,160, transpõe a ponte de Almorreimas, de 31,80 m, e chega a

BRUMADINHO

Rio	579,380 km
Belo-Horizonte	60,571 km
Altitude	736,697 m
Latitude sul	20° 08' 32",6 *
Longitude W. Gr.	44° 12' 41",1

* Ponto de referência: matriz.

Situada na povoação a que transmitiu o nome, em 1923 e que passou a constituir sede do distrito de Brumadinho; até então o distrito chamava-se Conceição-de-Itaguá e tinha como sede a povoação desse nome, que fica 3 km a sudoeste; cidade, sede do município, desde 17 de dezembro de 1938. Conta 245 prédios e 945 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 18 de ensino primário.

POPULAÇÃO — 10 969 habitantes.

SUPERFÍCIE — 626 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Brumadinho, Piedade-do-Paraopeba, São-José-do-Paraopeba e Aranha.

POVOADOS — *Brumadinho*: Tejuco, Conquista e Itajeté, *Piedade-do-Paraopeba*: Cônego-do-Feijão, Casa-Branca e Sussana.

LIMITES — Itaúna, Mateus-Leme, Betim, Belo-Horizonte, Nova-Lima, Itabirito, Belo-Vale e Bonfim.

RIOS — Município situado no vale do Paraopeba, possui além desse rio, muitos outros cursos d'água, sendo principais os rios Aguas-Claras e Manso, afluentes da margem esquerda daquele.

RELEVO — Município situado em planalto movimentado e cortado, ao centro, pelo vale do Paraopeba, tem o seu território sensivelmente elevado ao norte e a oeste por ramificação do Espinhaço; sendo de notar as serras do Itatiaiuçu, do Fechado-Funil, da Moeda e dos Três-Irmãos, cujo pico está a 1 560 m de altitude.

CLIMA — Salubre.

PRODUÇÃO — A base econômica do município é dada pela produção extrativa, na qual aparecem principalmente minério de ferro, lenha, talco e ouro. Vem após a pecuária, com 27 305 cabeças de gado, sendo 10 000 de bovinos. Em aves domésticas possui o município 50 000 cabeças. Na agricultura sobressaem as plantações de arroz, feijão, café e milho. Produz, ainda, o município, leite, ovos, farinha de mandioca, etc. Preço das terras: de Cr\$ 1 200,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 3 300,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — Além da Central, o município possui cêrca de 20 km da rodovia Belo-Horizonte — Oliveira.

* * *

Depois de Brumadinho, o trem passa as pontes de Aguas-Claras (km 580,270 - 16,55 m) sôbre o rio do mesmo nome e a de Brumadinho (km 581,900 - 30,00 m) sôbre o rio Manso e toma, então, a direção geral de nordeste, direção que não mais abandonará até o seu encontro com a linha que deixara em Doutor Joaquim-Murtinho.

*

Inhotim — Km 582,393

Sousa-Noschese — Km 584,890

Toma o nome do proprietário da usina Fecho-do-Funil, aí situada, e que produz 10 toneladas diárias.

Cêrca de um quilômetro adiante, entra o trem no município de Mateus-Leme, sendo sua única estação.

Fecho-do-Funil — Km 586,920.

É um topônimo tomado do funil que as serras aí apresentam; não longe, fica situada, em território do município de Betim, a importante cachoeira Fecho-do-Funil, formada pelo Paraopeba.

A estação está localizada no distrito de Igarapé, cuja sede dista cêrca de 27 quilômetros da cidade de

MATEUS-LEME

Altitude	770 m
Latitude sul	19° 59' 13",0 *
Longitude W. Gr.	44° 25' 41",0

Foi criada freguesia pelo decreto de 14 de julho de 1830. Pertenceu como paróquia aos municípios de Sabará, Bom-Jesus-dos-Passos, Bonfim e Pará-de-Minas. Município criado por decreto de 17 de dezembro de 1938, e desmembrado dos municípios de Pará-de-Minas e de Itaúna. Conta 324 prédios e 958 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 19, de ensino primário.

POPULAÇÃO — 11 291 habitantes.

SUPERFÍCIE — 545 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Mateus-Leme, Igarapé, Boturubi e Azurita.

POVOADOS — *Mateus Leme*: Joatuba; *Igarapé*: São-Joaquim-de-Bicas e Farofas.

LIMITES — Esmeraldas, Betim, Brumadinho, Itaúna e Pará-de-Minas.

RIOS — Município situado em um trecho ocidental do vale do Paraopeba, abrange parte dêste rio e alguns tributários de sua margem esquerda, sendo o ribeirão Serra-Azul, o mais importante de entre êles.

RELÊVO — Planalto levemente inclinado no sentido oeste-leste, possui ao sul, uma parte montanhosa, na qual se notam principalmente as serras: Azul, Itatiaiuçu (1465 m de altitude), Mantiqueira e Farofas, que constituem uma ramificação do Espinhaço.

* Ponto de referência: matriz.

CLIMA — Salubre.

PRODUÇÃO — É a pecuária que constitui a base econômica deste município com 26 510 cabeças de gado, sendo 18 000, de bovinos. Conta 30 000 cabeças, a criação de aves domésticas. Vem depois a produção extrativa com minério de ferro, lenha, cristal, etc. E por último a agricultura, cujo produto principal é o café. Produz, ainda, o município, em quantidade apreciável, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 1 100,00 o alqueire geométrico a 3 000,00 (em capoeiras) e próximas à sede.

VIACÃO — Além da Central, conta o município com a Rêde Mineira de Viação e algumas estradas de rodagem.

* * *

Nas imediações desta estação existem duas furnas cujas entradas estão situadas alguns metros acima da margem direita do Paraopeba. Uma delas passa por baixo do leito da Estrada. Cêrca de 2 quilômetros após, transpõe o trem pela quarta e última vêz o Paraopeba, na ponte do Funil, de 52,10, entrando no município de Betim.

A linha segue agora a direita do Paraopeba, dirigindo-se a

Mário Campos — Km 593,996

Serve ao Leprosário Santa Isabel.

No km 595,800 é transposto o ribeirão do Capão, pela ponte do Garcia, de 11,20 m.

Cortados ainda os córregos Campo-Belo e Lambari, chega o trem a

SARZEDO — Km 601,273

Toma o nome do ribeirão que lhe fica nas proximidades. É a estação que serve à cidade de

BETIM

Altitude	822 m
Latitude sul	19° 57' 52" 3 *
Longitude W. Gr.	44° 11' 54" 0

Vila criada com a denominação de Capela-Nova-do-Betim em 14 de setembro de 1891. Sede do município de Betim, criado a 17 de dezembro de 1938. Possui 794 prédios e conta 2 890 habitantes.

* Ponto de referência: matriz.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 19, de ensino primário.

POPULAÇÃO — 20 255 habitantes.

SUPERFÍCIE — 868 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Betim, Contagem e Ibirité.

POVOADOS — *Betim*: Santo-Afonso e Bom-Jesus; *Contagem*: Embiruçu, Sítio, Retiro-da-Contagem e Conceição.

LIMITES — Pedro-Leopoldo, Santa-Luzia, Belo-Horizonte, Brumadinho, Mateus-Leme e Esmeraldas.

RIOS — Município localizado em uma parte da bacia ocidental do rio Paraopeba, possui um trecho dêste rio, no qual se acham a cachoeira Fecho-do-Funil, de 8 000 C.V. e alguns afluentes da margem direita, sendo o ribeirão Betim, o principal.

RELÊVO — Território situado em planalto de moderadas ondulações, possui ao sul, no sentido oeste-leste, uma cadeia de montanhas com as denominações de serras: do Fecho-do-Funil, dos Três-Irmãos, da Jangada, do Rola-Moça e da Piedade; constituindo uma ramificação do Espinhaço.

CLIMA — Salubre e temperado. Temperatura média: 19º,8.

PRODUÇÃO — É a pecuária, com as suas 38 420 cabeças de gado, sendo 20 000 de bovinos, a base de economia dêste município. Conta 70 000 cabeças, a criação de aves domésticas. A produção extrativa que é um dos seus principais fatores econômicos fornece minério de ferro, lenha, minério de manganês, madeira, etc. Segue-se-lhe a agricultura produzindo principalmente milho, arroz, café, alho e feijão.

Na indústria são a farinha de mandioca e o açúcar de engenho, os principais produtos. O município produz, ainda, em quantidade apreciável leite e ovos.

Preço das terras: de Cr\$ 1 200,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 2 700,00 (próximas à sede).

VIAÇÃO — Além da Central, cortam o município a Rêde Mineira de Viação, a rodovia Belo-Horizonte — Oliveira e outras.

* * *

Deixando Sarzedo o trem corta os córregos de Peroba e Cachoeira Alta e no km 602,860, vai atravessar a ponte do Engenho-Sêco, de 11,30 m, sôbre o córrego Tabatinga.

Onça — Km 606,571

Toma o nome do córrego um pouco além atravessado pela linha.

IBIRITÉ — Km 613,735

Ibira, pau, árvore; toro, tronco; *eté*, grande, verdadeiro.

Está situada na sede do distrito do mesmo nome (outrora Vargem-da-Pantana).

Ao sair de Ibirité passa o trem sob uma ponte que liga as abas de pequeno corte e atravessa adiante o córrego Rola-Moça pela ponte das Parcas, (14,85 m — km 613,390). No km 614,672 é cortado o córrego Serrinha, por uma ponte de 11,20 m.

O trem arqueja vencendo a rampa exaustiva do divisor das águas do Paraopeba e do rio das Velhas; por fim, atinge aquêle divisor na garganta do Novato (na altitude de cêrca de 1 000 metros) onde é transposto o túnel de Jatobá, de 213,70 m (km 619,155).

Seiscentos metros depois do túnel, pára o trem na estação
Jatobá — Km 619,746

Corrupção de *y-ata-obá*, o que tem dura a casca ou a superficie. (*Hymenacia coubaril*).

A estação está situada nas proximidades da povoação do mesmo nome.

Descendo agora a vertente ocidental da bacia do rio das Velhas prossegue o trem; aproximamo-nos da capital de Minas; no km 623,522 é transposta a ponte do Jatobá.

Entra o trem no município de Belo-Horizonte.

Além, aparece uma estação de pequenas proporções, mas de elegante construção; é

Barreiro — Km 624,732

Tomou o nome da fazenda em cujas terras foi construída. Serve ao núcleo colonial Vargem-Grande.

Barreiro pode considerar-se já um subúrbio da capital mineira.

Um próprio estadual bem localizado * e de elegante construção, ergue-se, à direita, entre os alpendres verdes do denso arvoredo. É o palacete que serve de residência temporária do presidente do Estado. Uma centena de metros além da estação, é cruzada a esplêndida estrada de rodagem que conduz ao sobredito palacete.

O trem retoma a sua marcha; quatrocentos e cinqüenta metros depois da estação é o córrego Barreiro transposto por uma ponte de 11,50 m; a um tiro de espingarda ali está, à direita, a face verde-negra da serra do Curral.

Rodeando outeiros e cortando pequenas várzeas a linha se estende pelo terreno argiloso. Deixando, à esquerda, o bairro da Ferrugem, o trem vai ainda transpor o córrego Barreiro antes de chegar a

Cercado — Km 630,136

Nome da antiga fazenda que deu origem à povoação Curral-d'El-Rei, berço da grande capital de Minas.

* Para aproveitar as águas do córrego Capão-da-Posse e garantir o abastecimento d'água potável à população da nova capital, quando essa população excedesse de 200 000 habitantes, o Dr. AARÃO REIS adquiriu por Cr\$ 75.000,00 do respectivo proprietário Sr. MANUEL PEREIRA DE MELO VIANA — com prévia autorização do govêrno — a fazenda Barreiro.

Lá está, à direita, a antiga capela da fazenda.

Marginando agora o ribeirão Arrudas a linha passa pelo Instituto Profissional João-Pinheiro, instalado na fazenda Gameleira, à esquerda, e vai à

Gameleira — Km 633,094

Deu-lhe o nome uma vasta e secular gameleira (*Ficus do-liaria*) aí encontrada ao tempo da construção da linha.

Estamos nos subúrbios de uma das mais belas cidades do país.

Cêrca de seiscentos metros além da estação é transposta, sôbre o Arrudas, a ponte de Gameleira, de 21,40m; aumenta o número de casas, quase tôdas novas, trazendo-nos a impressão de progresso recente; no km 634,412, é atravessada a ponte de Calafate, de 11,55 m, sôbre um córrego afluente do Arrudas, chegando o trem, pouco depois a

Calafate — Km 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, vai surgindo a área da metrópole; é transposta ainda sôbre o Arrudas, a ponte do Prado, de 16,60 m (km 636,412); condensam-se as habitações que, à esquerda, demoram na colina aclave; à direita é o grandioso cenário de outra espaçosa colina coberta de elegantes construções e traçada de largas e extensas ruas, onde se agita uma população no afã legítimo de tornar a sua cidade, em futuro não remoto, uma das mais belas metrópoles sul-americanas.

Badalando a sineta alegre, em marcha vagarosa, caminha agora o trem passando sob o viaduto que liga a rua Aarão Reis à avenida de Contôrno, e parando na linda estação de

BELO-HORIZONTE

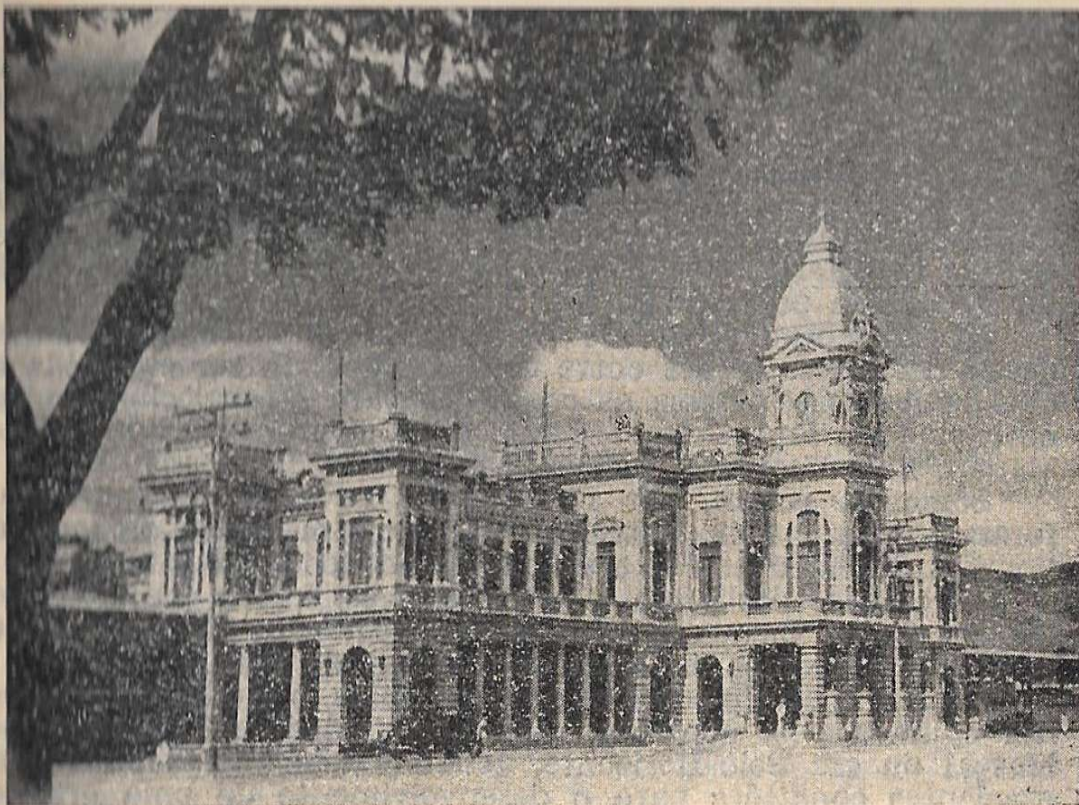
Rio	639,951 km *
Altitude	836,466 m **
Latitude sul	19°50'56",0 ***
Longitude W Gr.	43°56'56",7

O antigo arraial do Curral-d'El-Rei, depois denominado Belo-Horizonte, foi escolhido em 1893 para em seu território ser erguida a nova capital do Estado, a qual, uma vez construída, tomou o nome de — Minas, *tout court*; e de 1900 para cá passou a denominar-se Belo-Horizonte.

* Pela linha de Itabirito, km 604,653.

** O ponto mais elevado da cidade (praça da Liberdade) está a 875 metros.

*** Ponto de referência: no lugar denominado Pampulha, margem direita do mesmo ribeirão, próximo à ponte de cimento armado.



BELO-HORIZONTE — Estação da E.F.C.B.

Foi ao alvorecer do ano de 1700 que o fidalgo paulista BARTOLOMEU BUENO DA SILVA, estabeleceu-se em uma larga faixa de terra compreendida entre os rios Pará e das Velhas. Mais tarde seu genro JOÃO LEITE DA SILVA ORTIZ instalou-se em uma região a que deu o nome "Cercado" região esta onde mais tarde se ergueu a cidade de Belo-Horizonte. Em 1751 a fazenda Cercado passava às mãos do alferes de dragões ANTÔNIO TEIXEIRA PINTO. Já nessa época tinha a fazenda, e toda a área em redor, o nome de Nossa-Senhora-da-Boa-Viagem-do-Curral-d'El-Rei. Por morte do alferes, seus bens foram levados à praça e arrematados por ANTÔNIO DE SOUSA GUIMARÃES, cuja descendência habita ainda, no bairro do Calafate, uma casinha tósca (a fazenda "Cercado") que os mineiros devem respeitar e conservar como relíquia. Há também, aí uma ermida de Nossa-Senhora-da-Conceição, padroeira da família GUIMARÃES.

Vinha já do Império, a idéia da transferência da capital de Minas, para lugar que melhor se prestasse ao profícuo desempenho da sua função.

Ouro-Prêto, pela sua situação topográfica e geográfica não podia mais preencher aquêle fim. A prosperidade crescente da Província, tendendo necessariamente a um crescimento de população, requeria sempre maiores comodidades, exigia progressivas condições de bem estar, impunha a necessidade de estabelecer e efetuar diversos serviços públicos, cujas condições técnicas e econômicas não se coadunavam com a natureza do terreno da velha cidade.

Além disso, era preciso colocar a capital em localidade que representasse uma distância média entre os pontos extremos do vasto território.

Com o advento da República os mineiros incluíram na sua Constituição, promulgada a 15 de junho de 1931, o art. 13 das disposições transitórias, estabelecendo, em termos claros e precisos, a transferência da capital para uma localidade que devia ser designada por lei.

Não demorou a lei (28 de outubro do mesmo ano) que designava 5 localidades entre as quais deveria ser escolhida a que melhor preenchesse as condições para estabelecimento da nova capital; foram elas: Juiz-de-Fora, Barbacena, Várzea-do-Marçal, Belo-Horizonte e Paraúna.

Sòmente, porém, em 1893, sob o govêrno Afonso Pena, foram aprovadas as instruções que deviam servir de guia à Comissão encarregada do estudo das cinco localidades indicadas.

Os estudos preliminares comparativos, foram confiados ao Dr. AARÃO DE CARVALHO REIS, cuja capacidade de trabalho e proficiência técnica já eram conhecidas do país.

No seu relatório sòbre os estudos feitos, o aludido profissional opinava pela construção da nova cidade em Várzea-do-Marçal ou em Belo-Horizonte, achando que ambas ofereciam excelentes condições para o desenvolvimento de uma grande cidade.

Submetido êsse estudo ao Congresso do Estado, reunido em Barbacena, foi afinal, a 17 de dezembro de 1893, promulgada a lei n.º 3, adicional à Constituição do Estado, determinando, de modo expresso e definitivo, que no breve e improrrogável prazo de 4 anos fòsse em Belo-Horizonte erigida a nova capital.

Para dirigir a Comissão encarregada dos respectivos trabalhos, foi ainda convidado o Dr. AARÃO REIS.

Aprovado em 14 de fevereiro de 1894 o Regulamento para a organização e funcionamento da Comissão Construtora, foram, em 1.º de março seguinte, iniciados os trabalhos da construção.

Belo-Horizonte é uma das poucas cidades do mundo edificadas sob um plano prèviamente traçado. Pode acrescentar-se que para outras, como — Washington, La Plata, Camberra e Delhi — não foi necessário vencer a série de dificuldades oferecidas em Minas, pelas particulares condições da localidade escolhida.

A 15 de abril de 1895 foi definitivamente aprovada pelo govêrno a planta geral da nova capital, com todos os modernos requisitos da arte e do engenho, abraçando uma área total de 51 000 000 de metros quadrados, dividida em 27 triângulos.

E, finalmente, a 7 de setembro de 1896 foi solenemente inaugurada a nova capital.

A planta aprovada — e que foi respeitada — dividiu a cidade em três zonas concêntricas.

A primeira, urbana, (que ocupou mais ou menos o lugar do antigo arraial) de cêrca de 9 milhões de metros quadrados, é dividida, por meio de ruas de 20 metros de largura, em blocos regulares, (de 120 por 120 metros) todos retilíneos e encontrando-se em ângulos retos. A monotonia dos blocos é quebrada pelas avenidas de 35 metros de largura e que cortam as ruas

em ângulos de 45°. Uma delas porém, a avenida Afonso Pena, tem 50 metros de largura e três quilômetros de extensão, descendo na direção SE-NO com seis filas de árvores umbrosas, do Ato-do-Cruzeiro às margens do ribeirão Arrudas.

Em torno à primeira zona vem disposta a segunda — suburbana — de cerca de 25 000 000 de metros quadrados, dividida em lotes traçados de ruas de 14 metros de largura.

Por último, a zona rural com cerca de 17 500 000 metros quadrados.

Para separar a zona urbana da suburbana foi traçada uma belíssima avenida de contorno, desenvolvendo-se pela fralda da colina circundante, num percurso superior a 17 quilômetros.

No centro da cidade foi reservado espaço para um grande parque de 800 x 800 metros, com frente para a avenida Afonso Pena, aproveitando para os respectivos lagos e cascatas os córregos Serra e Acaba-Mundo, afluentes do Arrudas.

Entre os seus sólidos e elegantes edifícios públicos, são para assinalar: o Palácio da Liberdade, admiravelmente situado na praça do mesmo nome e cuja beleza arquitetônica prima pela sobriedade das linhas pela ornamentação — é a residência oficial do presidente do Estado; o edifício dos Telégrafos, recentemente inaugurado; o dos Correios; as Secretarias da Agricultura, das Finanças e da Justiça; a estação da Central, belamente situada em vasta praça, cujo extremo oposto é cortado pelo ribeirão Arrudas que em profundo leito de alvenaria de pedra, separa a referida praça de um artístico jardim que lhe fica fronteiro.

A cidade é dotada de abundante água da melhor qualidade; de aperfeiçoado sistema de incineração do lixo; de um cemitério colocado em ótima posição; de um bem localizado mercado que fica mesmo às margens de ruas confluentes; de esplêndida e luxuriante vegetação; de um serviço hospitalar modelo; de um cômodo quartel da Força Pública; 95 escolas primárias, 20 cursos secundários, 10 magisteriais, 15 técnico-profissionais, Faculdade de Direito, Escola de Medicina, 2 de Odontologia, 2 de Farmácia, 1 de Agronomia, uma de Veterinária, uma Politécnica, uma de Química Industrial, um curso de Filosofia, um de Teologia, um de Arquitetura, um de Pintura, um de Música, um de Escultura e Gravura.

Possui 18 avenidas, 106 ruas, 14 praças e cerca de 28 000 prédios. A imprensa é representada por 4 jornais diários e 9 periódicos. São 13 os seus institutos de assistência. Tem 1 teatro e 8 cinemas. Conta 10 igrejas, incluindo a matriz, belo templo, sob a invocação de São José.

É sede de arcebispado.

Várias linhas de bondes e grande quantidade de automóveis tornam fácil e cômodo o transporte entre o centro da cidade e os arrabaldes.

Fechemos estas ligeiras informações sobre Belo-Horizonte, com o seguinte conceito de BUWARD, o grande paisagista da cidade de Paris, que em 1911 visitou a capital mineira: “aqui nada há a alterar, nada a modificar, nem uma linha a corrigir”.

População da cidade: 179 770 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 226: de ensino primário, 103; secundário, 20; doméstico, 5; técnico-industrial, 3; comercial, 7; artístico, 18; magisterial, 10; superior, 12 e de categorias não discriminadas, 48.

HOTÉIS — Hotel Central, Hotel Belo-Horizonte, Hotel Avenida, Hotel Internacional, Grande Hotel, Palace Hotel, Hotel Glória, Hotel dos Estrangeiros, Rio Hotel, Hotel Cruzeiro.

POPULAÇÃO — 14 297 habitantes.

SUPERFÍCIE — 222 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — O da sede unicamente.

BAIRROS — Engenho-Nogueira, Pampulha, Vargem-de-Cercado, Bom-Sucesso, Boa-Vista, etc.

LIMITES — Betim, Santa-Luzia, Sabará, Nova-Lima e Brumadinho.

RIOS — Situado em um trecho da vertente ocidental do rio das Velhas, tem como principal curso d'água, o ribeirão Arrudas.

RELÊVO — Território de moderadas ondulações situado a noroeste das serras do Curral, da Motuca e José-Vieira, que são contrafortes setentrionais da serra da Moeda, pertencendo tôdas ao Espinhaço.

CLIMA — Notavelmente salubre, muito ameno e com a temperatura média de 20°3.

PRODUÇÃO — Indústria grandemente desenvolvida, contando fábricas de massas alimentícias, bebidas, fumo, máquinas, veículos, óleos e graxas animais e vegetais, papel, aparelhos elétricos, tecidos, artigos para vestuário, etc. Conta ainda fábricas de produtos químicos, de minerais não metálicos, de madeira, de borracha, etc.

É grande a produção de ferro gusa. Na produção extrativa, sobressai o minério de ferro. Segue-se-lhe a agricultura que produz cebola, tomate, laranja, manga, alho, algodão, etc. Possui a pecuária 14 405 cabeças de gado, sendo 6 000 de bovinos. Avulta a criação de aves domésticas, com 120 000 cabeças. É também notável no município a produção de couro bovino, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 2 000,00 o alqueire geométrico (para lavoura em geral) a Cr\$ 8 000,00 (próximas à sede).

VIAÇÃO — O município possui cerca de 150 quilômetros de estradas de rodagem, quase tôdas adaptadas ao trânsito de automóveis. Está ligado ao Rio pela estrada Rio—Belo-Horizonte, que já se acha quase concluída. A essa estrada se vão entroncar: a estrada Queluz—Piranga—Ponte-Nova e a vasta rêde da Zona de Mata, por meio do ramo da União e Indústria que vai a Rio-Novo.

Belo-Horizonte centraliza a grande rêde de estradas de automóvel que se estende para todos os pontos do Estado.

Além da mencionada Rio—Belo-Horizonte, estão em tráfego as estradas: da serra do Cipó, passando pelos distritos de Venda-

Nova e Vespasiano, pelas cidades de Lagoa-Santa, Jabuticatu-
bas, Conceição-do-Mato-Dentro, Diamantina, etc.; a de Pedro-
Leopoldo, passando pelos distritos de Campanhã e Ribeirão-das-
Neves; a de Sabará; a de Santa-Luzia; e a de Barreiro.

A estrada da serra do Cipó bifurca-se no povoado Joana,
dirigindo um ramo para a sede do distrito de Riacho-Fundo,
ao norte, e outro para o povoado da Vacaria, a leste.

Está em construção a estrada que, de Conceição-do-Mato-
Dentro se dirige a Guanhães e Peçanha.

O ramo de Diamantina se ligará à estrada que vai para
Teófilo-Otôni.

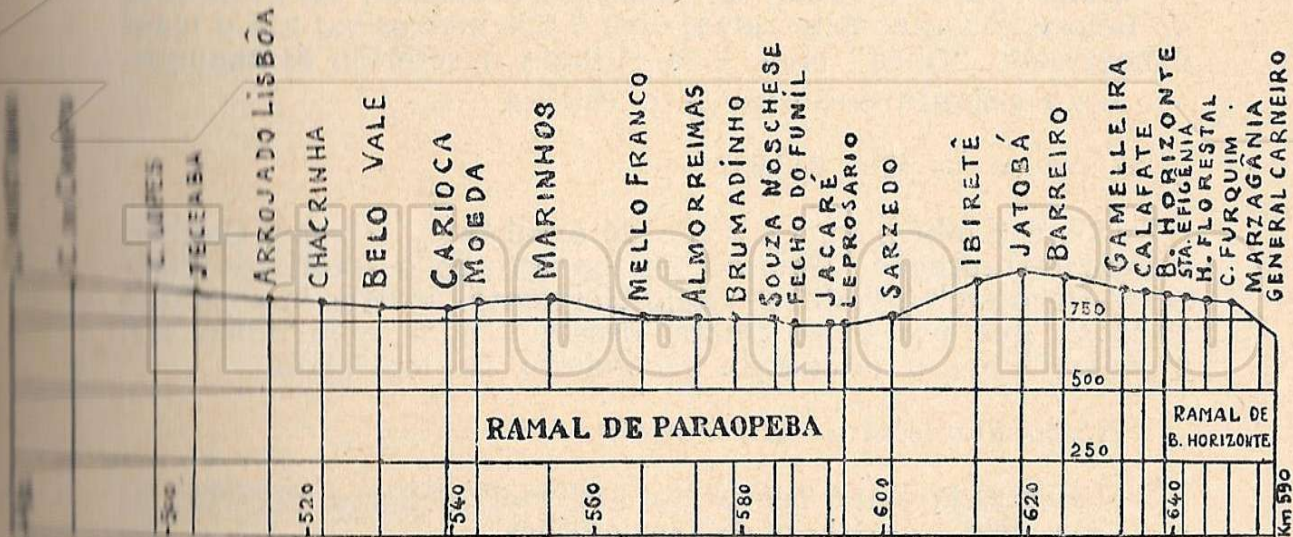
Igualmente em construção está a rodovia Belo-Horizonte—
São-Paulo.

Paralelas às da Central ficam as plataformas da estação
da Rêde Mineira de Viação. Amplas e arejadas passagens sub-
terrâneas ligam as duas estações e respectivas plataformas.
A estação da R. M. V. marca 739 km a contar da estação
inicial dessa estrada, situada em Barra-Mansa, cidade flumi-
nense por onde também passa a Central.

De Barra-Mansa parte, pois, a linha-tronco da Rêde Mineira
de Viação, que, em direções opostas, se dirige a Angra-dos-
Reis, no litoral do Estado do Rio, a 107 km, e a Patrocínio,
no Estado de Minas, a 793 quilômetros.

A linha do sul passa por Itaverá e Silva-Jardim, atingindo o
porto de Angra-dos-Reis, onde futuramente encontrará as linhas
da Central; a do norte serve aos municípios de Aiuruoca; Andre-
lândia a 135 km; Lavras a 286 km. Perdões a 314 km; Campo-
Belo a 354 km; Candeias a 379 km; Formiga a 438 km; Bambuí
a 549 km; Ibiá a 674; Patrocínio, Monte-Carmelo, Catalão (a
158 km de Patrocínio) encontrando a Estrada de Ferro de
Golias em Ouvidor.

Esta linha se ramifica: para Barbacena a 545 km passando
pelos municípios de São-João-d'El-Rei a 447 km, Tiradentes
a 460 e Prados a 477; para o município de Abaeté, (Paraopeba
a 746 km) passando por Bom Sucesso a 356 km, Oliveira a 412,
e Divinópolis a 497; para Belo-Horizonte, a 792 km, passando



por Santo-Antônio-do-Monte a 569 km e Itaúna a 694; e para Uberaba a 951 km, passando por Araxá a 763. Em Uberaba a Rêde Mineira de Viação entronca com a Mojiana.

Da linha de Belo-Horizonte parte (Soledade do Pará a 715 km) o ramal de Paracatu, passando por Pará-de-Minas a 743 km, Martinho-Campos, Bom-Despacho, Dores-do-Indaiá e Melo-Viana.

Itapecerica, Cláudio, Contagem, Bom-Jardim-de-Maria e Pitangui são sub-ramais que partem respectivamente das estações de Gonçalves Ferreira a 453 km Bernardo-Monteiro a 632 km Arantes a 110 km e Martinho-de-Campos a 428 km.

Há também, a linha suburbana de São-João-d'El-Rei a Aguas-Santas, com 14 km e a de Campolide (a 13 km de Barbacena) a Sítio, antigo ponto inicial da bitola de 0,76 m, a qual se dirige a Barrado, num percurso de 602 km.

Da estação de Ribeirão-Vermelho, no km 294 da linha de Patrocínio, saem os vapôres da navegação do rio Grande até Capetinga (208 km), pôrto que serve ao município de Guapé.

* * *

Depois de Belo-Horizonte a linha (com a bitola de 1,00 m) desce o vale do ribeirão Arrudas, sempre na direção nordeste, até entroncar com a linha do rio das Velhas na estação General-Carneiro.

Há uma diferença de nível de 141,93 m entre as estações de Belo-Horizonte e General-Carneiro. O desenvolvimento virtual, segundo a fórmula de M. BAUM, é de 60 km 437,093 m.

Nesse trecho de 14,343, quilômetros há as seguintes estações:

Santa-Ifigênia — Km 641,724

Toma o nome do arrabalde movimentado e alegre, em que está situada.

Daqui parte o ramal do Matadouro-Modêlo, da Prefeitura de Belo-Horizonte. Êste ramal com 7 500 metros vai até o lugar denominado "Onça" onde está situado o referido Matadouro.

Logo adiante encontra-se o estribo

Cardoso — Km 643,082

Que é também uma parada de arrabalde. O nome Cardoso é uma restauração. Quando foi inaugurado o trecho de "General-Carneiro" a "Minas" (Belo-Horizonte) existia já a parada Cardoso, que por longo tempo desapareceu e cujo nome era, provavelmente o de algum fazendeiro da localidade.

Hôrto Florestal — Km 644,674

Inaugurada para servir ao importante hôrto florestal aí mantido pelo Ministério da Agricultura.

No amplo pátio da estação está montada notável oficina de reparação de carros pertencente à Estrada, que aí construiu uma linha circular de 633 metros de extensão e 86 de raio. Para morada de operários está sendo construída pela Estrada a Vila Edgar-Werneck, com casas-tipo de elegante aparência.

Abadia — Km 646,594

Pouco depois

Caetano Furquim — Km 647,708

Como as precedentes, é ainda uma estação de arrabalde, se bem que menos densa, por enquanto, seja a população das suas proximidades, onde o casario é ainda esparso.

Cortados os córregos Dom-João e Olaria, chega o trem a

MARZAGÂNIA — Km 652,043

Derivado de *Marzagão*, praça africana, mudada no século XVIII para o Pará*.

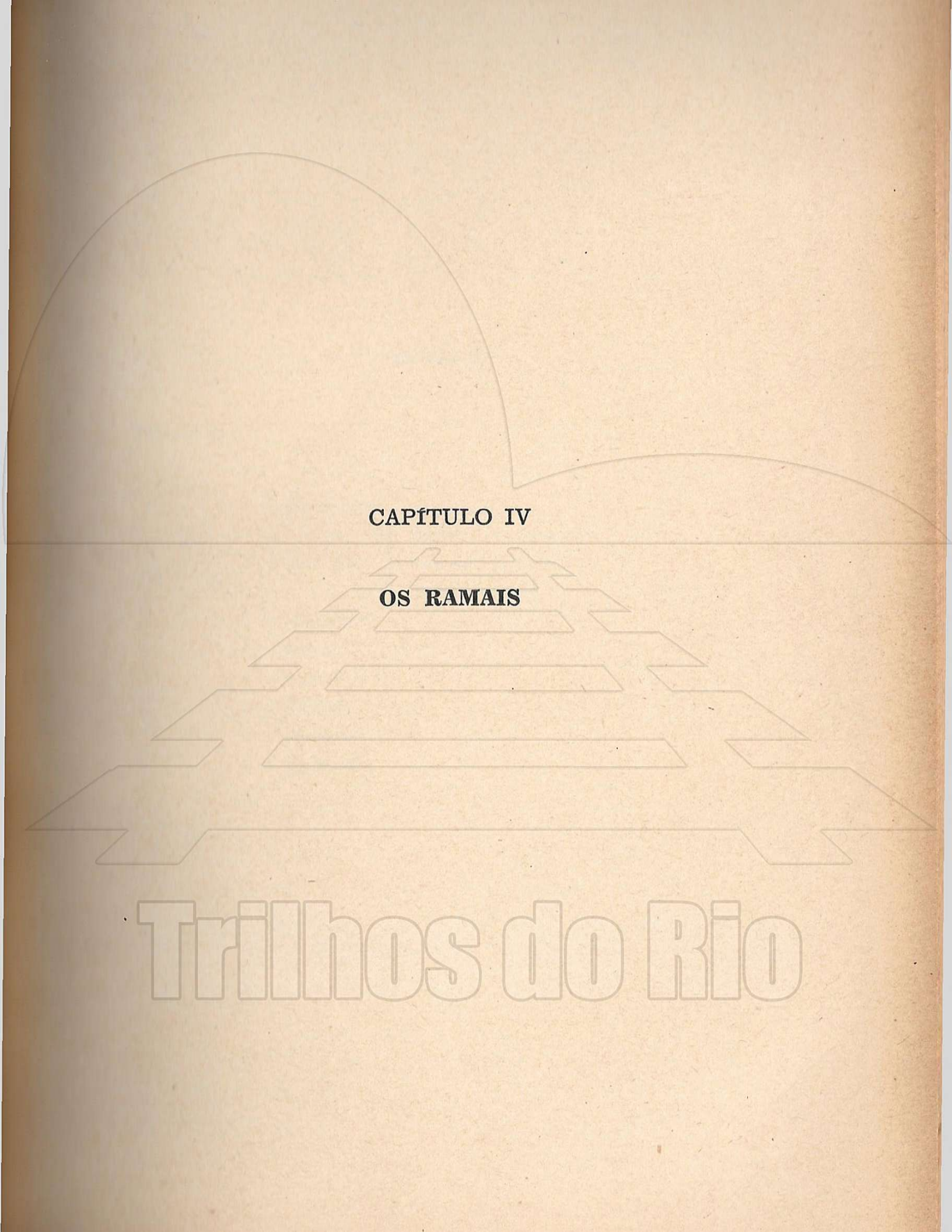
Em Marzagânia está situada uma importante fábrica de tecidos, rodeada de habitações operárias que se abrigam à sombra de uma floresta de eucaliptos.

Continuando a descer o vale do Arrudas, chega o trem a

General-Carneiro — Km 654,294

Trilhos do Rio

* Marzagão, atualmente El-Bridja, cidade marroquina que os portugueses possuíam durante dois séculos e meio e que tiveram de abandonar em 1770. As famílias portuguesas que nela habitavam, em número de 114, transferiram-se para o estuário amazônico, onde fundaram nova cidade.



CAPÍTULO IV

OS RAMAIS

Trilhos do Rio

SUMÁRIO

Ramais de :

- 1 — *Montes-Claros*
- 2 — *São-Paulo* { *Sub-ramal de Bananal*
Sub-ramal de Piquête
Variante de Poá
- 3 — *Lima-Duarte*
- 4 — *Piranga*
- 5 — *Ponte-Nova*
- 6 — *Nova-Era*
- 7 — *Diamantina*
- 8 — *Mangaratiba*

Trilhos do Rio

RAMAL DE MONTES-CLAROS

Partindo de

CORINTO — Km 852,175

O ramal toma a direção nordeste e descendo pela vertente sudoeste da bacia do rio Bicudo, atravessa, no km 864,960, uma ponte de 23,30 m; no km 867,420 outra de 11,15 m, sobre o rio Cardoso.

Aporá — Km 869,227

Corrupç. de *a-porã*; elevação ou altura bonita.

Pouco além de Aporá (km 870,800 e 871,212) o trem atravessa duas pequenas pontes (11,20m e 6,90 m); e prosseguindo sempre na direção supracitada, vai-se aproximando das margens do rio das Velhas.

No km 877,543 é este rio transposto pela ponte Doutor-Paulo-de-Frontin, de 167,00 m, junto da foz do Curimatai, cuja margem esquerda vai agora a linha subindo.

Estamos no município de Buenópolis.

Cêrca de oitocentos metros além desta ponte ficam as ruínas da extinta estação Engenheiro-Dutra, que fôra inaugurada em 4 de setembro de 1914.

No km 878,628, a linha corta um afluente do Curimatai (ponte de 11,00 m). Prosseguindo corta ainda, antes de chegar à próxima estação, mais três afluentes do rio citado, sendo o primeiro no km 888,417 (ponte de 11,00 m), o segundo no km 890,955 (ponte de 21,00) e o terceiro no km 896,882 (ponte "Dr. Francisco-Sá", de 22,00 m), perto da estação.

AUGUSTO-DE-LIMA — Km 897,231

Localizada na sede do distrito do mesmo nome. Primitiva Francisco-Sá. *AUGUSTO DE LIMA*, notável poeta e político mineiro. O primitivo nome fôra dado em homenagem ao Dr. FRANCISCO SÁ, que, como ministro da Viação em 1910, bateu a primeira estaca do ramal e em igual função, em 1926, inaugurou a estação de Montes-Claros.

Há aqui uma linha circular (km 897,023), de 991 metros de extensão e 167 de raio.

Prossegue o trem sempre à esquerda do Curimatai e à vista da serra do Cabral, que se delineia a noroeste. Outros afluentes do Curimatai são transpostos nos km 899,655 — 8,00 m; 901,564 — 16,80; 903,190 — 21,00 m; 905,615 — 4,00 m; e 907,974 — 11,30 m.

No km 912,272 o trem transpõe uma ponte de 32,10 m, sobre o ribeirão Malha-d'Alta, chegando pouco depois a

CURIMATAÍ — Km 914,800

Corrupção de *curimatã-y*; rio dos curimatás.

A estação serve ao distrito do mesmo nome, a cuja sede está ligada por estrada de automóvel, que passa pelos povoados de Santa-Bárbara e Teixeira. Em território dêste distrito está situada a lagoa Comprida.

Setecentos e quarenta metros além da estação o trem transpõe a ponte J. Dunham, sôbre o Curimataí, de 53,70 m.

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.

Guaibas — Km 918,746

Guá, baixa, vale; *ahyba*, ruím, imprestável.

Continuando sempre a subir o vale do rio das Pedras, o trem atravessa a ponte do km 926,812 (5,15 m) e chega a

BUENÓPOLIS

Rio	929,276 km
Belo-Horizonte	353,309 km
Altitude	573,720
Latitude sul	17° 52' 22",9 *
Longitude W. Gr.	44° 10' 42",2

Bueno polis — cidade de Bueno. Coronel JÚLIO BUENO BRAN-
DÃO, ex-presidente do Estado de Minas.

Riachão, era o nome da localidade quando o engenheiro PEDRO DUTRA nela traçou, em plena mata (1912), ruas e praças, iniciando a construção dos edifícios para a Matriz e para a então 11.^a Residência. Hoje é sede do município de Buenópolis. Possui 1 608 habitantes e cêrca de 400 prédios. Tanto pode a ação civilizadora da locomotiva!

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 6 escolas primárias.

POPULAÇÃO — 13 407 habitantes.

SUPERFÍCIE — 4 925 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Buenópolis, Augusto-de-Lima, Curimataí e Joaquim-Felício.

POVOADOS — *Buenópolis*: Teixeiras, Santa-Bárbara; *Joaquim-Felício*: Catôni, Bueno-do-Prado.

LIMITES — Pirapora; Bocaiúva; Diamantina; Corinto.

RIOS — Entre os vários cursos d'água que banham êste município notam-se: o rio das Velhas com seus afluentes da margem direita o Pardo-Grande e o Curimataí; e o rio Jequi-taí, tributário do São-Francisco.

* Ponto de referência: marco do I.B.G.E.

RELEVO — Município situado no Espinhaço, conta, o seu território, com partes das serras do Cabral e de Minas.

CLIMA — Salubre e sêco.

PRODUÇÃO — A base da renda do município é a pecuária, com 28 710 cabeças de gado, sendo 15 000, de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 130 000 cabeças. A agricultura produz principalmente milho, arroz, feijão e algodão. Figuram, na produção extrativa, cristal e lenha. Tecidos e açúcar de engenho são os mais importantes produtos da indústria. A produção de leite e de ovos, no município, é também apreciável. Preço das terras: Cr\$ 800,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 2 500,00 (para lavoura em geral e próximas à sede).

VIACÃO — Além da Central possui o município uma estrada de rodagem ligando-lhe a sede ao distrito de Curimataí.

* * *

Buenópolis é sede da 12.^a Inspetoria de Linha.

Serve ao distrito de Curimataí (5 km a sueste) e ao de Andiroba a noroeste.

A alguns quilômetros de Buenópolis acha-se, no distrito de Curimataí, a fonte termal Água-Quente.

Continuando a desenvolver-se pelo vale do rio das Pedras a linha corta um pequeno curso d'água (km 929,922 — 5,15 m) e transpõe na garganta do Cruzeiro, o divisor das águas do Jequitai e do rio das Velhas, acompanhando águas do Embaiçãia. Não longe da mencionada garganta fica a estação

JOAQUIM FELÍCIO — Km 945,425

A primitiva Tabua, posteriormente Embaiçãia tomou o nome do distrito em cuja sede está localizada.

Estamos na bacia do Jequitai e no vale do Embaiçãia, tributário daquele rio e cuja margem direita é, por breve trecho, tangida pela linha.

Transposta a ponte do Cana-Brava (km 948,674), de 20,00 m o trem corta ainda o córrego Água-Boa (pontilhão de 2,00 m — km 951,400) e o riacho dos Cavalos (km 953,610 — ponte de 10,75 m), antes de chegar à estação.

Catôni — Km 961,816.

Apelido de uma tradicional família oriunda do lugar.

A estação serve às povoações de Caiçara e Gameleira, situadas ao norte; e à de Curral-Novo, situada a leste.

Afastada já das margens do Embaiçãia, que toma a direção norte, a linha corta os córregos do Corredouro (km 963,986 — ponte de 12,00 m) e Lajeado (km 972,830), passa por um pontilhão de 12,00m (km 974,865), transpõe a garganta do Cesário e os córregos Pindaíba e Saçarana, seguindo a margem direita do Pindaíba, até

Bueno-do-Prado — Km 977,764.

Primitiva Caiçara. MANUEL FRANKLIN BUENO DO PRADO, engenheiro da 6.^a Divisão Provisória, em 1904.

Prosseguindo, o trem atravessa o rio Gameleira (km 972,230) sôbre uma ponte de 30,00 m, transpõe a garganta do Rodeador, corta um pequeno córrego e no km 986,090 atravessa a ponte do Jequitaiá, de 45,00 m, entrando no município de Bocaiúva.

Transposto, por fim (km 987,019), o córrego da Olaria (ponte de 9,00), chega o trem a

Engenheiro-Dolabela — Km 989,212.

Primitiva Jequitaiá, depois Camilo-Prates. LUDGERO WANDICK DOLABELA, autor dos primitivos estudos do traçado entre Corinto e Montes-Claros e empreiteiro das obras do mesmo trecho.

A estação serve às usinas de açúcar Malvina-Dolabela e Maria-Sofia, à distilaria de madeiras, e às grandes serrarias da propriedade Granjas Reunidas; serve também ao distrito de Vargem Mimosa (15 km a noroeste) e ao de Olhos-d'Água, a leste e em cujo território está situada a lagoa Comprida.*

*Granjas Reunidas — Km 994,917 ***

Granjas Reunidas, importantes estabelecimentos agrícolas pertencentes à firma Dolabela Portela & Companhia Limitada.

Prosseguindo sempre pelas altas vertentes das águas do Jequitaiá, o trem sobe até a cota 730 (km 1 004), onde apanha as águas do córrego Lavagem.***

Engenheiro-Navarro — Km 1 014,740.

Primitiva Malhada-do-Meio. JOÃO DO NASCIMENTO NAVARRO, engenheiro residente, morto em um desastre entre Itatiaia e Barão-Homem-de-Melo (linha de São-Paulo), em 1907.

Serve à povoação de Malhada-do-Meio.

Oitocentos metros depois da estação a linha corta o córrego Limoeiro (ponte de 4,40 m), e um pouco além o córrego Lavagem. Desenvolvendo-se pela bacia do Baixinho e passando pela garganta dêste nome, vai apanhar águas do riacho do

* Não confundir com a do mesmo nome, já mencionada e que fica em território do distrito de Curimataí, do município de Buenópolis.

** Com o fim de ligar a Central do Brasil à "Bahia e Minas", há o projeto de fazer partir desta estação um sub-ramal que subindo o vale do Jequitaiá e depois o do ribeirão Caatinga, passe pela sede das Granjas Reunidas do Norte e vá galgar a garganta das Perdizes, na serra Geral (cota 840km60). Daí, apanhando o vale do ribeirão Perdizes, a linha descerá até a confluência dêste com o ribeirão Ferreiros, que será acompanhado até o seu encontro com o ribeirão das Areias, por cujo vale se desenvolverá o traçado até as margens do Jequitinhonha.

Transposto êste rio, no lugar denominado Fazenda-da-Extrema, a linha seguirá em demanda do divisor das águas do Jequitinhonha e do Araçuaí, apanhando então as cabeceiras do rio Piedade e descendo até às margens do Araçuaí, que também será transposto na cachoeira do Boqueirão. Daí seguirá a linha até a cidade de Araçuaí, no km 305, a contar do ponto de partida.

*** No km 1 000 foi projetada, quando se construiu a linha, uma estação que se chamaria "Centenário".

Barro, seguindo em demanda da garganta da Estrada Real. Transposta esta, a linha contorna as cabeceiras do córrego Tabua.

A noroeste avista-se a serra dos FONSECAS, ramificação da cordilheira do Espinhaço.

No km 1 020,278 é cortado o rio Laranjeiras, por uma ponte de 10,00 m; transpostas as gargantas do Algodão e da Maria-Preta, o trem atravessa (km 1 038,018) o rio Cachoeira, por uma ponte de 41,90 m, e passando ainda pela garganta do Jatobá-zinho, desce pelo vale do Angicos, em cuja margem esquerda fica a estação

BOCAIÚVA

Rio	1 045,395 km
Belo-Horizonte	469,428 km
Altitude	662,000 m
Latitude sul	17° 06' 34",8 *
Longitude W. Gr.	43° 48' 37",5

Bocaiúva — o mesmo que *Macaúba*, *macahyba*, *bacahyba*: palmeira. (*Acrocomia sclerocarpa*, MARTIUS).

A estação está situada na cidade de Bocaiúva, cujo nome representa uma homenagem ao general QUINTINO BOCARÚVA, por ter êste conseguido a transferência da sede da vila de Jequitai, onde era localizada, para o atual sítio em que se encontra a cidade.

A primitiva povoação de Bonfim-de-Montes-Claros, depois Vila-Nova-de-Jequitai (14 de novembro de 1873) e atual cidade de Bocaiúva, (30 de outubro de 1884) possui 793 prédios, e 1 avenida, 18 ruas, 10 travessas e 4 praças.

Tem 1 escola primária e 1 instituto de assistência. É abastecida por um sortido mercado e possui matadouro.

Conta com 4 igrejas.

Está situada às margens do Guavinipã, afluente do Jequitai.

Bocaiúva é sede de um destacamento de máquinas. População da cidade: 2 057 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

HOTÉIS — Hotel Bonfim.

ESCOLAS — 14, de ensino primário.

POPULAÇÃO — 31 783 habitantes.

SUPERFÍCIE — 8 185 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Bocaiúva, Vargem-Mimososa, (72 km); Terra-Branca (88 km); Olhos-d'Água (60 km) e Guaraciama (18 km).

POVOADOS — *Bocaiúva*: Carne-Sêca, 24; Sítio, 40; Sentinela, Triunfo, Sumidouro; *Olhos-d'Água*: Pimenta e Jardim, 30.

* Ponto de referência: marco do I. B. G. E.

LIMITES — Coração-de-Jesus, Montes-Claros, Grão-Mogol,* Minas-Novas, Itamarandiba, Diamantina, Buenópolis e Pirapora.

RIOS — Os principais cursos d'água, que regam este município são: o Jequitinhonha, rio que corre para o litoral e seus afluentes da margem esquerda, o rio Tabatinga e o ribeirão Macaúbas; o tributário do São-Francisco, o rio Jequitaí, que forma a queda d'água denominada "Cachoeirão", de 1 200 C. V. e o seu afluente da margem direita, o Guavinipã.

RELEVO — Território situado entre os largos vales do Jequitinhonha e do Jequitaí, possui também planaltos pertencentes à serra do Espinhaço, com as denominações locais de serra do Cabral, serra dos Machados, serra dos Fonsecas e outras.

CLIMA — Salubre, com a temperatura média de 20°,6.

PRODUÇÃO — A renda principal do município é dada pela pecuária que conta com 134 280 cabeças de gado, sendo 75 000, de bovinos. A criação de aves domésticas eleva-se a 120 000 cabeças. Na agricultura, que é também muito desenvolvida, produz, sobretudo milho, arroz, feijão, mandioca, mamona e algodão. Notam-se, na produção extrativa madeira, cristal, lenha, dormentes, diamantes e outros. A indústria é representada pela produção de açúcar de engenho, açúcar de usina, farinha-de-mandioca e aguardente. É também grande, no município, a produção de ovos e de leite. Preço das terras: de Cr\$ 700,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 2 100,00 (para lavouras em geral e em matas).

VIAÇÃO — O município conta com a E. F. Central do Brasil, que nêle possui seis estações, e algumas rodovias como a Bocaiúva—Terra-Branca, com 96 km de extensão, quase totalmente concluída.

* * *

Partindo de Bocaiúva, o trem transpõe, setecentos e vinte metros depois da estação, o córrego Angicos (ponte de 20,00 m) e logo em seguida corta o córrego Macaúbas (ponte de 10,00 m).

Os córregos Jacarèzinho (km 1 052,750) e Jenipapeiro (km 1 054,424) são também transpostos por pontilhões de 3,00 m cada um.

Antes de passar pela vargem do Limoeiro, a linha corta ainda o riacho do Barro; o trem sobe, afim de atingir a garganta do Traçadal (altitude 739,000 m), formada por contrafortes da serra dos Veados, que se descortina a noroeste.

Camilo-Prates — Km 1 056,834

Primitiva Engenheiro-Dolabela. CAMILO PRATES, político mineiro.

Depois de cortado o córrego Traçadal por uma ponte de 10,00 m (km 1 057,750) é por fim transposta a garganta refe-

* No município de Grão-Mogol, distrito de Cristália, existe um túnel natural (Gruta-do-Cascalho), com cerca de 2 km de extensão, podendo ser atravessado de um a outro lado. Possui várias e interessantes galerias, com a temperatura sensivelmente variada de uma para outra.

rida, passando o trem da bacia do Jequitai para a do Verde-Grande *.

Apanhando agora as águas do Verde-Grande, atingido pela linha nas suas origens, o trem vai descendo as altas vertentes dêste rio.

Cortando o córrego Mucambinho, por um pontilhão de 8,00 m (km 1 071,885), desce ainda o trem, transpondo o rio Verde e chegando a

Engenheiro Pires-e-Albuquerque — Km 1 073,894

Primitiva Rio-Verde. Eng.º MANUEL PIRES DE CARVALHO E ALBUQUERQUE, sub-diretor interino da 6.ª Divisão ao tempo da inauguração do trecho que vamos percorrendo.

Esta estação serve ao distrito de Itacambira, ** do vizinho município de Grão-Mogol.

Depois da estação o trem corta o córrego Vargem-Alegre (km 1 075,950) por um pontilhão de 3,70 m. No km 1 076,690, atravessa o córrego Brejinho (pontilhão de 3,70 m); e tomando a direção noroeste, rodeia as fraldas orientais da serra dos Veados.

No km 1 086,692 é transposta uma ponte de 12,00 m, sôbre o rio das Pedras. Por esta ponte entra o trem no município de Montes-Claros, atingindo logo após a estação.

GLAUCILÂNDIA — Km 1 086,955

Serve ao distrito de Juramento cuja sede está situada 18 km a leste.

Depois de Glaucilândia é ainda o rio Verde atravessado (km 1 087,110) por uma ponte de 32,00 m.

No km 1 088,010, é transposto o córrego Mimoso (ponte de 11,70 m) cujo vale vai a linha seguindo até a garganta do Boqueirão (cota 739).

Antônio-Olinto — Km 1 106,357

ANTÔNIO OLINTO DOS SANTOS PIRES, que, como ministro da pasta respectiva, prestou serviços à viação férrea nacional.

Deixando a estação, a linha apanha águas do rio Cruzeiro, que afinal é transposto por uma ponte de 10,00 m (km 107,404) e novamente na sua direção geral de noroeste, vai buscar a

* Rio Verde-Grande — Nasce no município de Bocaiúva, distrito da sede. Nas direções S-N e L-O e com 945 km banha os municípios de Bocaiúva, Montes-Claros, São-João-da-Ponte, Francisco-Sá, Manga, Monte-Azul, Espinosa e serve de divisa entre os Estados de Minas e Bahia, desde o arraial da Caatinga (baiano) até ao pôrto de Melancias (também baiano), situado na sua foz.

São seus principais tributários: Juramento, Vaca-Brava, Cana-Brava, ribeirão São-Domingos, ribeirão das Mamonas, rio Gorutuba e rio Verde-Pequeno, na margem direita; rio Serra, ribeirão do Ouro e rio Arapoim, na esquerda.

** *Ita*, pedra, *cãa*, mato; *bir*, pontudo — pedra pontuda que sai do mato. A serra de Itacambira relembra a lagoa de Vupabuçu, em cujas margens pretendia FERNÃO DIAS encontrar os socavões de MARCOS AZEREDO, recheados de esmeraldas (1781). A povoação de Itacambira foi fundada nessa época para servir de celeiro e de guarnição do distrito das esmeraldas.

garganta dos Paus-Pretos, divisor das águas dos rios Cruzeiro e Vieira, rio êste em cuja margem direita está situada a estação de

MONTES-CLAROS

Rio	1 115,863 km
Belo-Horizonte	539,896 km
Altitude	638,000 m
Latitude sul	16° 43' 31",6 *
Longitude W, Gr.	43° 51' 52",2

Um núcleo de população em tórno da fazenda Mucambinho, originou a vila (1831) e depois (1859) cidade de Montes-Claros, primitivamente arraial de Formigas, fundado pelo capitão ANTÔNIO GONÇALVES FIGUEIRA, cunhado do tenente-general MATIAS CARDOSO DE ALMEIDA.

Construída em vasta planície, a cidade apresenta um aspecto colonial que contrasta vivamente com o bulício da sua grande atividade comercial.

O fato social da abolição teve em Montes-Claros uma das suas páginas mais brilhantes; a criação e a eficiência da Sociedade Beneficente Emancipadora, cujos frutos começaram pela carta de alforria concedida à escrava CAROLINA, a 14 de fevereiro de 1887, conforme documento da época.

Tem luz e força elétrica, mercado, telefonia, água canalizada, rede de esgotos, 4 jornais periódicos, teatro, cinema, 14 escolas primárias, 2 cursos de ensino secundário, 1 magisterial e 2 profissionais, várias agências bancárias, posto meteorológico e hospital.

Conta 3 315 prédios, 2 avenidas, 27 ruas, 10 travessas e 9 praças. Possui além da Matriz, 4 igrejas.

É sede de bispado. População da cidade 13 972 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 40; ensino primário, 35, secundário, 2, comercial, 2 e magisterial, 1.

HOTÉIS — São José e Rio-de-Janeiro.

POPULAÇÃO — 61 879 habitantes.

SUPERFÍCIE — 3 673 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Montes-Claros, Juramento, Mirabela, Miral-
ta, Patis, São-Pedro-da Garça e Santa-Rosa-de-Lima.

POVOADOS — *Montes-Claros*: Bairro-Santos-Reis, 3 —
Rebentão-dos-Ferros, 19 — Buritis, 21 — São-João-da-Vereda, 33
— São-Geraldo, 9 — Riacho-do-Fogo, 15 — *Miralta*: Veado, 6
— Tabuias. *Mirabela*: Ermidinha, 24. *Juramento*: Juramento-
Novo, 18.

LIMITES — Brasília, 108; São-João-da-Ponte; Francisco-
Sá; Grão-Mogol; Bocaiúva; Coração-de-Jesus.

* Ponto de referência: lado da igreja.

RIOS — Entre os cursos d'água, que regam êste município situado na bacia do São-Francisco, notam-se o Pacué, o São-Lamberto e o rio Verde-Grande, com o seu afluente da margem esquerda, o ribeirão do Ouro.

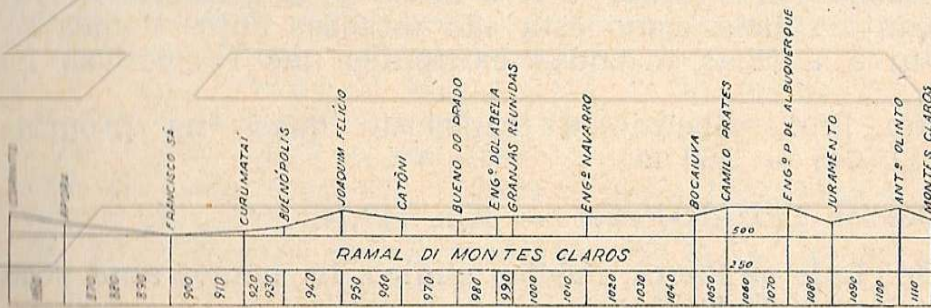
RELEVO — Território em que predominam campos, campinas e largos vales, possui, contudo chapadões pertencentes à serra do Espinhaço, com as denominações locais de Três-Irmãos, na serra do Veado, Bela e Catuni, na serra de Itacambira.

CLIMA — Bom, com a temperatura média de 22º,1.

PRODUÇÃO — É êste um dos mais ricos municípios de Minas-Gerais e a sua principal fonte de renda é a pecuária, que possui 187 590 cabeças de gado, sendo 80 000, de bovinos. A criação de aves domésticas aí atinge 420 000 cabeças. Sua agricultura é também muito desenvolvida, produzindo principalmente milho, arroz, feijão, mamona, banana, algodão, mandioca, laranja e fumo. Na produção extrativa, dão maior renda, o cristal, a madeira, a lenha e os dormentes. O município conta com indústrias de minerais não metálicos, têxtil, etc. Produz ainda em quantidade apreciável ovos, leite, açúcar de engenho, aguardente e farinha-de-mandioca. Preço das terras: de Cr\$ 1 000,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 3 200,00 (em matas).

VIAÇÃO — O município é cortado por cerca de 450 quilômetros de estradas de rodagem que se vão, rapidamente, adaptando ao trânsito de automóveis.*

O ramal de Montes-Claros está sendo prolongado até Monte-Azul numa extensão de 235 km, estabelecendo ligação com o sistema ferroviário do Norte. Já se acham entregues ao tráfego mais de 300 km reunindo oito estações.



* A Central, aí tem a sua 2.ª estação, em renda, dentro do Estado de Minas-Gerais.

A linha atravessa os seguintes municípios mineiros: Montes-Claros, Francisco-Sá, Porteirinha e Monte-Azul.

De Monte-Azul em diante a linha corta a fronteira de Minas com Bahia, a cerca de 40 km de Monte-Azul, atravessando o divisor de águas do São-Francisco e rio de Contas a 98 km de Monte-Azul, indo se entroncar na Estrada de Ferro Leste Brasileiro, no local denominado Umburana onde está a ponta de trilhos desta via férrea.

Umburana dista 270 km de Monte-Azul, pelo traçado em execução.

Esta linha, de Monte-Azul a Umburana passa pelas seguintes cidades: Espinosa, no Estado de Minas; e Urandi, e Caculé no Estado da Bahia.

RAMAL DE SÃO-PAULO

A E. F. São-Paulo — Rio-de-Janeiro foi incorporada à Central por Decreto n.º 701, de 30 de agosto de 1890 e o alargamento da bitola foi inaugurada em 1896 e concluído em 1908. Ao partir de

BARRA-DO-PIRAÍ — Km 108,222

o trem cruza uma passagem superior, atravessa os graciosos subúrbios da cidade e marginando sempre o Paraíba por entre uma série de verdejantes serros, prossegue a sua marcha. E então, aos olhos do passageiro se apresenta o grandioso cenário formado pelas ramificações da serra do Mar, à esquerda, pelas da Mantiqueira, à direita e no centro pelo pitoresco vale do Paraíba.

Esta paisagem, *mutatis mutandis*, é admirada até às proximidades de Guararema, onde o trem transpõe o Paraíba, pela última vez.

Transposta a ponte do km 110,020, vai o trem a

Pulverização — Km 110,668.

Foi instalada para servir à usina de pulverização do carvão nacional empregado pela Estrada; hoje é depósito armazenador de carvão.

Santa-Cecília — Km 112,412.

Depois de Santa-Cecília o trem corta um pequeno córrego (km 112,547) e passa por

União — Km 115,836

que, inicialmente (1920), teve o nome de Engenheiro-Neiva.

Tanto aquela como esta são estações cujos nomes se reportam a antigas fazendas existentes nas respectivas localidades.

Um lindo ribeirão é transposto quase na própria foz (km 116,545 — 5,60 m).

Doutor Luís-de-Paula — Km 117,742.

Dr. LUÍS DE PAULA, médico clínico, há longos anos residente em Barra-do-Piraí.

Depois de atravessar a ponte União (km 117,778 — 6,90 m) e a do km 117,913, passa o trem por

VARGEM-ALEGRE — Km 121,890

Situada na sede do 5.º distrito (do qual tomou o nome) do município de Barra-do-Piraí.

Aí está instalada a Colônia de Alienados mantida pelo Estado do Rio e ultimamente remodelada.

A estação serve a uma importante zona cafeeira.

De Vargem-Alegre parte o trem cortando pastagens salpicadas de cabeças de gado, isoladas umas, outras em peque-

nos grupos; "paisagem e gado" cuja melancolia mais aviva a lembrança do que foram, no Império, essas ubérrimas paragens cultivadas pelo braço negro e onde feracíssimos cafêzais tão cobiçada tornaram a abençoada nesga de terra.

Depois de Vargem-Alegre entra o trem no município de Pirai e após a travessia dos ribeirões Maria-Preta (km 125,548 — 9,70 m), e Cachimbau (km 128,628 — 10,00 m), corta um pequeno córrego (km 129,175 — 1,40 m) e chega a

PINHEIRAL — Km 130,192

Antigo Pinheiro, JOÃO BREVES PINHEIRO, antigo fazendeiro da localidade.

Pertence ao município de Pirai e goza de excelente clima com a temperatura média de 20°,8.

Pinheiral é ligada à sede do município por excelente estrada de rodagem de 20 km; à cidade de Barra-do-Pirai por outra de 25 km e ao distrito de Arrozal por outra de 12 km.

Aí se acha localizado o Pôsto Zootécnico, pertencente ao Ministério da Agricultura.

Pinheiral goza de excelente clima e é sede distrital, ligada, por estrada de rodagem, de 20 km à sede municipal de

PIRAÍ

Altitude	370,800 m
Latitude sul	22° 37' 44",4 *
Longitude W. Gr.	43° 53' 59",9

Pirai apresenta dois aspectos contrários: o de cidade moderna e o de venerável reliquia de um passado de grandeza: lindos e modernos jardins, Câmara e Cadeia, de construção leve e graciosa, ao lado de vetustos sobrados de estilo colonial que ourelam estreita e sossegada rua calçada a lajes. No fim da rua, como um traço de união entre a *urbs* e a zona rural, depara-se elevada ponte sôbre o Pirai, bem localizado, em frente, fica o vasto e sólido prédio da Santa-Casa da Misericórdia.

A cidade tem hotéis, escolas, água canalizada e iluminação elétrica. Conta cêrca de 400 prédios.

Em 1817 era freguesia. Criada vila em 1837, tomou os foros de cidade em 1874.

A igreja matriz, sob a invocação de Nossa Senhora Sant'Ana, é um lindo templo, esplêndidamente situado a meia costa da colina em cujas fraldas repousa a cidade. População da cidade: 1 788 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

POPULAÇÃO — 16 285 habitantes.

SUPERFÍCIE — 578 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Pirai, Pinheiral, Arrozal, Monumento e Santanésia.

POVOADOS — Pirai: Sant'Ana e Fontes.

* Ponto de referência: capela, (não é na matriz).

LIMITES — Barra-do-Piraí, Itaguaí, Itaverá e Barra-Mansa.

RIOS — Município situado na bacia do rio Paraíba, conta com alguns de seus afluentes pela margem direita; sendo o Piraí, o principal.

RELÊVO — Território situado na serra do Mar, possui as serras dos Tomases, das Araras, do Arrozal, etc. que são denominações locais daquela.

CLIMA — Salubre e ameno.

PRODUÇÃO — É o café o principal produto agrícola, no município, seguindo-se cana de açúcar, cereais e frutas. Na pecuária predomina o gado vacum. Há, ainda, a criação de aves domésticas, que é bem desenvolvida. Valor das terras: de Cr\$ 1 000,00 a Cr\$ 2 500,00 o alqueire geométrico.

VIAÇÃO — Além da Central, o município é servido pela Rêde Mineira de Viação e pelas estradas de rodagem: Piraí-Pinheiral (20 km); Pinheiral — Barra-do-Piraí (25 km); Pinheiral — Arrozal (12 km) e Rio—São-Paulo.

* * *

Depois de atravessar a ponte sôbre o ribeirão Três-Poços (km 135,320 — 8,90 m) o trem entra no município de Barra-Mansa e passa pela estação

Três-Poços — Km 135,768.

Nome de importante fazenda fundada por D. CECÍLIA DE MORAIS MONTEIRO DE BARROS.

Penetra, o trem, no primeiro túnel do ramal (km 137,916 — 71,06 m) e passa pela estação

Rademacker — Km 138,353.

JORGE RADEMACKER GRÜNWARD, chefe do Tráfego em 1876.

Prossegue o trem. O pontilhão do Bruno (km 141,885) e a ponte das Mercedes (km 143,165), são rapidamente transpostos. Isolado, no alto, surge à esquerda um elegante *bungalow*.

Depois do pontilhão-da Água-Limpa (km 143,828) passa o trem por

VOLTA-REDONDA — Km 144,482

Uma linda curva formada pelo Paraíba nas imediações deu o nome a uma velha fazenda ali existente e que o transmitiu à estação.

Serve ao promissor distrito de Volta-Redonda, situado além do rio, cujas margens são ali ligadas por extensa ponte.

É surpreendente o desenvolvimento desta localidade, berço da indústria básica do Brasil. Sua população vem crescendo num ritmo incessante e o que já existe é um índice seguro do surto de progresso, econômico e social, talvez sem precedentes, que virá beneficiar tôda a vasta região em que Volta Redonda está encravada.

O formidável empreendimento que é a Usina Siderúrgica Nacional está em comêço e não cabe dúvida que, quando suas diversas instalações, postas a funcionar, desenvolverem tôda a capacidade prevista, teremos ali o maior centro de indústria pesada da América do Sul e novos e amplos horizontes estarão então abertos ao Brasil.

São transpostas as pontes do Brandão (km 145,322 — 21,98 m), e do km 149,584.

No km 152,363 o trem atravessa a ponte Barra-Mansa, de 22,00 m, sôbre o rio do mesmo nome, chegando um pouco depois a

BARRA-MANSA

Rio	154,035 km
São-Paulo	345,118 km
Altitude	376,000 m
Latitude sul	22° 32' 46",5 *
Longitude W. Gr.	44° 10' 09",7

Tomá o nome do rio Barra-Mansa que aí deságua no Paraíba.

Situada à direita dêste rio, em pitoresca eminência, 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 Província do Rio-de-Janeiro foi ereta em vila, com a denominação de Vila-de-São-Sebastião-de-Barra-Mansa, em 3 de outubro de 1832. A Lei Provincial n.º 990, de 15 de outubro de 1857, deu-lhe os foros de cidade.

Capela em 1820, curato em 1829, transformou-se em matriz na data da elevação à categoria de vila.

CUSTÓDIO FERREIRA LEITE (Barão de AIURUOCA), D.^a MARIANA LEITE GUIMARÃES, ANTÔNIO MARCONDES DO AMARAL e outros, foram os iniciadores da fundação da cidade.

Possui 18 ruas, algumas muito bem calçadas a paralelepipedos e macadame, belas praças ajardinadas, bons prédios (3 000 em todo o distrito) e cêrca de 1 800 na cidade.

Há um grupo escolar, 6 escolas isoladas, um curso de Teologia, uma Escola Normal, a Escola Monteiro de Marros e a escola noturna Vieira da Silva. A biblioteca municipal conta com 3 370 volumes e a cidade conta 7 jornais periódicos.

É dotada de luz e fôrça elétrica, água canalizada, rêde de esgotos e telefonia.

O edifício da Prefeitura, construído em 1861, é de imponente beleza arquitetônica. A matriz é das mais belas do interior fluminense.

A agência do Banco do Brasil, o Moinho Santista, de 7 andares, o Grupo Escolar, o Cassino, destacam-se entre os mais importantes edifícios.

A praça do Centenário, fronteira à Prefeitura, executada pelo consagrado paisagista GLAZIOU, o mesmo que traçou a Quinta de Boa-Vista, encanta pela sua beleza. Foi modernizada e

* Ponto de referência: igreja matriz, margem direita do rio Paraíba.

conta com inúmeras diversões, que constituem grande prazer para as crianças.

Muito linda igualmente, é a praça Ponce de León, em frente à Matriz, com moderno sistema de iluminação elétrica subterrâneo e confortáveis bancos de cimento armado.

A principal artéria da cidade é a avenida Joaquim Leite, de grande largura, com uma série de refúgios ao centro.

A Assistência aos Necessitados e a Santa Casa de Misericórdia, piedosos institutos de caridade, merecem menção especial.

Além das capelas de Santa-Cecília, São-Benedito e Nossa-Senhora-Aparecida, possui a cidade uma bela matriz, consagrada a São-Sebastião.

População da cidade: 8 957 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 43; de ensino primário, 40; secundário, 1; magisterial, 1 e superior, 1.

HOTÉIS — Hotel Oeste, Grande Hotel, Hotel de Estação, Hotel Brasil, Hotel São-Sebastião e Hotel Careca.

POPULAÇÃO — 26 648 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 045 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Barra-Mansa, Ribeirão-da-Divisa, Falcão, Nossa-Senhora-do-Amparo, Quatis, Rialto, Ribeirão de São-Joaquim e Volta-Redonda.

POVOADOS — *Quatis*: Glicério e Joaquim-Leite.

LIMITES — Estado de Minas-Gerais, Barra-do-Pirai, Itaverá, Estado de São-Paulo e Resende.

RIOS — Município situado em partes das bacias do Paraíba e do Prêto, conta com grande número de cursos d'água. Possui, no rio Prêto, a cachoeira do mesmo nome, de 3 400 C. V.

RELÊVO — Território abrangendo a serra do Mar, o vale do Paraíba e a Mantiqueira, possui nesta última, as serras do Amparo e do rio Bonito.

CLIMA — Sêco e ameno.

PRODUÇÃO — É a pecuária, a base da economia do município, possuindo um rebanho de 39 600 cabeças, sendo de bovinos 30 000. Atinge 150 000 cabeças a criação de aves domésticas. Seguem-se-lhe a indústria, que bem desenvolvida conta com fábricas de massa alimentícias, indústrias de couro, de carvão, de cal, etc. A agricultura é variada, porém reduzida. Preço das terras: de Cr\$ 2 000,00, o alqueire geométrico (para lavoura em geral a 5 000,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — O território de Barra-Mansa é cruzado pela E. F. Central do Brasil e pela Rêde Mineira de Viação; * a Central atravessa-o por 38 quilômetros, de Três-Poços a Ribeirão da Divisa.

* A Rêde Mineira de Viação, resultou da fusão de três estradas de ferro existentes até 1931, no sul e oeste do Estado de Minas-Gerais — Rêde de Viação Sul-Mineira, administrada pelo Executivo estadual; Estrada de Ferro Oeste de Minas, propriedade do Governo Federal e arrendada ao Estado e a Estrada de Ferro Paracatu.

Barra-Mansa é estação inicial da Rêde Mineira de Viação, que em direções opostas, se dirige a Angra-dos-Reis, no litoral do Estado do Rio, a 107 km e a Patrocínio, no Estado de Minas, a 793 quilômetros.

Além das de ferro, existem as estradas de rodagem de Volta-Redonda a N. S. do Amparo, com 24 km a de Ribeirão da Divisa a Quatis; a de Barra-Mansa às margens do rio Prêto; a de Barra-Mansa a Itaverá, com 30 km; e a de Barra-Mansa a Bananal, em São-Paulo, com 22 quilômetros.

* * *

De Barra-Mansa segue o trem pela direita do Paraíba e sempre em sentido oposto ao seu curso.

Há trechos de impressionante beleza no vasto cenário que o rio sulca com as suas águas, ora espumosas e murmurantes, ora serenas e silenciosas como as de um lago tranqüilo.

No km 154,810 é atravessada uma ponte.

Saudade — Km 156,473.

Saudade, palavra que já perdeu os decantados foros de exclusividade para a nossa língua, (CAROLINA MICHAELIS — *A saudade portuguesa*), se bem que continue a “soar meigamente”, máxime, aos ouvidos de quem viaja. Uma saudade, provavelmente, deu o nome à primitiva fazenda ali existente, que o transmitiu à estação.

Aqui se verifica o entroncamento do sub-ramal de Bananal.

Logo além da estação, a linha atravessa a ponte do Bananal, de 51,86 m, sobre o rio do mesmo nome (km 157,609); depois margeia o Paraíba muito de perto, correndo o trem por entre as águas largas e tranqüilas e os montes sucessivos da encosta abrupta; é transposto o córrego Goiabal (km 162,172 — 6,00 m); já se começam a perceber as cristas azuladas da imponente Mantiqueira.

Transposta a ponte de Pombal (km 164,364 — 6,02 m), chega o trem a

Pombal — Km 164,798.

Nome de antiga fazenda situada na localidade.

O trem corta o córrego Lagoinha (km 168,417), pela ponte da Boa-Viagem (5,54 m), e passa pelo estribo

Primavera — Km 169,190.

A esquerda aparece, graciosa e humilde, a capelinha erguida a expensas dos operários da antiga pedreira de Ribeirão da Divisa; é transposta a ponte dos Órfãos (km 169,723 — 18,00 m); no km 171,005, ponte de 7,00 m.

E agora melhor se divisam os cimos da serra, que por fim se revelam em tôda a plenitude da sua grandeza, na estação

RIBEIRÃO-DA-DIVISA — Km 172,910

A antiga “Divisa”, Primitivamente chamada Passa-Vinte, tomou o nome de Floriano em homenagem ao marechal Flo-

RIANO PEIXOTO, que fôra procurar na amenidade de seu clima salubre o lenitivo para males incuráveis, e que aí veio a falecer em 1895, na fazenda do Paraíso, pertencente ao Dr. BENJAMIM FRANKLIN. Essa fazenda fica situada à esquerda, um pouco antes da estação. Acaba de tomar a nova denominação de Ribeirão-da-Divisa.

Bem em frente ao distrito, o Paraíba apresenta soberbo aspecto, infletindo para o sul, como se quisesse, líquido gigante, fugir da mantiqueira, gigante de pedra que lhe obumbra a margem esquerda em larga parte do curso.

A estação, que está situada na sede do distrito de Ribeirão-da-Divisa, serve à povoação de Remédios.

Ao partir, a linha atravessa o córrego Cachoeira (km 173,050 — 6,00 m), entra no município de Resende e inflete para sueste, abandonando por um breve trecho a margem do Paraíba; e por entre a linda paisagem, (que à direita é grandiosa) corta o rio Barreiro na ponte de Santo-Antônio-dos-Barreiros, de 27,22 m (km 180,545), e passa por

Bulhões — Km 179,803.

ANTÔNIO MARIA DE OLIVEIRA BULHÕES, engenheiro chefe da 3.^a Divisão (Pessoal Técnico) em 1870.

Neste trecho, ao norte, distingue-se o alvo casario do povoado do Queima-Pita, assente à esquerda do Paraíba, e onde termina a linha férrea da Usina Pôrto-Real.

Os ribeirões do Barbosa — ponte do Suspiro, de 5,70 m (km 186,379), e Raso, bem como o córrego Taquara (km 187,123 — ponte da Jararaca, de 5,82 m), e o pontilhão dos Inglêses (km 187,813), são atravessados pela linha entre Bulhões e

Oliveira-Botelho — Km 188,868.

Chamou-se, durante muito tempo Oliveira-Botelho, voltou, em 1930, ao seu primitivo nome — Surubí. Agora é de novo Oliveira-Botelho.

Era o ponto inicial da extinta E. F. Resende a Bocaina, que tinha como *terminus* a estação Tibiriçá, além de Barreiro, cidade paulista situada a 39 km e assente na serra da Bocaina, em cuja vertente meridional tem origem o Paraíba.

Um pouco adiante da estação passa o trem para a margem esquerda do Paraíba, transpondo-o na ponte de Surubi, de 119,48 m (km 189,191).

E depois de transpor o ribeirão Lambari (17,76 m — km 190,029) chega a

AGULHAS-NEGRAS

Rio	190,777 km
São-Paulo	308,376 km
Altitude	394,690 m
Latitude sul	22° 28' 27",1
Longitude W. Gr.	44° 26' 50",3

A estação, localizada no distrito do mesmo nome, serve à cidade de Resende.

Resende é cidade desde 13 de julho de 1848 e sede de um dos maiores municípios do Estado do Rio. Foi fundada em 1744 por SIMÃO DA CUNHA GAGO, vindo de Aiuruoca. Em 1747 construía-se a capela de Nossa-Senhora-da-Conceição, confiados os serviços do culto ao padre TEIXEIRA PINTO. A 24 de julho de 1849 era vila, levantada pelo coronel FERNANDO DIAS PAIS LEME. Teve o nome de Paraíba-Nova e depois o de Campo-Alegre. Era o Timburibá, do gentio.

Tem bons edifícios (possui cêrca de 1 100 prédios), ruas belamente calçadas a paralelepípedo, templos suntuosos, excelente teatro, grande Casa de Misericórdia, imprensa periódica. Conta 13 escolas primárias, 2 cursos de ensino secundário, um magisterial e um profissional.

Ai foi localizada a Escola Militar das Agulhas-Negras, notável realização que propiciou a Resende formidável impulso. São prédios e instalações modelares que vieram dar à bucólica cidade aspecto moderno e desusado movimento.

Na praça Pereira Barreto, ergue-se o busto do Dr. LUÍS PEREIRA BARRETO, médico e cientista de mérito e grande criador.

Ao lado do busto do Dr. OLIVEIRA BOTELHO, na praça do mesmo nome, fica o monumento ao café, oferecido pela Sociedade Nacional de Agricultura, em 9 de dezembro de 1922. É um artístico obelisco em granito e bronze, rodeado de pés de café. o monumento significa a homenagem prestada ao município de Resende, por ter sido no seu solo plantado o primeiro cafeeiro do Brasil.*

Uma esplêndida ponte metálica, com 257 metros, liga o distrito à cidade, na margem esquerda do rio.

Resende é sede da 3.^a Inspetoria de Linha. População da cidade: 5 139 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 51; de ensino primário 44, secundário 2; doméstico 1; magisterial 1; superior 1 e de categoria não especificada, 2.

HOTÉIS — Hotel Aliança, Hotel Mira-Serra, Hotel dos Viajantes e Hotel Central.

POPULAÇÃO — 27 659 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 381 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Resende, Agulhas-Negras, Itatiaia, Fumaça, Pedra-Selada, Pirangaí e Pôrto-Real.

POVOADOS — Bulhões, Queima-Pita, Babilônia, Estalo, Buraco-Quente, Barreirinha, etc.

LIMITES — Barra-Mansa, Estado de Minas e Estado de São-Paulo.

RIOS — Município situado em partes das bacias dos rios Paraíba e Prêto, conta com grande número de cursos d'água.

* ELISÉE RECLUS afirma que o "primeiro cafeeiro, vindo de Cayenne, foi introduzido em Belém (Pará) em 1727".



MACIÇO DE ITATIAIA — Aspecto das Pedras Assentadas; ao fundo, as Prateleiras — (No município de Resende — E.-do-Rio-de-Janeiro)

Possui as cachoeiras: Marombas (15 00 C. V.) no rio Campo-Belo, afluente da margem esquerda do Paraíba; Patos (1 913,60 C. V.) e Fumaça (5 000 C. V. — 270 m de queda) no rio Prêto; Funil (24 495 C. V.), e Paredão (25 560 C. V.) no rio Paraíba.

RELEVO — Território abrangendo ao sul a serra do Mar, ao centro, o vale do Paraíba e ao norte a Mantiqueira, possui, nesta última as serras do Tenifel, da Pedra-Selada a Negra e a do Itatiaia, com o pico do Itatiaiuçu (2 787 m de altitude) nas Agulhas-Negras.

CLIMA — Muito procurado. Temperatura média: 20°,7.

PRODUÇÃO — A base do rendimento econômico do município é a pecuária, que bem desenvolvida conta com 128 500 cabeças de gado, sendo 110 000 de bovinos. A criação de aves domésticas soma 25 000 cabeças. A agricultura é variada. Na produção extrativa nota-se o carvão. O município produz, ainda, em grande escala álcool, açúcar, manteiga, queijos, leite, bebidas e massas alimentícias. Preço das terras: de Cr\$ 1 500,00 o alqueire geométrico (para lavoura em geral) a Cr\$ 3 000,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — A estrada "Presidente Pedreira", de Ribeirão-da-Divisa a Itatiaia, onde se bifurca, seguindo um dos ramos para a serra do Picu e o outro para a ponte do Salto, na divisa com o município de Queluz; a de Resende às margens do rio Prêto (36 km); a de Resende a Santo-Antônio-dos-Barreiros,

nas divisas do Estado de São-Paulo; a de Resende a Barreiro, que aproveitou o leito da extinta estrada de ferro Resende a Bocaina; e a Rôdo-Riachuelo, com 27 km ligando a cidade à estrada Rio - São-Paulo.

Há também a linha férrea da Usina Pôrto Real, com 18 km de extensão.

* * *

De Resende vai o trem atravessar a ponte de Três-Morros (km 192,522); e a de Portinhos, de 15m,56, sôbre o rio do mesmo nome (km 194,776). Passando depois por

Marechal-Jardim — Km 197,799

(Marechal JERÔNIMO RODRIGUES DE MORAIS JARDIM, diretor da Estrada de 1894 a 1896)

Vai atravessar ainda as pontes do Rio-Bonito (km 198,706), sôbre o rio do mesmo nome e de Santo-Antônio (km 202,564), sôbre o rio Campo-Belo (38m,80 e 33m,99, respectivamente). Depois transpõe uma passagem inferior (km 203,243), e chega a

ITATIAIA — Km 203,741

Sítio muito pitoresco, possuindo um hotel para veranistas, insuficiente, aliás, para o grande número de pessoas que, na estação calmosa, procura o refrigério da sua amena temperatura.

Está localizada na sede do distrito de Itatiaia, ex-Campo-Belo.

Nestes últimos anos as construções têm aí aumentado sensivelmente, valorizando-se muito os terrenos mais próximos à estação. Em Itatiaia está situado um Hospital Militar modelo.

E' daí que partem os excursionistas em demanda de um dos pontos mais elevados desta formosa terra de Santa-Cruz, as Agulhas-Negras, na serra do Itatiaia (2 784,40 metros de altitude).

“O Itatiaia, escreve o Dr. REBOUÇAS, não é sômente 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 Império, por uma cômoda via férrea”. Bem recentemente, o Dr. CLODOMIRO VASCONCELOS, agudo espírito que, na faina louvável de dotar o seu Estado, como dotou, de uma boa corografia do Estado do Rio, aí realizou várias ascensões.

No Parque Nacional do Itatiaia (inaugurado a 24 de janeiro de 1937) situado em Monte-Serrat — terras da antiga fazenda do barão de MAUÁ — encontra-se, a 1 960 m de altitude, o pomar das macieiras”, criado pelo imperador D. PEDRO II.

O Hotel “Mira-Serra” recomenda-se pelo seu confôrto e pela sua situação em frente à serra. O “Repouso Itatiaia” é uma excelente pensão, situada a 850 m de altitude. Há ainda a fazenda dos BERNARDES, que proporciona aos seus hóspedes um ótimo tratamento.

Da estação da estrada de ferro ao Parque Nacional distam 10 quilômetros e à base das Agulhas-Negras, 32.

A estrada (caminho de tropa), que conduz às Agulhas-Negras, margeia o rio Campo-Belo até Prateleiras,* além do Pôsto Meteorológico (2 199 m de altitude).

Ao deixar Itatiaia, o trem se afasta do Paraíba, subindo o vale do ribeirão Santo-Antônio que é por fim transposto; cortando, porém, mais adiante (km 210,628), o ribeirão Itatiaia (ponte de 16m,46), de novo a linha se aproxima do rio, em cuja margem esquerda fica

Nhangapi * — Km 211,102

Antiga Itatiaia. *Ita*, pedra; *tiái*, que se levanta e também dente, entalhe; pedra que se levanta em pontas.**

Subindo agora o vale do ribeirão Itatiaia, e depois o de seu afluente ribeirão das Conchas (transposto no km 215,515 — ponte de Santa-Cruz, de 3m,99), chega o trem a

Engenheiro-Passos — Km 216,554

Primitiva Boa-Vista. Dr. FRANCISCO PEREIRA PASSOS, um dos grandes diretores da Central.

Última estação situada em território fluminense, onde o trem transpõe ainda duas pequenas pontes: a da Boa-Vista de 6m,80 (km 216,848), e a do km 218,864 (4m,16).

Clima ameníssimo e procurado por veranistas que encontram, em várias fazendas do lugar, confortável hospedagem.

No km 217,700 entra o trem em terras da fazenda do Salto (área total 1 596 320 m²), de propriedade da Estrada, que aí possui vasta plantação (131 723 pés) de eucaliptos e de essências indígenas (342 árvores).***

Na foz do rio Salto (km 219,356), passa o trem outra vez para a direita do Paraíba, pela ponte do Salto, de 42m,60, entrando no Estado de São-Paulo.****

Pela margem esquerda do Paraíba estendem-se as terras da fazenda acima referida até as proximidades de

Engenheiro-Bianor — Km 221,559

BIANOR SILVANO DE MENDONÇA, ajudante técnico da 5.^a Divisão, em 1900.

Situada no município de Queluz e cinco quilômetros aquém da primeira das dezesseis cidades do grande Estado, atravessadas pela Central.

* Prateleiras são, no maciço do Itatiaia, picos graníticos em forma de imensos livros, enfileirados como em estantes, a 2 539 m de altitude.

** *Ita*, pedra; *tiái*, que sua; nome comum a tôdas as serras de vertentes suando rios (DIOGO DE VASCONCELOS).

*** O número total de árvores existentes nas três fazendas pertencentes à Central era, em 31 de dezembro de 1931, de 584 545.

**** A linha atravessa a cachoeira do Salto. É digna de nota a diminuta largura do canal por onde correm, logo acima da ponte, as águas comprimidas do Paraíba: quatro a cinco metros, no máximo. Cinquenta quilômetros acima, entretanto, êsse mesmo Paraíba permite a navegação franca por embarcações de pequeno porte: entre Valparaíba e Quiririm, com efeito, na extensão de 130 quilômetros, o rio tem a largura média de 85 metros e a profundidade mínima de 1m,20.

Como se verá, não são “cidades mortas”; antes, são florescentes cidades animadas da mesma seiva de vitalidade que se nota em tôdas as regiões do país e que fornecem à Estrada um apreciável contingente de passageiros e de mercadorias. Nada concorre para desanimá-las, no acompanhar o progresso das suas co-irmãs paulistas; se outras estão localizadas em regiões cafeeiras de mais fortunoso aspecto comercial, nenhuma se lhes avanta na situação climatérica, na posição geográfica e nas próprias tradições, que também vivificam.

No km 224,872 é atravessada a ponte do Moinho.

QUELUZ

Rio	228,064 km
São-Paulo	271,089 km
Altitude	470,870 m
Latitude sul	22° 36' 06",0 *
Longitude W. Gr.	44° 46' 42",0

Queluz é nome de além mar, cuja etimologia foi impossível descobrir; batizou-a o capitão general ANTÔNIO MANUEL DE MELO CASTRO E MENDONÇA, português de lei. **

Antigo aldeamento de índios Puris,*** já em 1803 era freguesia de São-João-Batista-de-Queluz, tornando-se município em 1842 e elevando-se à categoria de cidade em 10 de março de 1876. É sede de comarca, abrangendo o município de Pinheiros.

Está situada em sítio aprazível, possui bons edifícios de um e outro lado do rio e tem grande movimento comercial. Conta cêrca de 500 prédios.

Possui 1 grupo escolar, abastecimento d'água, esgotos e telefonia. População da cidade: 2 159 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 11 de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel Central.

POPULAÇÃO — 5 229 habitantes.

SUPÉRFICIE — 196 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Queluz.

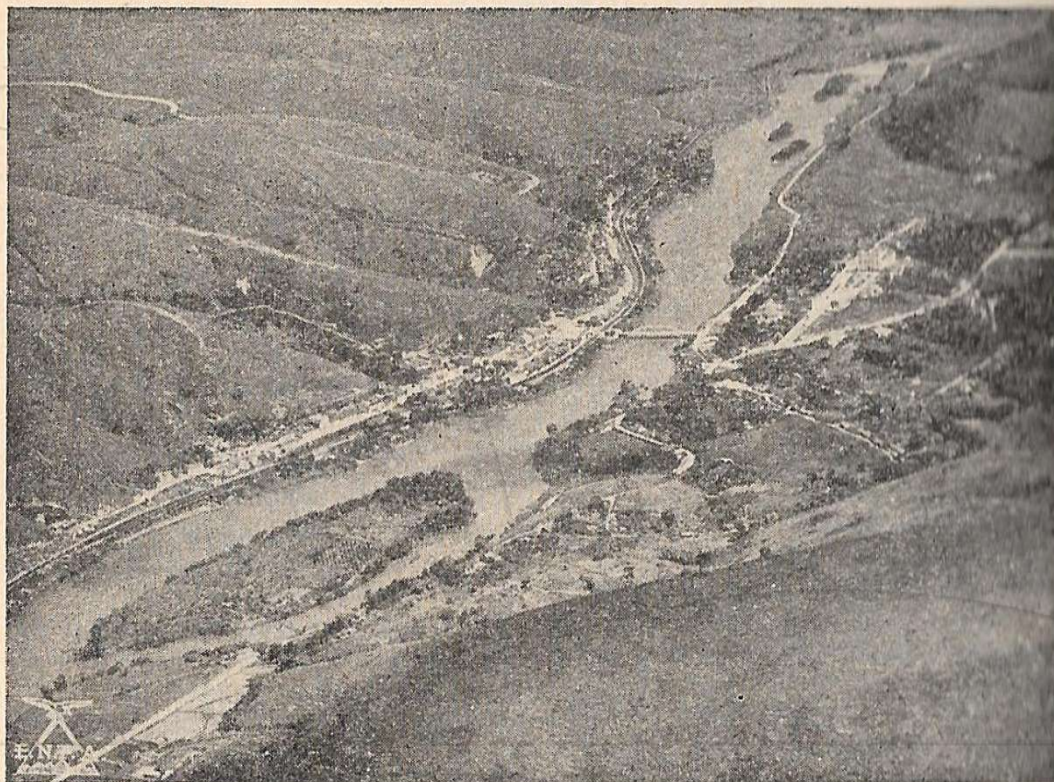
POVOADOS — Vila-Queimada, Bianor.

LIMITES — Lavrinhas, Estado de Minas-Gerais, Estado do Rio-de-Janeiro, Areias e Silveiras.

* Ponto de referência: matriz da cidade.

** Dando-lhe o nome de Queluz, quis por certo o seu padrinho honrar o velho e histórico Palácio Real de Queluz.

*** Sobre a fundação do aldeamento, costumes, índole e religião dos Puris, existe no livro do tombo da matriz uma curiosa notícia, escrita pelo padre FRANCISCO DAS CHAGAS LIMA, a quem foi confiada a direção do aldeamento e que com desinteressado zelo e proveitosa dedicação, promoveu rapidamente a prosperidade da aldeia.



QUELUZ — Vista geral da cidade

RIOS — Município situado em parte da bacia do rio Paraíba, possui alguns cursos d'água, notando-se os rios Claro e do Salto, afluentes da margem esquerda do Paraíba, e, neste mesmo rio, a cachoeira "Salto e Paredão", de 25 560 C.V.

RELÊVO — Território situado no vale do Paraíba e nas encostas meridional da Mantiqueira e setentrional da serra do Mar, possui naquela a serra dos Ivos.

CLIMA — Muito ameno e saudável.

PRODUÇÃO — E' a pecuária a base econômica do município, com 14 790 cabeças de gado, sendo 11 185 de bovinos. A agricultura é variada, porém reduzida. O município produz, ainda, em quantidade apreciável, carvão vegetal, gêneros alimentícios, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 1 500,00 o alqueire geométrico, para cereais, etc. a Cr\$ 3 000,00 (em matas).

VIAÇÃO — Pinheiral, a 19 km e Areias, a 12, são servidas pela estação de Queluz, que, como tôdas as cidades paulistas cortadas pela Central, está ligada a São-Paulo por uma estrada de automóveis de primeira ordem, (a Rio—São-Paulo), recentemente inaugurada e da qual partem ramificações para todos os municípios circunvizinhos. Assim é que Bananal, a 26 km, Barreiro, a 16, Silveiras, a 25, são localidades também servidas pela estação.

Ao deixar Queluz, roda o trem, passando pelo pontilhão do km 228,153, pela ponte da Figueira (km 230,172 — 5,00 m) e pela estação

Inspetor-Otalício — Km 232,806

Primitiva Desvio-da-Pedreira. OTALÍCIO DOS SANTOS, inspetor de estações, estupidamente assassinado (1927), na plataforma da estação de Santos-Dumont, quando no desempenho das funções do seu cargo.

Aí instalou a Central um “britador” para o aproveitamento da excelente pedra da serra da Fortaleza, na macadamização da linha.

Prosseguindo, passa o trem pela ponte do Remador (km 233,394 — 4,90 m), pela ponte do Magalhães (km 236,445 — 10,02 m), e pela estação

Queimada — Km 236,780

A estação foi construída no próprio local em que outrora existiu uma aldeia de índios Puris.

Não longe dêsse aldeamento ficava uma vila, sentinela avançada da civilização na conquista mansa dos primitivos senhores das nossas selvas.

Aos domingos, o sino alegre da Matriz conclamava os fiéis para assistirem ao sacrifício máximo do Salvador.

Porque os pobres índios sistematicamente se demorassem a comparecer à hora da missa, os padres (dizem) resolveram chamá-los à ordem.

Em represália, os índios reuniram-se e, uma noite, puseram fogo à povoação, que no dia seguinte nada mais era do que uma *vila queimada*.

Atravessando a ponte (13,70 — km 240,962), sôbre o córrego Gregório, entra o trem no município de Lavrinhas.

Depois de transpor o pontilhão do km 241,829, a ponte do Gaspar (km 242,015 — 5,90 m) e de atravessar novamente o Paraíba pela ponte de Lavrinhas, de 67,20 m (km 244,760), marcha o trem deixando, à direita, o vasto prédio do Colégio Salesiano, localizado um pouco aquém de

LAVRINHAS

Rio	245,700 km
São-Paulo	253,314 km
Altitude	507,312 m

Antigas lavras existentes na região, onde, ainda hoje, se encontram jazidas de ouro e de diamantes para os lados da Mantiqueira, deram, provavelmente, o nome à aprazível cidade, que possui 149 casas, excêntricamente edificadas às margens do Paraíba. Elegante ponte sôbre o rio encachoeirado liga as duas partes da graciosa cidade.

Corresponde ao território do ex-município de Pinheiros que fôra criado a 27 de junho de 1881, no qual, criava-se, por lei estadual n.º 1592, de 28 de dezembro de 1917 o distrito de

Lavrinhas instalado no ano seguinte, a 7 de maio. Agora, por ocasião da nova divisão territorial do Estado de São-Paulo, a vigorar no período de 1.º de janeiro de 1945 a 31 de dezembro de 1948, como dispõe o decreto-lei estadual n.º 14 334, de 30 de novembro de 1944, Pinheiros perdeu a categoria de cidade e em consequência as funções de sede municipal, o que passou para Lavrinhas, alçada, assim, à categoria de cidade e de sede do município de igual nome. Portanto, o âmbito municipal continuou o mesmo de antes; o que houve foi uma mudança de sede e em consequência uma mudança no nome do município. O município de Lavrinhas, criado pelo já mencionado decreto-lei estadual n.º 14 334, pertence à comarca de Cruzeiro. A cidade conta com 807 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — total 10; de ensino primário, 8; secundário, 1 e superior, 1.

POPULAÇÃO — 3 874 habitantes.

SUPERFÍCIE — 267 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Lavrinhas.

POVOADOS — Rio-Claro, Jacu e Pinheiros.

LIMITES — Estado de Minas-Gerais, Queluz, Silveiras e Cruzeiro.

RIOS — Município situado em parte da bacia do Paraíba, possui, regando-lhe o solo muitos cursos d'água.

RELÊVO — Território situado na encosta meridional da Mantiqueira, conta com um solo de muitas elevações, sobresaindo a serra Fina.

CLIMA — Saudável e ameno.

PRODUÇÃO — É a pecuária, a base econômica deste município, com 5 584 cabeças de gado, sendo 2 958 de bovinos. A criação de aves domésticas monta a 7 860 cabeças. Segue-se a agricultura, produzindo milho, feijão, arroz, etc. Na indústria extrativa nota-se o carvão. Possui o município fábricas de massas alimentícias. Preço das terras: de Cr\$ 1 500,00, o alqueire geométrico (para lavoura em geral) a Cr\$ 3 000,00 (em matas e próximas à sede).

VIACÃO — Além da linha Central possui o município estradas de rodagem, entre as quais, a que liga Lavrinhas a Pinheiros (12 km) e a Lavrinhas-Silveiras (15 km).

* * *

A passagem por este município relembra a célebre caverna, com diversas divisões, formada por uma laje considerável e que foi, outrora, habitação de índios; esta caverna fica situada no bairro Rio-Claro, na Mantiqueira.

A estação serve ao município de Silveiras, cuja sede dista 15 quilômetros.

Deixando Lavrinhas, o trem atravessa os ribeirões Jacumirim; Jacu, pela ponte do mesmo nome (km 246,495 — 32,00 m);

passa pela garganta dos Criminosos (km 248); corta o ribeirão Lopes, pela ponte do Lopes (26,70 m — km 250,536) entrando no município de Cruzeiro. Corre sôbre as pontes do Novais (km 351,067 — 364-464) e chega a

CRUZEIRO

Rio	252,382 km
São-Paulo	246,771 km
Altitude	514,012 m
Latitude sul	22° 34' 38",7 *
Longitude W. Gr.	44° 57' 31",2

A antiga Embaú adotou o religioso nome de Cruzeiro, cuja origem é óbvio declinar.

É cidade desde 1838 e remonta ao ano de 1781 a sua fundação. Em terras doadas por JOÃO FERREIRA DA ENCARNAÇÃO erigiu o sargento-mor ANTÔNIO LOPES DA LAVRE uma capela sob a invocação de Nossa-Senhora-da-Conceição. A 19 de fevereiro de 1846 era a povoação elevada a freguesia e a 6 de março de 1871 à categoria de vila.

A lei n.º 789, de 2 de outubro de 1901, transferiu a sede do município para a estação de Cruzeiro, retomando a antiga sede o seu primitivo nome de Embaú.

Possui mais de 2 800 prédios, muitas escolas, 38 ruas amplas e alinhadas, com bons edifícios. Praças ajardinadas.

Centro comercial de grande importância, com muitas indústrias em próspera atividade. Cruzeiro tem-se desenvolvido extraordinariamente nestes últimos anos.

Possui 11 escolas primárias, 2 cursos de ensino secundário, um de magisterial e 2 de profissional.

Estão aí situadas as oficinas da Rêde Mineira de Viação, com cêrca de 1 200 operários.

A cidade é iluminada a luz elétrica, tem rêde de esgotos, telefonia urbana e interurbana e água canalizada.

Nela se encontram dois confortáveis cinemas, um dos quais, o Cine-Teatro Capitólio, com lugares para 1 000 pessoas. População da cidade: 11 863 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 27; de ensino primário, 22; secundário, 3; comercial, 2; e magisterial, 1.

HOTEIS — Hotel Globo, Hotel Rio - São-Paulo, Hotel Comercial, Hotel Brasil e Hotel Hildebrando.

POPULAÇÃO — 16 714 habitantes.

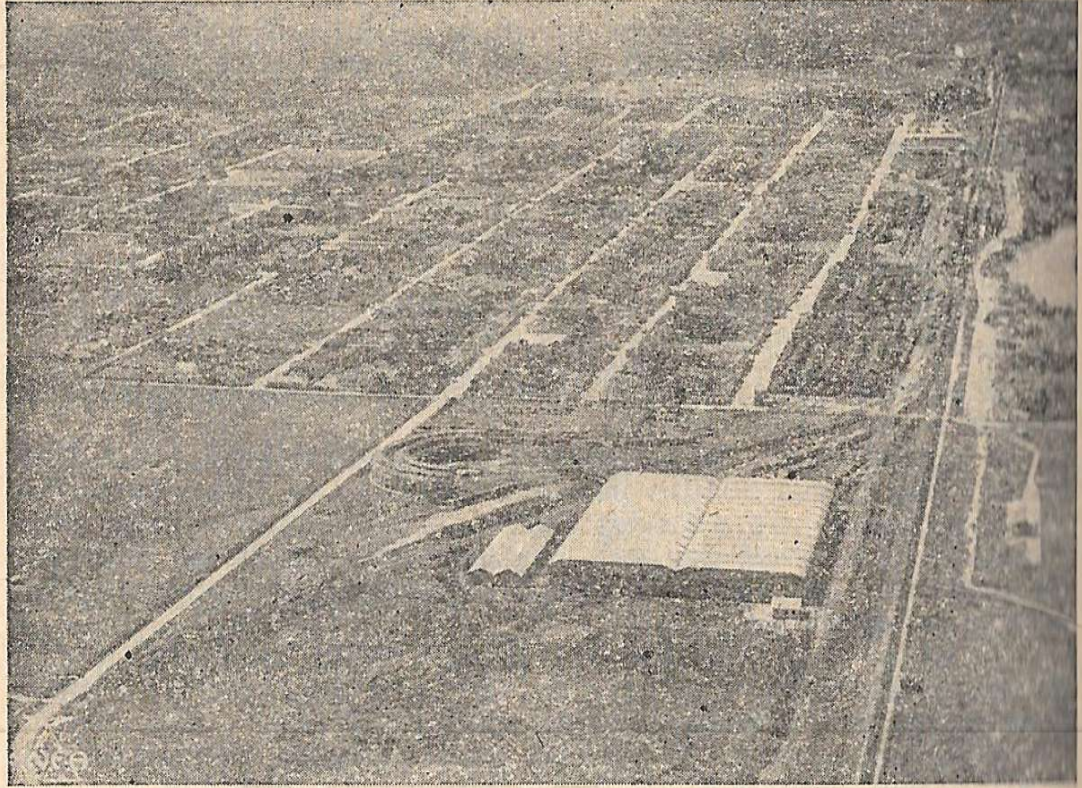
SUPERFÍCIE — 307 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Cruzeiro.

POVOADOS — Vila-de-João-Batista.

LIMITES — Estado de Minas-Gerais, Lavrinhas, Silveiras, Valparaíba e Piquête.

* Ponto de referência: marco municipal — praça Rubião Júnior.



CRUZEIRO — Vista geral da cidade

RIOS — Município situado em parte da bacia do Paraíba, possui, afluentes dêste rio, muitos cursos d'água.

RELEVO — Território situado no vale do Paraíba e na encosta meridional da Mantiqueira, conta com elevados picos.

CLIMA — Geralmente salubre.

PRODUÇÃO — A base econômica do município é dada pela agricultura, produzindo arroz, milho, feijão, café, etc. Segue-se-lhe a pecuária com 20 777 cabeças de gado, sendo 13 012, de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 25 790 cabeças. Na indústria extrativa sobressaem a lenha e o carvão. Possui o município fábricas de massas alimentícias, de bebidas, etc. Produz, em abundância leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 2 000,00 o alqueire geométrico (em pastagens naturais) a Cr\$ 4 000,00 (em matas).

VIAÇÃO — É intenso o movimento de passageiros e de mercadorias na estação de Cruzeiro, de onde parte a Rede Mineira de Viação.

Uma estrada de rodagem de 15 km liga Cruzeiro a Jataí (ao sul), por onde passa a grande estrada rodoviária São-Paulo-Rio; Pinheiros, a 12 km ao norte, está também ligada à estação por sofrível estrada de rodagem, bem como Piquê, a nordeste.

* * *

Partindo de Cruzeiro, por entre verdes culturas matizadas, aqui, além, de habitações modernas, que contrastam com hu-

mildes choupanas, o trem atravessa a ponte do Alcides (km 256,075 — 4,00 m), a do km 257,775 (15,00 m), a do Embaú (km 258,515 — 26,70 m) sôbre o rio do mesmo nome, entrando no município de Valparaíba, e a do km 259,052 (5,00 m) antes de passar por

Embaú — Km 259,322

Amba-ybá ou *emba-yba*, alterado em *emba-ubá*, *emba-ú*,* árvore de ôco, pau ôco (*Cecropia*).

Aquí se localizava a primitiva sede do município.

Neste trecho a linha toma, pronunciadamente, o rumo sudoeste. Com a mudança de direção a serra da Mantiqueira passa para a esquerda do trem, alcandorando-se, grandiosa e abrupta, em formidando e alcantilado paredão.

No km 264,729, é o Paraíba transposto pela quarta vez na ponte (117,60 m) de

VALPARAÍBA

Rio	265,492 km
São-Paulo	233,661 km
Altitude	520,490 m
Latitude sul	22° 39' 41",1 **
Longitude W. Gr.	45° 00' 33",5

Foi a cachoeira formada um pouco abaixo pelo Paraíba, até aí francamente navegável desde São-José-dos-Campos, que deu o topônimo à antiga povoação de Santo-Antônio-da-Bocaina, hoje possuidora de cêrca de 1 300 prédios.

Vila a 9 de março de 1880, foi elevada à categoria de cidade em 15 de maio de 1895, e tomou o nome de Cachoeira por lei estadual n.º 1 470, de 29 de outubro de 1915. A origem da povoação data de 1876. Passou a denominar-se Valparaíba, de acôrdo com o decreto-lei n.º 14 334, de 30 de novembro de 1944 o qual fixa a divisão territorial do Estado de São-Paulo, vigorante de 1.º de janeiro de 1944 a 31 de dezembro de 1948.

Tem bons edifícios, como o Forum, o Teatro, a Câmara, o Grupo Escolar, o Mercado, etc. A Matriz, consagrada a Santo-Antônio-de-Pádua, tem um lindo aspecto; aliás, o quadro que a natureza aí apresenta, com a fimbria azulada da serra da Bocaina ao sul, os tabuleiros vastos em frente e o rio, sereno e largo, sulcando a planície, oferece também lindo painel, que da própria vetusta estação pode ser amplamente apreciado.

A cidade tem rêde de esgotos, iluminação e fôrça elétrica, telefonia e abastecimento de água. Conta 4 escolas primárias.

Em Valparaíba está situado um destacamento de máquinas da Central. População da cidade: 5 371 habitantes.

* 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 à localidade.

** Ponto de referência: tôrre da igreja matriz.



VALPARAIBA — Vista geral da cidade

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 14, de ensino primário.

HOTÉIS — Central, Oliva e Diniz.

POPULAÇÃO — 9 273 habitantes.

SUPERFÍCIE — 200 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Valparaíba.

POVOADOS — Jataí, Quilombo e Embaú.

LIMITES — Cruzeiro, Silveiras, Lorena e Piquête.

RIOS — Município situado em parte da bacia do Paraíba, conta com alguns afluentes dêste rio, sendo mais importante o rio da Bocaina.

RELÊVO — O território abrange o vale do Paraíba e a serra da Bocaina denominação local da serra do Mar.

CLIMA — É reconhecidamente salubre.

PRODUÇÃO — É a pecuária a base econômica dêste município, com 15 069 cabeças de gado sendo 10 797 de bovinos. A criação de aves domésticas eleva-se a 13 877 cabeças. Segue-se-lhe a agricultura, produzindo algodão, arroz, mandioca, etc. Fábricas de massas alimentícias, de artefatos de borracha, etc. e indústria de minerais não metálicos. O município produz, ainda, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 3 000,00, o alqueire geométrico (em pastagens naturais) a Cr\$ 5 000,00 (para hortaliças).

VIAÇÃO — Além da Estrada de Ferro Central do Brasil, atravessa o município a rodovia Rio—São-Paulo e algumas estradas municipais.

* * *

Sempre ao longo do lindo vale do Paraíba, agora espaçoso e amplo, prossegue o trem que, passando pela ponte do km 265,947, de 15,40 m, e pelas do Pitêu, de 23,25 m, (km 266,788), Caninhas de 8,00 m (km 269,649) e Canas de 15,40 m (km 271,796) chega a

Canas — Km 272,330

A estação pertence ao município de Lorena, cujo panorama já se descortina.

Depois de atravessar a ponte do Pau-Grande (km 274,010 — 5,00 m); a do km 275,498; a do Jacaré (km 277,489 — 4,00 m); e a do Mandi (km 278,388 — 5,00 m) chega o trem a

LORENA

Rio	280,604 km
São-Paulo	218,549 km
Altitude	524,400 m
Latitude sul	22° 44' 02",9 *
Longitude W. Gr.	45° 07' 16",3

Em 14 de novembro de 1788 o capitão general BERNARDO JOSÉ DE LORENA, governador de São-Paulo, deu à antiga povoação de Nossa-Senhora-da-Piedade-do-Hepacaré (*hepacaré-goa-pacaré*, baixa da lagoa torta) a categoria de vila e o nome de Lorena.

O primitivo arraial do Pôrto-de-Hepacaré, fundado em 1705, por BENTO RODRIGUES CALDEIRA, JOÃO DE ALMEIDA PEREIRA e PEDRO DA COSTA COLAÇO, elevado a curato em 1718, é cidade desde 1856.

A "Princesa do Paraíba" está admiravelmente situada em vasta e elevada planície e possui belas praças, ruas retas com bons edifícios (a cidade conta cêrca de 2 200 prédios), destacando-se o da igreja de São-Benedito, de estilo gótico. O cemitério de Lorena é uma maravilha no seu gênero, sendo também digno de menção o Hospital de Misericórdia.**

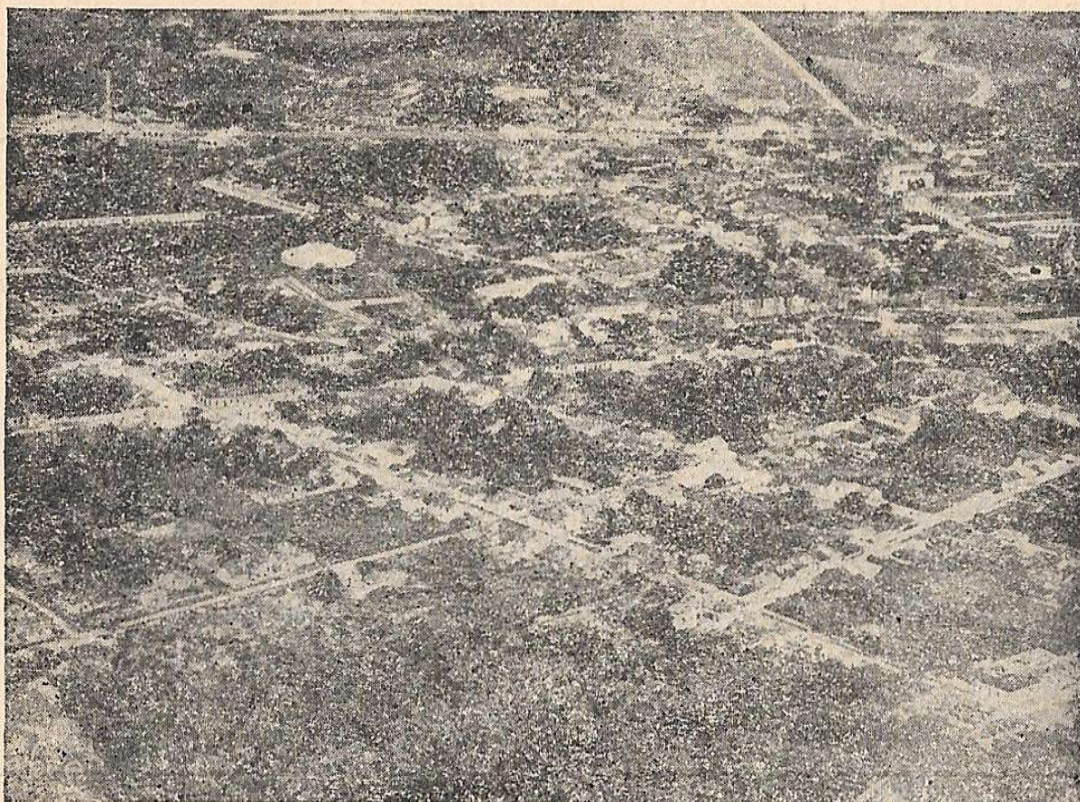
A cidade tem água canalizada, iluminação elétrica, rede de esgotos, telefonia urbana e interurbana, 8 escolas primárias, 2 cursos de ensino secundário, 1 magisterial, 3 de ensino artístico e um profissional.

O 5.º Regimento de Infantaria do Exército aí está localizado em quartel modêlo, de 34 mil metros de área e cuja vista, à esquerda, impressiona agradavelmente.

Lorena é estação de entroncamento do sub-ramal de Piquêto.

* Ponto de referência: marco municipal — praça Moreira Lima.

** MARTIUS refere que quando por ali passou em 1818, Lorena tinha 40 casas.



LORENA — Vista geral da cidade

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 25; de ensino primário 17; secundário 2; doméstico 1; artístico 3; magisterial 1 e de categoria não especificada 1.

HOTÉIS — Hotel Rocha, Hotel Guarani e Hotel Brasil.

POPULAÇÃO — 16 237 habitantes.

SUPERFÍCIE — 467 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Lorena.

POVOADOS — Canas.

LIMITES — Piquête, Valparaíba, Silveiras, Cunha e Guaratingueta.

RIOS — Município situado em parte do vale do Paraíba, possui entre os principais afluentes deste rio, os ribeirões Caninhas e Lorena.

RELÊVO — O território está situado parte na larga planura do Paraíba e parte nas serras da Bocaina e do Queluz-Cangalha, denominações locais da serra do Mar.

CLIMA — Ameno e salubre.

PRODUÇÃO — É a agricultura, que bem desenvolvida, constitui a base econômica deste município, produzindo arroz, mandioca, batatas, feijão, abacaxi, laranja, etc. Segue-se-lhe a pecuária com um rebanho de 24 800 cabeças de gado, sendo

30 860 de bovinos. A criação de aves domésticas chega a 18 047 cabeças. O município produz leite e ovos. Existem indústrias de massas alimentícias e de minerais não metálicos. Preço das terras: Cr\$ 2 500,00 o alqueire geométrico a Cr\$ 5 000,00 (próximas à sede municipal).

VIACAO — Além da estrada Rio—São-Paulo, que atravessa o município passando pela sede, há uma boa estrada de rodagem para Cunha, com 54 km e outra para Piquête, com 18. Há também a linha férrea agrícola da "Societé de Sucrierie", com a extensão de 8 quilômetros. O Paraíba permite, no município, a navegação fluvial por pequenas embarcações.

* * *

Ao partir de Lorena, o trem atravessa 100 metros adiante a ponte do Tabuão, de 17,25 m, sôbre o ribeirão do mesmo nome logo após, a do ribeirão Lorena e em seguida a do Jaboti (km 283,262 — 6,00 m). Por entre campos de vária cultura e no meio do majestoso vale, cujas ondulações se vão elevando até as azuladas eminências das serras avistadas a 18 quilômetros de cada lado, prossegue, entrando no município de Guaratinguetá, ao transpor o pontilhão do km 286.

Pouco adiante passa pela estação

Engenheiro-Neiva — Km 287,491

LUCAS SOARES NEIVA. Na qualidade de engenheiro residente no ramal, prestou inestimáveis serviços à Estrada, a quem deu ainda o concurso da sua competência e do seu zêlo nos cargos de sub-diretor da 5.^a Divisão e da 4.^a.

Da estação, já se avista parte da cidade, graciosamente reclinada na encosta de formoso outeiro.

Transposta a ponte Margarida-Rosa (km 290,061 — 5,00 m), o trem atravessa, no km 292,795, a ponte de São-Gonçalo de 11,20 m, sôbre o ribeirão do mesmo nome e vai a

GUARATINGUETA

Rio	293,324 km
Sao-Paulo	205,829 km
Altitude	527,000 m
Latitude sul	22° 48' 43",0 *
Longitude W. Gr.	45° 11' 39",9

Guará, por *guirá*, ave; *tinga*, branca; *eté*, desinência do plural: as aves brancas, as garças.

Santo-Antônio-de-Guaratinguetá é cidade desde 1844 e foi fundada em 1651 por DOMINGOS LEME.

JAQUES FÉLIX, em 1646, explorou a região que era habitada por indígenas. Parece entretanto que antes disso havia aqui um núcleo de população; a data de 1630, inscrita no frontispício da Matriz, assim o indica.

* Ponto de referência: marco na praça M. Afonso, margem direita do Paraíba.

Está edificada nas duas margens do Paraíba, ligadas pela Ponte-Grande. A parte mais importante, na margem direita, assenta nas fraldas da serra do Quebra-Cangalhas, estendendo-se pela planície da margem esquerda o bairro do Pedregulho. Ruas (sessenta e oito) retas, largas, calçadas e macadamizadas, praças ajardinadas, bondes elétricos; Forum, Escola Normal, Hospital de Isolamento, Asilo de Mendicidade, são edifícios dignos de nota, destacando-se também a Matriz, sobre uma eminência. Conta 13 escolas primárias, 3 cursos de ensino secundário, um magisterial e 4 de ensino profissional.

A cidade tem abastecimento de água, luz e fôrça elétrica, rêde telefônica, esgotos e conta cêrca de 3 300 prédios. Na praça Rodrigues Alves ergue-se a estátua em bronze do conselheiro FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES, ilustre político brasileiro, duas vêzes presidente da República e natural de Guaratinguetá.

Foi sede da extinta 2.^a Residência do ramal.
População da cidade: 15 654 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 54, sendo de ensino primário 46; secundário 3; doméstico 2; comercial 2 e magisterial 1.

HOTÉIS — Guará Hotel, Grande Hotel Roial e Hotel Bar Pequeno.

SUPERFÍCIE — 737 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Guaratinguetá.

POVOADOS — Engenheiro-Neiva.

LIMITES — Campos-do-Jordão, Estado de Minas-Gerais, Piquête, Lorena, Cunha, Aparecida e Pidamonhagaba.

RIOS — Município, situado em parte da bacia do Paraíba, possui entre os principais afluentes dêste rio, os ribeirões Guaratinguetá e Piaguí ambos pela margem esquerda.

RELÊVO — O território municipal abrange ao norte a Mantiqueira, ao centro a vasta planície do Paraíba e ao sul a serra do Mar, com a denominação local de serra do Quebra-Cangalha.

CLIMA — Salubre e ameno.

PRODUÇÃO — As principais fontes de riqueza do município são: a agricultura, produzindo milho, café, arroz, feijão, mandioca, algodão, laranja, abacaxi, etc.; a pecuária, com 44 928 cabeças de gado, sendo 36 102 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 25 315; a produção extrativa, com lenha e caulim; a indústria, sobressaindo as fábricas têxteis e de massas alimentícias. O município produz, ainda, leite, ovos e mel de abelhas. Preço das terras: de Cr\$ 2 500,00 o alqueire (em capoeiras) a Cr\$ 5 000,00 (próximas à sede municipal).

VIACÃO — Da cidade parte uma linha de bondes elétricos que se dirige a Aparecida, 5 km a sudoeste.

Cunha, a 50 km ao sul, é servida por estrada de rodagem, que se prolonga até o município fluminense de Parati, à beira mar.

Há também estradas municipais para Bonfim, a 20 km; Roseira, a 19; Posses, a 22; Pilões, a 24 e Rio-das-Pedras, a 18.

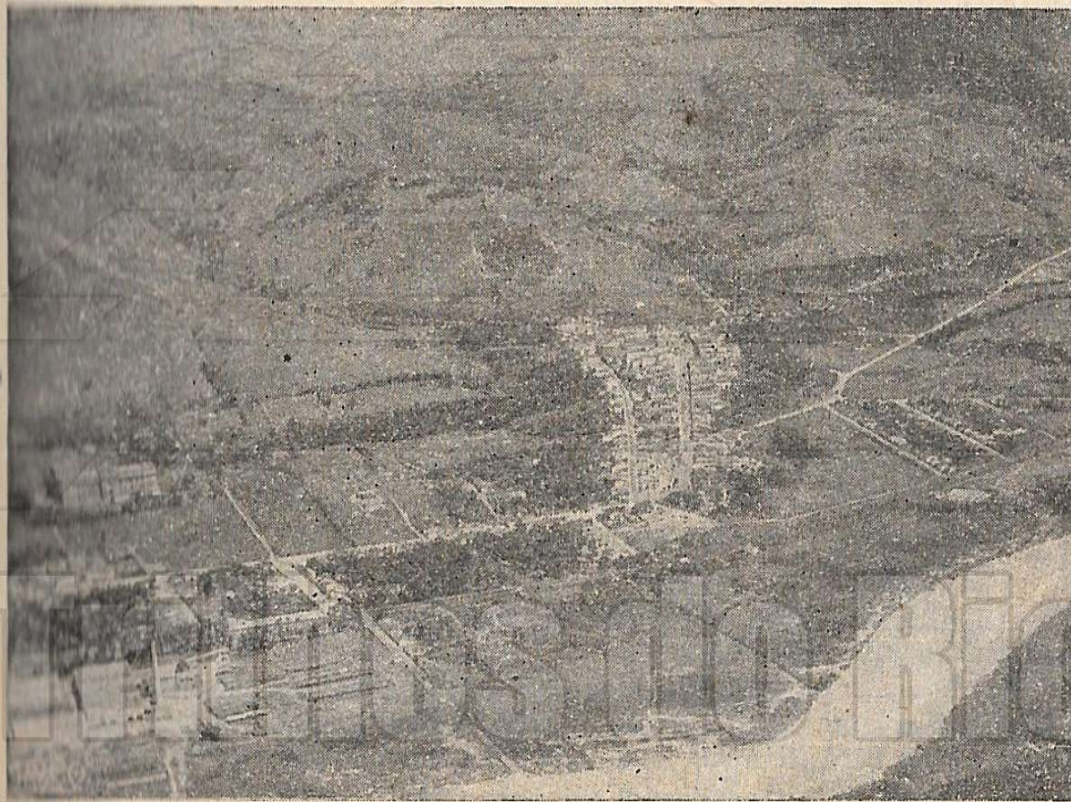
Saindo de Guaratinguetá, o trem corta o ribeirão dos Motas (ponte de 10,00m - km 293,547) e, sempre na direção sudoeste, passa o km 296 entrando no município de Aparecida, transpõe a ponte de Sá (km 297,699 - 9,30 m) na chave inferior da estação.

APARECIDA

Rio	298,103 km
São-Paulo	201,045 km
Altitude	554,000 m
Latitude sul	22° 50' 27",6 *
Longitude W. Gr.	45° 13' 32",0

Nossa-Senhora-Aparecida, objeto de grande veneração desde 1743, tem aí o seu Santuário.

No alto de uma colina, à esquerda, rodeado de casas devotas, ergue-se o vistoso templo a que concorrem anualmente milhares de pessoas, de tôdas as classes e das mais longinquas paragens.



APARECIDA — Vista geral da cidade

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

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 bródio ilustre, esfalfavam-se de lançar improficuamente a rêde no Paraíba. Desanimavam já, quando um dêles suspendeu em sua rêde a cabeça de uma imagem da Virgem e logo em seguida a própria imagem. Desde êsse momento, a pescaria tornou-se farta e abundante.

Ê esta a lenda singela e encantadora da origem do nome Aparecida.

Em 1845 benzeu-se a primeira capela de Nossa Senhora Aparecida; em 1888 foi bento o atual Santuário, que, em 1893, foi elevado a curato. Em 1909 foi a igreja sagrada Basilica Menor.

Da colina em que fica o Santuário, descortinam-se as águas silenciosas e mansas do Paraíba, que aí forma um "M" gigantesco.

Sôbre a planície verde das campinas, diz ainda a lenda popular, o rio de margens benditas escreveu com a tinta azul ferrête das suas águas, a inicial do nome Maria.

Ê cidade desde 17 de dezembro de 1928 constituindo-se em sede de município desmembrado do de Guaratinguetá e tendo-se instalado a Câmara em 30 de abril de 1929.

Possui bons prédios, destacando-se entre êles: o vasto edifício do Colégio Santo Afonso, dirigido pelos padres Redentoristas; a Escola Paroquial, também mantida pelos mesmos padres; e o Jardim da Infância, dirigido pelas irmãs de São Carlos. Tem 3 escolas de ensino primário. Conta 15 ruas e mais de 1 100 prédios. Excelente água, boa iluminação, bondes elétricos, telefonia. População da cidade: 5 098 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 13 de ensino primário e 1 de categoria não especificada.

HOTÉIS — Roial Hotel, Hotel Central, Hotel das Famílias, Bragança Hotel, Hotel Queirós, Hotel Negro Rios, Hotel Dois Irmãos e Novo Hotel.

POPULAÇÃO — 9 287 habitantes.

SUPERFÍCIE — 216 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Aparecida e Roseira.

POVOADOS — Putim.

LIMITES — Guaratinguetá, Cunha, São-Luís-do-Paraitinga e Pindamonhangaba.

RIOS — Município situado em parte da bacia do rio Paraíba, conta com vários cursos d'água, sendo mais importante, o rio Pirapitingui, afluente da margem direita daquele rio.

RELÊVO — Território situado parte na planície do rio Paraíba e parte na serra do Mar, abrange, para o sul o espigão da serra do Quebra-Cangalha, denominação local daquela.

CLIMA — Muito salubre.

PRODUÇÃO — As fontes de renda do município são: A pecuária, com 10 738 cabeças de gado, sendo 9 415 de bovinos. A criação de aves domésticas somando 4 500 cabeças. A agricultura produzindo arroz, milho, feijão, mandioca, laranja, etc. A indústria com fábricas de papel, de massas alimentícias, etc. Além disso, produz o município leite, ovos, mel de abelha, etc. Preço das terras: de Cr\$ 2 500,00, o alqueire geométrico (para lavoura em geral) a Cr\$ 5 000,00 (para pastagens cultivadas).

VIAÇÃO — O município é cortado pela Rio—São-Paulo, que nele tem ramificações para diversos pontos.

Depois de Aparecida, o trem atravessa o ribeirão Ponte-Alta (10,00 m - km 299,117), passa pelo túmulo dos pescadores da imagem milagrosa (à esquerda), transpõe o Itaguaçu. E afastando-se um pouco da margem do Paraíba corta ainda o ribeirão do Veloso (km 303,053 - ponte de 5,00 m), passa pela povoação Roseira-Velha (de onde se destaca, à esquerda, uma pequena e elegante igreja) e pela estação

ROSEIRA — Km 308,804

que toma o nome do distrito a que serve.

Atravessando um pequeno curso d'água logo adiante da estação, e depois a ponte do Pirapitingui (10,00 m - km 310,280), pela qual entra no município de Pindamonhangaba, o trem atravessa ainda a ponte dos Paióis (km 311,763 - 3,00 m).

Moreira-César — Km 314,958.

Primitiva Barranco-Alto. Coronel MOREIRA CÉSAR, morto em Canudos (Bahia), quando comandava tropas do governo contra os fanáticos de ANTÔNIO CONSELHEIRO (1894).

Prosseguindo, o trem passa pela estação

Curuputuba — Km 318,416

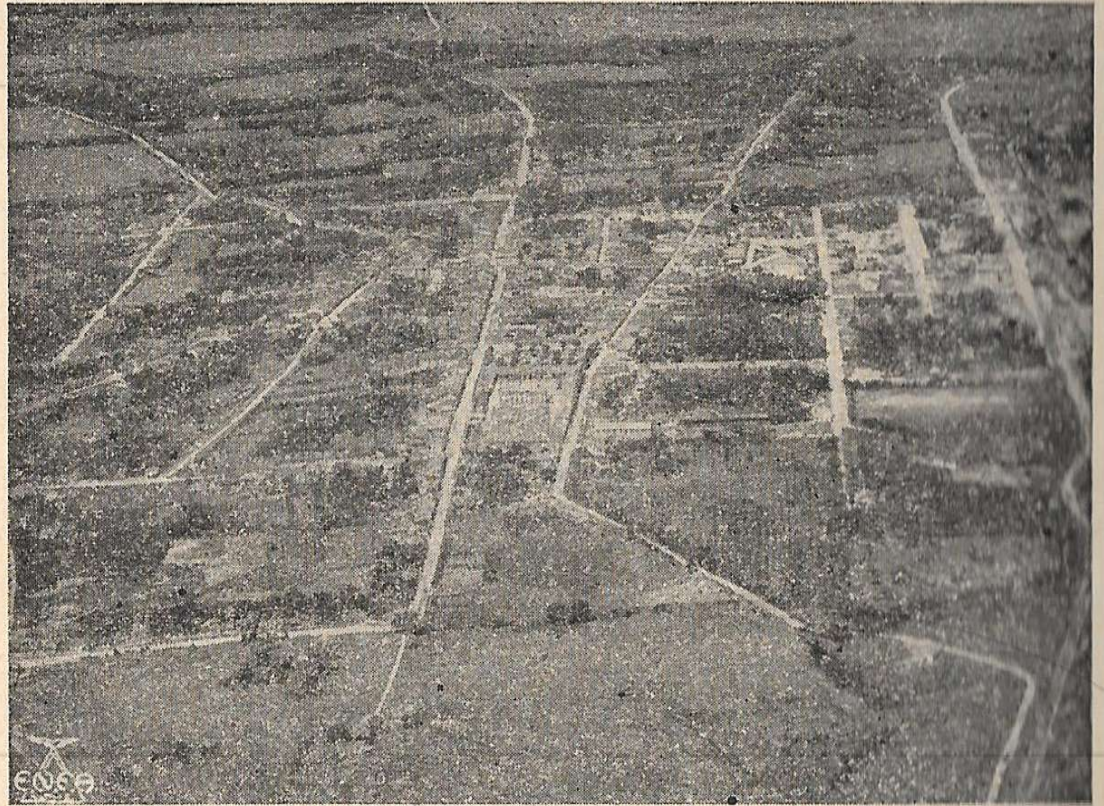
Curuputuba (grande quantidade de peixe grande), serve à fábrica de papel, papelão e cartolina, situada à direita da linha.

Tendo à esquerda o campo do Atanásio e atravessando importantes propriedades agrícolas e terras sempre cultivadas, o trem corta os rios Vermelho (km 316,696 - ponte de 10,00 m), Capitava (km 317,337 - 5,00 m), Ipiranga (8,00 m - km 319,275), antes de passar a ponte do Alvarenga, de 19,20 m, que fica aquém da plataforma de

PINDAMONHANGABA

Rio	325,961 km
São-Paulo	173,192 km
Altitude	554,000 m
Latitude sul	22° 55' 49",5 *
Longitude W. Gr.	45° 27' 22",0

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.



PINDAMONHANGABA — Vista geral da cidade

Pinda, anzol, (o que fiska, prende); *monhangaba*, lugar onde se faz, a fábrica: fábrica de anzóis.

A nobre Pinda, Nossa-Senhora-do-Bom-Sucesso-de-Pindamonhangaba, de altivas tradições, está situada em uma planície sobranceira, à margem direita do Paraíba. Entre os verdores de uma vegetação opulenta, com ruas alinhadas e edificações modernas, a cidade oferece à vista a mais agradável impressão.

Foi fundada em 1690, pelo capitão João Bicudo Lemes e seus parentes.

Passou a ter as honras de Vila Real em 10 de julho de 1705 e é cidade desde 3 de abril de 1849. Possui 11 escolas de ensino primário, um curso de ensino secundário e 2 de ensino profissional. Conta duas bibliotecas: a do Clube Literário e a da Escola de Farmácia.

Tem boa iluminação elétrica, esgotos, água canalizada e cerca de 4 000 prédios, nas suas 23 ruas e 10 praças. População da cidade: 8 776 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 44; de ensino primário 40, secundário 1, doméstico 1, comercial 1 e de categoria não especificada 1.

HOTÉIS — Grande Hotel Brasil, Hotel dos Viajantes, Palace Hotel e Hotel Central.

POPULAÇÃO — 23 295 habitantes.

SUPERFÍCIE — 798 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Pindamonhangaba.

POVOADOS — Tetequera e outros.

LIMITES — Campos-do-Jordão, Guaratinguetá, Aparecida, São-Luís-do-Paraitinga, Taubaté e Tremembé.

RIOS — Município situado em parte da bacia do Paraíba, possui grande quantidade de cursos d'água, sendo principais o ribeirão Grande ou Tetequera, o seu afluente Sacatrapo (com a cachoeira Isabel ou Sacatrapo, (de 3 569 C. V.) e o rio Piracuama, afluentes da margem esquerda do Paraíba.

RELÉVO — O território municipal abrange ao norte vertentes da serra da Mantiqueira, ao centro o largo vale do Paraíba e ao sul encostas da serra do Mar.

CLIMA — Eminentemente salubre, e muito procurado por debilitados e convalescentes.

PRODUÇÃO — As principais fontes de renda do município são: a agricultura produzindo arroz, milho, feijão, café, mandioca, algodão, laranja, etc. A pecuária com 19 784 cabeças de gado, sendo 15 873 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 20 190 cabeças. A indústria com fábricas de papel e de massas alimentícias. O município produz, ainda, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 2 500,00 o alqueire (para lavoura em geral) a Cr\$ 5 000,00 (em matas).

VIAÇÃO — Parte de Pindamonhangaba a estrada de ferro de tração elétrica, que vai a Campos-do-Jordão, sítio salubérrimo a 1 595 metros de altitude (alto do Lajeado, 1 747), no planalto da serra da Mantiqueira, de onde se descortina um horizonte indescritível: dista 46 km da cidade.

Lagoinha a 48 km e Santo-Antônio-do-Pinhal a 25, bem como as povoações de Ribeirão-Grande a 18 km; Tetequera a 24, Vargem Grande a 24, Quilombo a 9 e Pinhão a 10, estão ligadas à estação por estradas de rodagem.

Paralela à via férrea fica a rodovia Rio—São-Paulo.

Ainda afastado da margem do Paraíba o trem atravessa o rio Una sôbre a ponte do mesmo nome, de 20,00 m (km 332,263) entrando no município de Tremembé. E vencendo a planície intérmina, chega a

TREMOMBÉ

Rio	336,713 km
São-Paulo	162,440 km
Altitude	586,270 m
Latitude sul	22° 57' 44",8 *
Longitude W. Gr.	45° 33' 17",9

Teré-membé: o que treme amolecendo: o brejo, o tremedal. Fundada em 1600 por MANUEL DA COSTA CABRAL, decendente de PEDRO ÁLVARES CABRAL. Distrito de paz em 3 de março de 1891, foi elevada à categoria de sede de município a 26 de

* Ponto de referência: marco da margem direita do rio Paraíba.

novembro de 1896; só, porém, a 7 de janeiro de 1905, foi instalada a respectiva Câmara. É cidade por lei estadual n.º 1 038, de 19 de dezembro de 1906.

Pequena e aprazível cidade, com cêrca de 600 prédios.

Conta 22 ruas e 6 praças. Possui serviços de luz e fôrça elétrica e rêde telefônica. Conta uma escola de ensino primário.

São notáveis as romarias que entre 4 e 6 de agôsto de cada ano se fazem à Matriz da cidade, consagrada ao Bom Jesus. População da cidade: 2 147 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 6 de ensino primário.

HOTÉIS — Bom Jesus.

POPULAÇÃO — 6 736 habitantes.

SUPERFÍCIE — 175 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Tremembé.

POVOADOS — Poço-Grande, etc.

LIMITES — Campos-do-Jordão, Pindamonhangaba, Taubaté e São-José-dos-Campos.

RIOS — O município está situado na bacia do rio Paraíba e conta com pequenos cursos d'água.

RELEVO — O território municipal está situado na vasta planura do Paraíba, apanhando para norte e oeste, encostas da Mantiqueira.

CLIMA — Muito salubre e procurado por convalescentes e veranistas; sua água potável, conhecida por "água-santa", é puríssima. A temperatura média é de 19º,5.

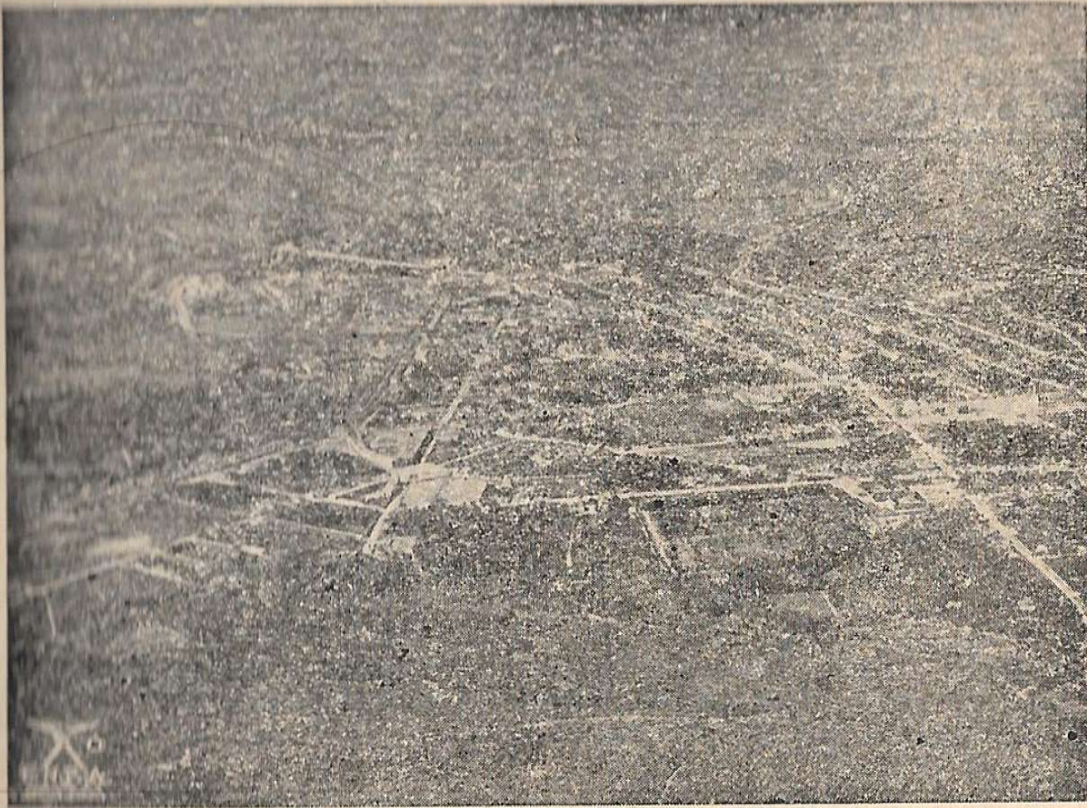
PRODUÇÃO — As fontes de renda do município são: a agricultura, produzindo arroz, milho, abacaxi, laranja, etc. e a pecuária contando 16 642 cabeças de gado, sendo 10 938 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 32 451 cabeças. A indústria possui fábricas têxteis, de massas alimentícias e de artefatos minerais não metálicos. Produz, ainda, o município leite e ovos em grande quantidade. Preço: de Cr\$ 3 000,00 a Cr\$ 6 000,00 o alqueire geométrico.

VIAÇÃO — São 10 as estradas de rodagem estaduais e municipais, destacando-se a que se dirige para Minas, passando por São-Bento-do-Sapucaí, 40 km ao norte.

Primitivamente a Estrada não passava por Tremembé. Um pouco além de Pinda, o traçado tomava a esquerda, desenvolvendo-se pronunciadamente na direção sudoeste até Taubaté. Nesse trecho, de 16 km havia a estação Andrade-Pinto (km 336), situada na povoação Mata-Fome. A variante de Tremembé aumentou de dois quilômetros a extensão do ramal. Tremembé, entretanto, era ligada a Taubaté por uma linha de *tramways* a vapor.

* * *

Deixando Tremembé, o trem inflete para o rumo sul, percorre uma extensa e fértil planície, atravessa o ribeirão Moinho, sôbre um bueiro de três metros de diâmetro.



TAUBATÉ — Aspecto geral da cidade

Transposta a estrada de rodagem, que cruza a linha em passagem inferior, chega o trem a

TAUBATÉ

Rio	344,336 km
São-Paulo	154,817 km
Altitude	553,770 km
Latitude sul	23° 01' 11",9 *
Longitude W. Gr.	45° 33' 15",0

Corrupção de *taba*, aldeia; *até*, verdadeira, legítima.

Primitiva aldeia de índios Guaianás, a velha São-Francisco-das-Chagas-de-Itaboaté é hoje a grande, a florescente cidade de Taubaté, com numerosos estabelecimentos comerciais, ótimas ruas e praças, bons prédios, muitas igrejas e todos os melhoramentos de uma cidade moderna.

Por volta do ano de 1635, JAQUES FÉLIX, como procurador da condessa de VIMIEIRO, donatária da capitania de Itanhaém deu princípio à fundação da cidade. Com o auxílio de seus aderentes e de alguns frades franciscanos, construiu uma pequena capela e um tôsko edifício para servir de cadeia. Concluídas estas obras, foi feita a aclamação da vila (1645), que, em 1695, possuía já uma importante casa de fundição de ouro.

* Ponto de referência: convento de Santa Clara.

É cidade desde 5 de fevereiro de 1842 e sede de bispado. Está edificada na planície à margem esquerda do ribeirão Correia, a 6 km do Paraíba. Possui notáveis estabelecimentos de instrução, bibliotecas e sociedades literárias. Conta cerca de 6 700 prédios.

Seus principais edifícios são a catedral, várias igrejas, câmara, teatros, etc. Possui 22 escolas de ensino primário, 3 cursos de ensino secundário, 1 magisterial e 2 de ensino profissional.

A estação de Taubaté, remodelada pelo incansável Dr. MÁRIO CASTILHOS DO ESPÍRITO SANTO, apresenta hoje aparência digna da grande cidade a que serve.

Cumpre não esquecer que de Taubaté, partiram ao alvorecer do século XVIII, os bandeirantes temerários a cuja passagem pelos invios sertões, devem hoje a existência prósperas e importantes cidades, entre elas a de Ouro-Prêto que os teve por fundadores.

Pode afirmar-se que foram êsses bandeirantes os descobridores, os povoadores e os demarcadores do vasto território das Minas-Gerais. FERNÃO DIAS PAIS LEME, senhor de grandes cabedais, varão sôbre todos ilustre, merece menção especial, como o chefe mais notável daquelas expedições épicas. População da cidade: 28 070 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 60; de ensino primário 51; secundário 3; comercial 2; magisterial 1 e de categoria não especificada 3.

HOTÉIS — Rio e São-Paulo, Taubaté Palace Hotel e Hotel Tinoco.

POPULAÇÃO — 41 571 habitantes.

SUPERFÍCIE — 551 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Taubaté e Quiririm.

POVOADOS — Ipiranga, Remédios, Campo-Grande, etc.

LIMITES — São-José-dos-Campos, Tremembé, Pidamohangaba, São-Luís-do-Paraitinga, Redenção-da-Serra e Caçapava.

RIOS — Município situado na bacia do Paraíba conta com pequenos cursos d'água afluentes daquele rio.

RELEVO — Território situado em sua maior parte no largo vale do Paraíba, abrange, contudo, parte da Mantiqueira e da serra do Mar.

CLIMA — Extremamente salubre.

PRODUÇÃO — Salientam-se como fontes de renda, do município: a pecuária, com 78 580 cabeças de gado, sendo em bovinos 47 652; a criação de aves domésticas atingindo 135 105 cabeças; a agricultura produzindo milho, arroz, feijão, café, batata, algodão, abacaxi, laranja, etc.; a produção extrativa com carvão mineral e vegetal; e a indústria com algumas fábricas, sobressaindo as de tecidos e de massas alimentícias. É apreciável, ainda, no município a produção de leite, ovos e

mel-de-abelhas. Preço das terras: de Cr\$ 3 000,00 o alqueire geométrico (para lavoura em geral) a Cr\$ 7 000,00 (nas proximidades da sede municipal).

VIACÃO — Possui excelentes estradas de rodagem que a ligam aos municípios de Redenção-da-Serra, a 36 km; Natividade-da-Serra, a 56; São-Luís-do-Paraitinga, a 40; Ubatuba, a 80 a sudoeste; e São-Bento-do-Sapucaí, a 46, a noroeste. O município é atravessado pela rodovia Rio—São-Paulo.

Retomando a sua direção geral o trem atravessa a ponte de Taubaté (7,60 m) e marginando um vasto tapête verde de 80 km constituído por extensos arrozais que encantam a vista, corta o ribeirão José-Raimundo (ponte do Costa, de 8,80 m - km 346,323), passa por

QUIRIRIM — Km 352,686

o mesmo que *quinini*, o silêncio, o repouso; ou silencioso, calado, taciturno; atravessa a ponte de Quiririm (km 353,567), passa a ponte do Pichoá, de 9,30 m (km 356,934), entrando no município de Caçapava. Logo após a estação de

Engenheiro-Sá-e-Silva — Km 358,153

JUVENAL DE SÁ E SILVA, engenheiro da Secção de Construção em 1891, transpõe o ribeirão Barranco-Alto na ponte Dona-Herafina, de 9,30 m (km 359,934), atravessa as pontes José-Teles, de 4,50 m e dos Mudos, de 5,00 m (km 361,276 e 364,048, respectivamente) e prosseguindo na marcha veloz e uniforme atinge

CAÇAPAVA

Rio	365,725 km
São-Paulo	133,428 km
Altitude	557,394 m
Latitude sul	23° 04' 50",7 *
Longitude W. Gr.	45° 42' 38",2

Caçapava; clareira da mata, aberta, travessia ou vereda da mata.

Edificada sôbre uma colina a 2 km do Paraíba. Foi fundada em meados do século XVIII por TOMÉ PORTES D'EL-REI e sua família, no lugar denominado Caçapava-Velha.

Pelos anos de 1840-41, o capitão João RAMOS e outros, por motivos políticos, mudaram-se da primitiva povoação para a localidade em que está situada a cidade. Por êsses tempos, apenas uma casa de palha existia no atual largo da Matriz.

A 14 de abril de 1855 foi levada à categoria de vila e à de cidade desde 8 de abril de 1875.

Nossa-Senhora-da-Ajuda-de-Caçapava possui ruas e praças arborizadas e cêrca de 1 700 prédios, destacando-se de entre êles o Grupo Escolar, o Teatro, o Clube Literário, o Hospital de Isolamento, o Reservatório de Água e o Quartel do 6.º Regi-

* Ponto de referência: marco do Serviço de Águas, do Ministério da Agricultura.

mento de Infantaria do Exército, aí localizado. Na zona rural há uma bela ponte sobre o Paraíba. Possui água canalizada, rede de esgotos, serviços de luz e força elétrica e rede telefônica.

Conta 12 escolas de ensino primário e um curso de ensino secundário. População da cidade: 7 677 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 27; de ensino primário 26; e secundário 1.

HOTÉIS — Hotel Central, Pensão Santa-Teresinha e Pensão São-José.

POPULAÇÃO — 16 506 habitantes.

SUPERFÍCIE — 361 quilômetros quadrados.

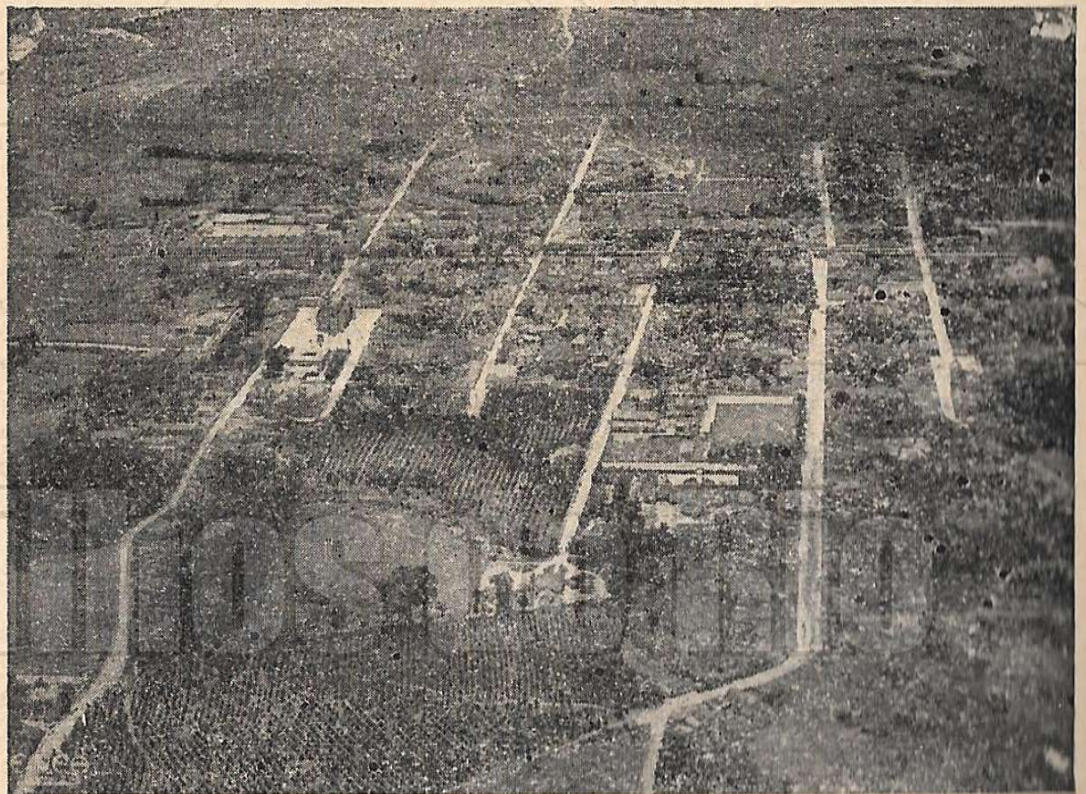
DISTRITOS — Caçapava.

POVOADOS — Caçapava-Velha e Guamirim.

LIMITES — São-José-dos-Campos, Taubaté, Rendenção-da-Serra e Jambeiro.

RIOS — Município situado na bacia do Paraíba conta com alguns cursos d'água, afluentes daquele rio.

RELÊVO — Território situado no vasto vale do Paraíba, atinge para o norte a serra do Palmital, pertencente à Mantiqueira e para o sul a do Jambeiro, na serra do Mar.



CAÇAPAVA — Vista geral da cidade

CLIMA — O clima é muito salubre e ameno.

PRODUÇÃO — Sallenta-se como fonte de renda municipal: a agricultura, produzindo arroz, milho, feijão, café, batata, laranja, abacaxi, etc.; a pecuária, com um rebanho de 8 441 cabeças de gado, sendo de bovinos 5 623; a criação de aves domésticas com 8 059 cabeças; e a indústria, na qual sobressaem fábricas téxteis, de papel e de massas alimentícias. Há abundância de leite, ovos e mel-de-abelhas.

Preço das terras: de Cr\$ 2 500,00 a Cr\$ 6 500,00 o alqueire geométrico.

VIACÃO — Jambeiro, 20 km ao sul e Buquira, 27 km ao norte, são servidas pela estação por meio de boas estradas. Atravessa o município a rodovia Rio—São-Paulo.

* * *

Logo ao sair de Caçapava o trem transpõe a ponte de Caçapava, 4,70 m (km 366,338); e continuando a percorrer a esplêndida planície, defrontada ao norte pela serra do Palmital, e ao sul pela do Jambeiro, passa pelas ruínas (à direita) da demolida estação Santa-Luzia (km 371,091), transpõe outro ribeirão, atravessa terrenos onde se percebem algumas culturas, corta o córrego Divisa (km 372,780 - ponte de 7,85 m), penetra no município de São-José-dos-Campos, deixa a estação

EUGÊNIO-DE-MELO — Km 376,064

Eng. EUGÊNIO ADRIANO PEREIRA DA CUNHA E MELO, diretor da Estrada de 1889 a 1891, além da qual surge, ao longe, no destaque da sua brancura, a matriz de São José, dominando da superelevação da cidade a infindável planície.

Transposto, sôbre uma cachoeira, o ribeirão Pararangaba (km 378,121 - ponte de 9,30 m), passa o trem por

Engenheiro-Martins-Guimarães — Km 381,668

JOÃO FRANCISCO MARTINS GUIMARÃES FILHO, chefe do Tráfego em 1892, chefe da Linha em 1894 e diretor interino durante o impedimento do tenente-coronel A. G. SOUSA AGUIAR. A estação ficava, primitivamente, no km 384,056.

Transpostos ainda os rios Alambari e Putins, e o córrego Lavapés (km 386,276 - 7,87 m), o trem cruza uma passagem superior (km 387,712), e chega a

SÃO-JOSÉ-DOS-CAMPOS

Rio	388,404 km
São-Paulo	110,749 km
Altitude	568,900 m
Latitude sul	23° 13' 53" 2 *
Longitude W.Gr.	45° 51' 21" 9

* Ponto de referência: marco do Pôsto Meteorológico.

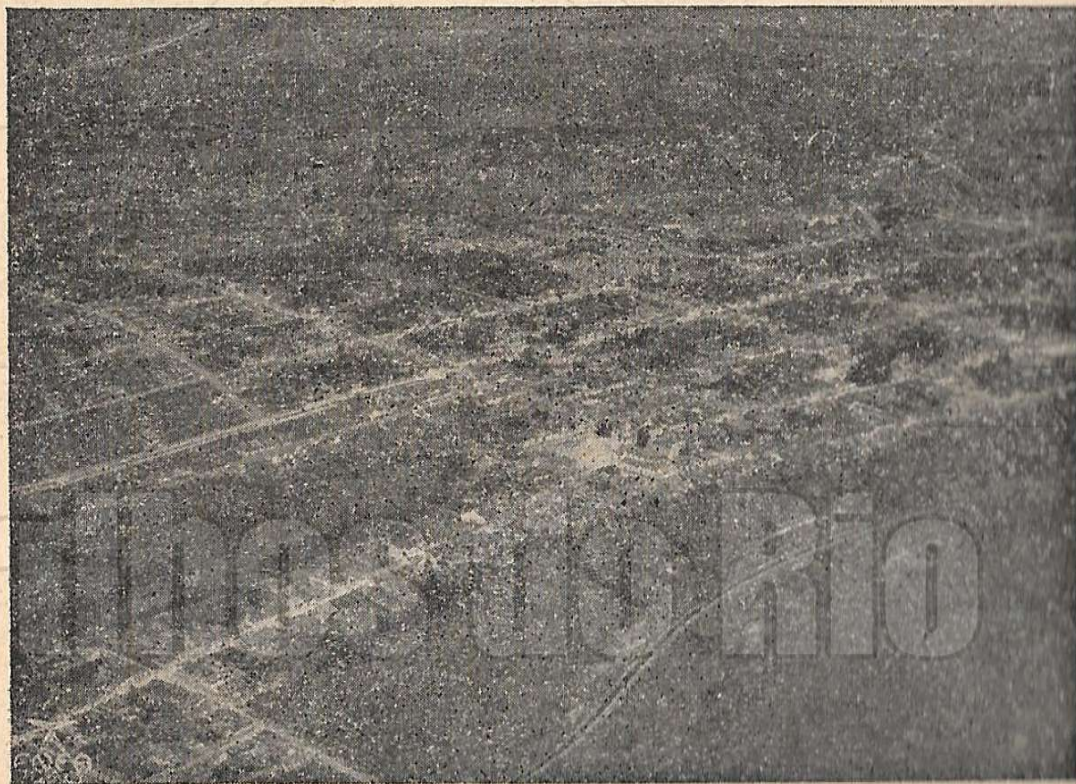
A vila criada com a denominação de São-José-do-Paraíba (27 de julho de 1767) foi elevada a cidade por lei provincial, n.º 27, de 22 de abril de 1864 e tomou o nome atual por lei provincial n.º 47, de 2 de abril de 1871. Era um antigo domínio dos jesuítas, onde se achava instalada uma taba de índios Guaianás.

Fundada pelo padre ANCHIETA no alto do Rio-Comprido, à distância de 10 km da atual cidade; no lugar hoje conhecido por Vila-Velha.

Pelos anos de 1643 a 1650 foi o aldeamento abandonado, fundando-se outro que deu origem à cidade.

ÂNGELO DE SIQUEIRA AFONSO, sua mulher ANTÔNIA PEDROSA DE MORAIS, e outros aderentes, edificaram, em 1650, a capela que serviu de matriz.

É difícil imaginar para uma cidade situação mais pitoresca e em melhores condições higiênicas: em um planalto de cerca de 50 m de elevação sobre as águas do Paraíba que 3 km ao norte lhe serve de sentinela; contornada de planícies que se entrecortam de bosques e lagunas; com um horizonte soberbo para os lados de leste como para os de oeste; entre serras paralelas cujas matas traçam o quadro de um caricioso matiz de sombra verde-negro; e possuindo, enfim, um clima de salubridade proverbial, São-José-dos-Campos é um desses sítios privilegiados com que Deus fartamente pontilhou o vasto mapa desta invejável terra do Cruzeiro.



SÃO-JOSÉ-DOS-CAMPOS — Vista geral da cidade.

Tem ruas amplas com edificações modernas, grande movimento de automóveis e uma apreciável atividade comercial. Dentre os edifícios destacam-se a Câmara, Cadeia, Santa Casa, Sanatório Vicentina Aranha, Teatro São José e Mercado. Possui cerca de 3 100 prédios.

O Sanatório Vicentina Aranha é um estabelecimento digno de especial menção; satisfaz, rigorosamente, a todos os requisitos clínicos e higiênicos exigidos pelas mais modelares instituições do gênero.

A cidade tem abastecimento de água, serviços de luz e força elétrica, rede de esgotos e telefonia urbana e interurbana. Possui 9 escolas de ensino primário, um curso de ensino primário, um curso de ensino secundário, um magisterial, um artístico e 3 técnico-profissional. População da cidade: 13 584 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 45; de ensino primário 39; secundário 1; doméstico 1; técnico-industrial 1; comercial 1; artístico 1, e magisterial 1.

HOTÉIS — Hotel Rio Branco e Hotel São Remo.

POPULAÇÃO — 36 533 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 450 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — São-José-dos-Campos, Buquira, Eugênio-de-Melo e São-Francisco-Xavier.

POVOADOS — Sant'Ana.

LIMITES — Joanópolis. Estado de Minas-Gerais, São-Bento-do-Sapucaí, Campos-do-Jordão, Tremembé, Taubaté, Capapava, Jambeiro, Jacareí e Santa-Isabel.

RIOS — Município situado na bacia do Paraíba, possui muitos cursos d'água, sendo mais notáveis os rios do Peixe, das Cabras, Jaguaré e Buquira; afluentes diretos, êstes dois últimos, da margem esquerda do Paraíba.

RELEVO — Território situado em sua maior parte no largo e plano vale do rio Paraíba, atinge, entretanto, ao norte, a Mantiqueira, com as denominações locais de serras do Buquira, da Matinada, do Queixo-d'Anta, e de Santa-Bárbara, dos Poncianos, etc. e ao sul, a encosta setentrional da serra do Mar.

CLIMA — Notoriamente saudável. Temperatura média: 19°5.

PRODUÇÃO — É êste um dos mais progressistas municípios ao longo dêste ramal da Central. Sua pecuária conta 94 632 cabeças de gado, sendo 55 583 de bovinos. A criação de aves domésticas alcança 120 491 cabeças. Produz, na agricultura mandioca, arroz, milho, cana de açúcar, feijão, batata, café, mamona, abacaxi, laranja, manga, uva, limão, abacate, banana, etc. Na produção extrativa figuram águas minerais, carvão vegetal, lenha, pedras graníticas para construção, etc. E na indústria destacam-se fábricas de massas alimentícias, de artefatos de minerais não metálicos e têxteis. Há, ainda,

uma grande produção de ovos, leite, mel e cêra de abelhas. Preço das terras: de Cr\$ 3 000,00, o alqueire geométrico (para laranjas) a Cr\$ 5 500,00 (em matas).

VIAÇÃO — Buquira, 30 km ao norte; Igaratá, 28 km a oeste; Jambeiro a 18 km e Paraibuna a 36 km a sueste, são localidades servidas pela estação por meio de boas estradas de automóveis. Corta o município a rodovia Rio—São-Paulo.

A fim de evitar o esforço de tração despendido pelas locomotivas para galgar o planalto em que fica a cidade, a administração da Central, sempre no empenho de zelar pelos interesses dela e melhorá-la, ali fez construir uma “variante” na qual não se sabe o que mais admirar: se o gracioso traçado que ela percorre, se as rigorosas condições técnicas com que foi realizada.

A entrada da variante tem lugar no km 386,921, verificando-se a saída no km 391,991, do antigo traçado, tendo havido uma diferença de 968 m, para mais. O trecho antigo foi abandonado.

Os trabalhos de duplicação da linha prosseguem com atividade neste trecho, estando também em estudos a variante do Paratei, que vai de São-José-dos-Campos a Itaquaquicetuba, com a extensão de 73 quilômetros.*

* * *

Depois de cruzar a passagem superior da rua Paraíba (km 388,871) e, adiante, outra passagem também superior, o trem corta o rio Serimbura, corre por extensos chapadões (Campos de São-José) e contorna enorme paul, passando pela estação

Limoeiro-de-São-Paulo — Km 400,002

Eng.º EDUARDO MENDES LIMOEIRO, condutor de 2.ª classe em 1872.

Não muito distante de Limoeiro é atravessada a ponte do Rio-Comprido, pela qual deixa a linha o município de São-José.

Já das janelas do “Pullman” se divisam as alvas tôrres da matriz de

JACAREÍ

Rio	407,443 km
São-Paulo	90,710 km
Altitude	560,095 m
Latitude sul	23° 18' 10",0 **
Longitude W. Gr.	45° 57' 31",0

Corrupção de *Y-aquá-yerê-ei*, esquina ou volta desnecessária; de *y*, relativa; *aquá*, esquina, ponta; *yerê*, volta; *ei*, inútil, sem necessidade.

* A construção desta variante visa melhorar as condições técnicas do ramal, cujo atual traçado pela serra de Guararema é um obstáculo àquele desiderato.

** Ponto de referência: praça Marechal Floriano.

Em frente à cidade o Paraíba faz uma volta formando mais abaixo um saco, simulando uma lagoa, a que dão o nome de *Avarehy* — *i-yerê-ei*, que quer dizer: volta desnecessária do rio; de *i*, rio; *yerê*, volta; *ei*, inútil.

Fundada em 1652 por ANTÔNIO AFONSO e seus filhos, foi elevada a vila em 1655 e é cidade desde 3 de abril de 1849.

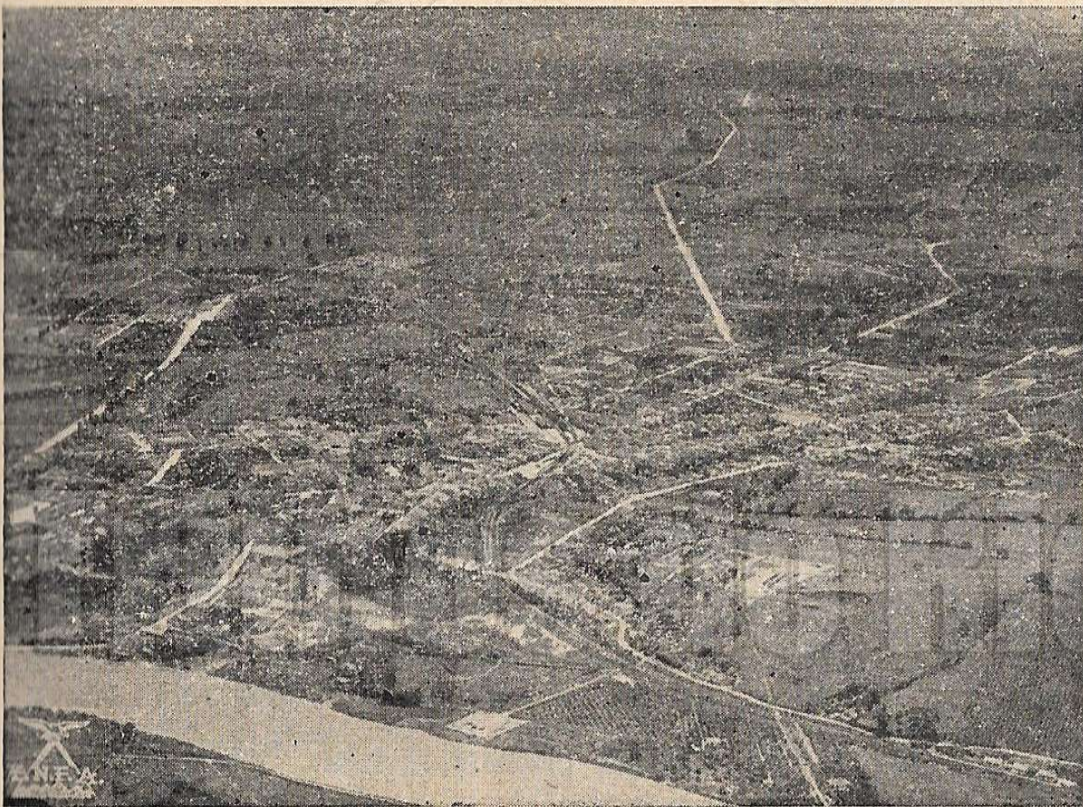
Está construída em pequena elevação à margem do Paraíba. Como geralmente acontece em tôdas as cidades paulistas que vimos atravessando, tem boas ruas e cêrca de 2 800 prédios, excelente abastecimento de água, esgotos, luz e fôrça elétrica, telefonia e instrução pública bem cuidada, 13 escolas de ensino primário e um curso de ensino secundário.

Muitos anos pèrmaneceu Jacareí no isolamento e no sossêgo insípido das povoações pequenas e longínquas.

Com o desenvolvimento da lavoura e o plantio do café, a vila prosperou.

A influência do café não se limitou contudo ao progresso material da cidade, onde os senhores de fazenda edificaram casas de aspecto senhoril, amplos e suntuosos solares; originou também fidalguias, baronatos e condados.

Como atestado da suntuosidade de outrora, lá está ainda a matriz, com o seu portal de pedra que custou Cr\$ 60 000,00 e a sua custódia de prata maciça, rendilhada de ouro, pesando 8 libras e 28 oitavas. E' um maravilhoso trabalho artístico cuja origem ninguém conhece.



JACAREÍ — Vista geral da cidade

São afamados os biscoitos de Jacareí que se encontram no botequim da estação onde habitualmente os passageiros aproveitam os cinco minutos de demora para tomar um saboroso café.

Jacareí é sede de um destacamento de máquinas. População da cidade: 11 965 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 25; de ensino primário 23; secundário 1 e de categoria não especificada 1.

HOTÉIS — Hotel Máximo, Hotel Santa Teresinha e Hotel Jacareiense.

POPULAÇÃO — 23 882 habitantes.

SUPERFÍCIE — 444 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Jacareí.

POVOADOS — Bom-Jesus e outros.

LIMITES — Santa-Isabel, São-José-dos-Campos, Jambeiro, Santa-Branca e Guararema.

RIOS — Município situado na bacia do Paraíba, possui muitos cursos d'água, sendo mais notáveis os rios do Peixe, Parateí e Jaguari, afluente direto êste último, do Paraíba. Conta com diversas cachoeiras, notando-se a de Santa-Branca, no Paraíba, com 8 000 C.V.

RELEVO — Situado nos vales do Paraíba e do Jaguari é êste território, uma planura quase todo êle, contando apenas pequenas elevações.

CLIMA — Muito salubre.

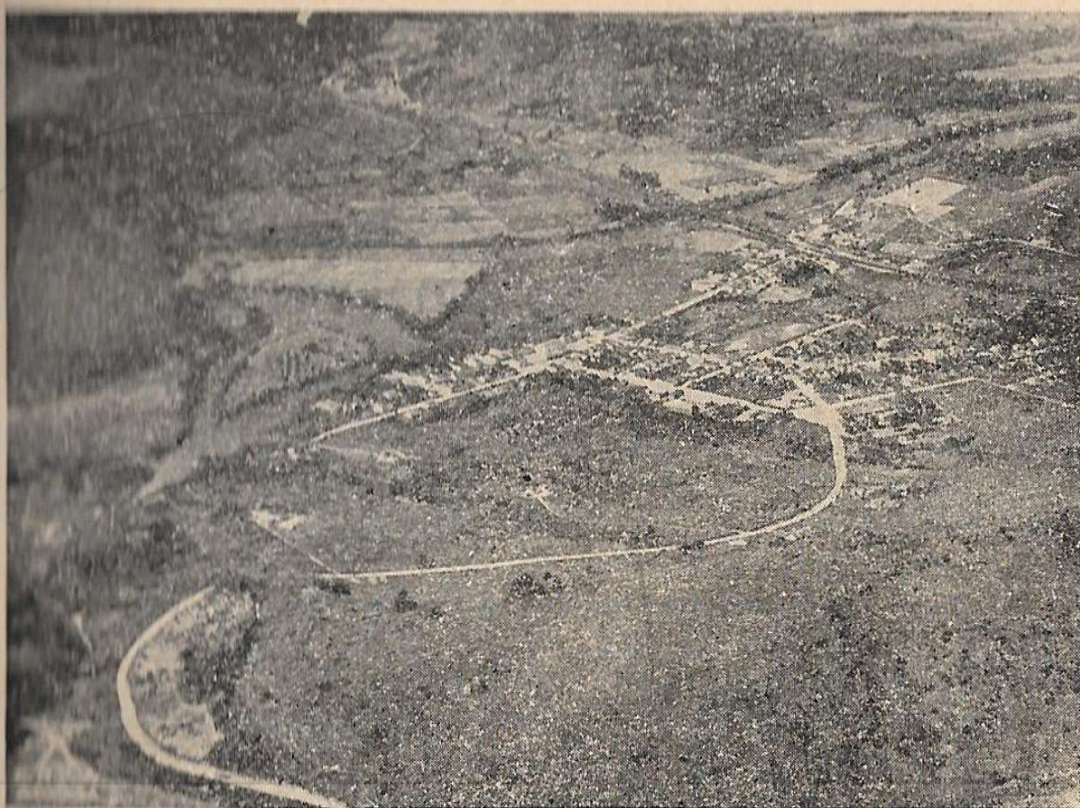
PRODUÇÃO — A base da renda municipal é a agricultura, produzindo batata, mandioca, cana de açúcar, milho, feijão, café, algodão, laranja, uva, abacate, etc. Segue-se a pecuária com 15 481 cabeças de gado, sendo 11 058 de bovinos. A criação de aves domésticas soma 23 824 cabeças. Na produção extrativa nota-se o carvão vegetal e a lenha. Na indústria, contam-se fábricas de massas alimentícias, de papel e de produtos têxteis. Há, ainda a produção de ovos, leite e mel de abelhas. Preço das terras: de Cr\$ 2 500,00 o alqueire geométrico (para cereais e pastagens naturais) a Cr\$ 6 500,00 (em matas e próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — Santa-Branca, 16 km a sudoeste, é servida pela estação de Jacareí, de onde parte, na direção daquele município, um ramal da rodovia Rio—São-Paulo. Há ainda as estradas de Santa-Isabel, 30 km a oeste e Igaratá, 24 km a noroeste. Existem cêrca de 360 quilômetros de estradas municipais.

*

Logo ao partir da cidade, a linha se aproxima bastante do Paraíba, cujas águas tranqüilas se deixam contemplar ainda, sob o doce e brando reflexo de um sol de ocaso; à retaguarda, numa elevação, fica a linda ponte que liga a cidade à zona rural além Paraíba.

Próximas uma da outra, são transpostas duas pequenas pontes sôbre dois graciosos tributários do rio majestoso.



GUARAREMA — Vista geral da cidade

Bom-Jesus — Km 416,120

Minúscula povoação debruçada sôbre o reluzente espelho das águas do Paraíba.

São-Silvestre-de-São-Paulo — Km 421,361

Chamou-se, por algum tempo, Barão-Homem-de-Melo. Toma o nome da fazenda de criação de gado holandês situada à direita.

Estamos ainda no município de Jacareí. Afastando-se do rio e galgando a serra elevada, o trem vara o morro de Itapeva, no túnel das Piluleiras, reto, com 200 metros (km 422,354 — cota 700) entrando no município de Guararema. Três quilômetros adiante o trem atravessa pela última vez o Paraíba, na ponte de Guararema, de 165,25 m, duzentos e setenta metros aquém de

GUARAREMA

Rio	426,743 km
São-Paulo	72,410 km
Altitude	578,994 m
Latitude sul	23.º 25' 11" *
Longitude W. Gr.	46.º 01' 01" 0

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Guará, por *ybyrá*, árvore, pau, madeira; *rema*, fedorento, fétido: o pau-d'alho (*Seguiera floribunda*).

Fundada em 1875, por MARIA FLORÊNCIA, de origem africana, que, à margem esquerda do ribeirão Guararema, pouco acima da sua foz, construiu uma capela em honra de São Benedito, em terreno doado por D. LAURINHA DE SOUSA LEITE.

Vila criada por lei estadual n.º 528, de 3 de junho de 1898. Desmembrada do município de Moji-das-Cruzes. Cidade por lei estadual n.º 1 038, de 19 de dezembro de 1906.

Topograficamente bem situada, a pequena Guararema impressiona de modo agradável, com o seu restrito, porém, gracioso panorama. A Matriz, a Câmara, o Mercado, a Cadeia, o Cinema Araci, e as Escolas Reunidas, são os principais edifícios da cidade (cêrca de 400 prédios) que é iluminada a luz elétrica. Possui uma escola de ensino primário. População da cidade: 1 343 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 5, de ensino primário.

HOTEL — Hotel Sant'Ana e Hotel Granja Coli.

POPULAÇÃO — 7 356 habitantes.

SUPERFÍCIE — 246 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Guararema.

POVOADOS — Escada.

LIMITES — Santa-Isabel, Jacareí, Santa-Branca, Salesópolis e Moji-das-Cruzes.

RIOS — Município situado na bacia do rio Paraíba, possui alguns pequenos cursos d'água.

RELEVO — Município situado no vale do Paraíba, possui um território quase todo plano, contando, todavia, a leste com os morros da Itapema e das Piluleiras, pertencentes à serra do Mar e à oeste com a serra do Itapeti, ramificação da Mantiqueira, servindo de divisor de águas entre as bacias do Paraíba e do Tietê.

CLIMA — O clima de Guararema é excelente.

PRODUÇÃO — É a agricultura a base econômica do município produzindo milho, feijão, arroz, mandioca, cana de açúcar, batata, algodão, laranja, etc. Segue-se-lhe a pecuária com 7 132 cabeças de gado, sendo 2 178 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 18 310 cabeças. Na produção extrativa avulta o carvão vegetal. Existe caulim, no município porém sem ser explotado. Produz, ainda leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 3 000,00, o alqueire geométrico (em pastagens naturais) a Cr\$ 6 500,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — O município conta 59 quilômetros de estradas de rodagem. Santa-Branca, 18 km a leste; Salesópolis, 29 a sueste e Santa-Isabel 30 km a nordeste, são localidades servidas pela estação, por excelentes estradas de rodagem. Atravessa o município a rodovia Rio—São-Paulo.

Penetrando no acidentado vale do Guararema, rio que atravessa 14 vezes,* e que forma, no km 430,544 (ponte de 9,45 m), aprazível cachoeira, segue o trem cortando regiões fertilíssimas; e transpõe a serra que divide a bacia do Paraíba da do Tietê, passando pela pequena e graciosa povoação

Luís-Carlos — Km 433,191

Dr. LUÍS CARLOS DA FONSECA, chefe do 2.º Distrito do Tráfego quando se inaugurou a estação, e depois chefe do Movimento. Sub-diretor da 1.ª Divisão nas administrações Carvalho Araújo e Arlindo Luz. Diretor civil da Estrada, nomeado pela Junta Governativa de 1930; nesse pôsto se conservou de 24 de outubro a 5 de novembro daquele ano.** Foi tão elegante prosador quão primoroso poeta. Era sub-diretor da Central, quando, em 1932, foi prematuramente colhido pela morte.

Entra no município de Moji-das-Cruzes e passa por

SABAÚNA — Km 437,650

Saba, por *taba*, aldeia; *una*, negra: aldeia negra, quicá de pretos.

Aqui está localizada uma das pedreiras pertencentes à Central, e que conta 80 alqueires.

No quilômetro 431 possui também a Estrada uma área de 10 alqueires (à esquerda), com excelente pedra.

Prossegue o trem, subindo ainda o formosíssimo vale do Guararema, até as proximidades da estação

Engenheiro-César-de-Sousa — Km 444,946

JOÃO AUGUSTO CÉSAR DE SOUSA, chefe da 5.ª Divisão em 1890.

Agora no vale do Tietê, muito menos acidentado que o do Paraíba, o trem desliza pela várzea alagadiça daquele rio, atravessando-o, no km 445,939, pela ponte do Tietê,*** de 40 metros.

Transforma-se o cenário. O horizonte se alarga; limitam-no, ao norte, os últimos contrafortes da serra da Mantiqueira,

* Este trecho de linha, com as suas 14 pontes, quase equidistantes, sôbre as águas claras do sinuoso ribeirão, é muito interessante. O vão livre das pontes varia entre 6m,65, o menor (km 435,323) e 10m,05, o maior (km 434,741).

** Quando, na madrugada de 24 de outubro de 1930, estalou a revolução, no Rio, estava o Dr. LUÍS CARLOS no exercício do seu cargo de chefe do Movimento. Nesse pôsto e naquela madrugada o foram encontrar os delegados da revolução que ocuparam a Central.

*** *Tietê* — *ti . . y*, rio; *eté*, verdadeiro, isto é volumoso, (primitivamente *Anhemby*, rio dos Inhambus) é, genuinamente, um rio paulista.

Nasce no município de Salesópolis e percorre o Estado em quase tôda a sua extensão, primeiro na direção leste-oeste até São-Paulo; e depois em rumo noroeste, até desaguar na margem esquerda do Paraná.

O Tietê não permite a navegação que as suas águas comportariam porque, além de um álveo tortuosíssimo, êle apresenta grande número de corredeiras e cachoeiras, entre as quais as denominadas Salto-de-Itu, Avandava e Itapura.

É de cerca de 800 km o seu curso, como o do Paranapanema e o Uruguai, tem a particularidade de constituir uma exceção à direção geral dos rios brasileiros, a qual é do interior para o litoral; na frase de MOREIRA PINTO, "êles nascem onde deviam morrer".

cuja altitude vai gradativamente diminuindo aos olhos do passageiro, não fatigados de contemplá-la.

Entre o nível das águas dos dois rios, (nos pontos acima indicados) há uma diferença de cerca de 180 metros.

A serra que separa as duas bacias é constituída pelas últimas ramificações da serra da Mantiqueira, que ali se juntam a contrafortes da serra do Mar; assim, é a linha da Central que, cruzando nesse ponto o trópico do Capricórnio, serve de divisa aos dois grandes ramos da cadeia Oriental do sistema orográfico brasileiro.

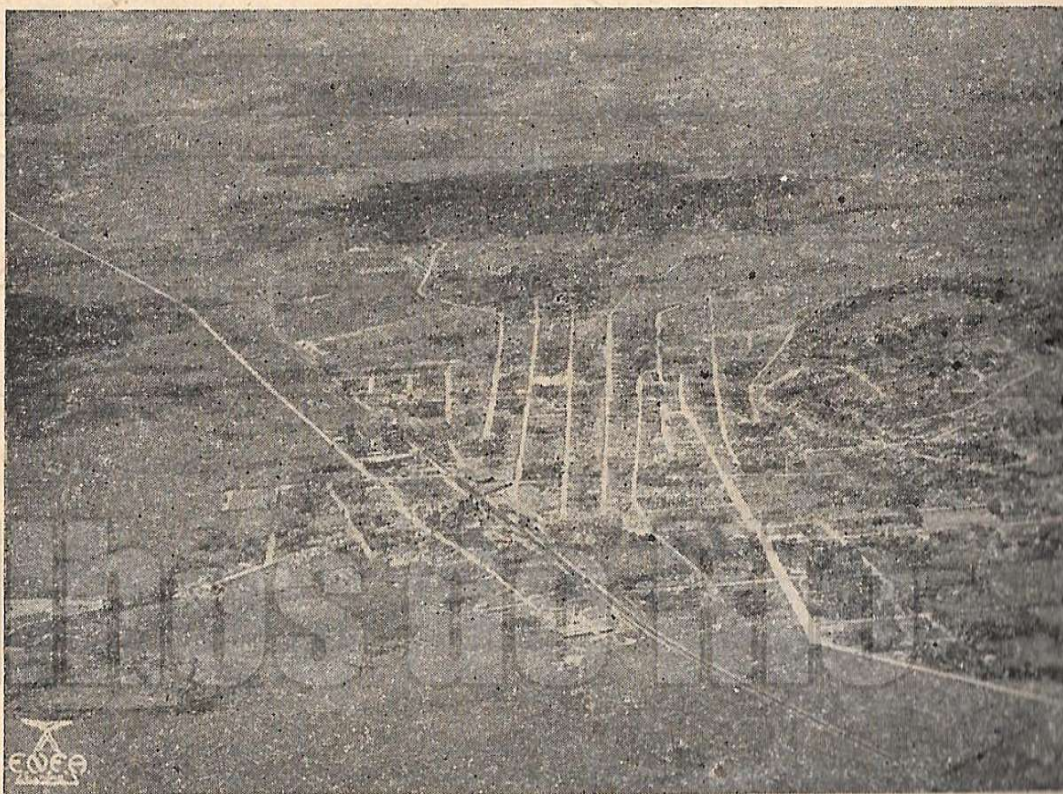
Um pouco adiante da ponte do Tietê o trem corta ainda o rio Biritiba (km 446,195 - ponte de 8,30 m) e chega à última das dezesseis cidades atravessadas pelo ramal, a velha

MOJI-DAS-CRUZES

Rio	450,320 km
São-Paulo	48,833 km
Altitude	743,464 m
Latitude sul	46° 31' 24",0 *
Longitude W. Gr.	46° 11' 42",0

Mboy, cobra; *gy*, rio: das cobras.

A antiga fazenda de Boji, que BRÁS CUBAS fundara em fins do século XVI, porque tivesse, em 1601, três cruzes no adro da



MOJI-DAS-CRUZES — Vista geral da cidade

* Ponto de referência: praça do Campo-Santo.

sua igreja matriz, passou a chamar-se Sant'Ana-de-Moji-das-Cruzes; foi elevada à categoria de vila em 18 de agosto de 1611 e tomou os foros de cidade a 13 de março de 1855. Está construída sobre um chapadão formado pelos vales do ribeirão de Cima e do ribeirão Ipiranga.

A mesma fisionomia risonha e agradável das outras cidades do chamado "Norte de São Paulo", com edifícios de construção moderna (conta perto de 3 800 prédios), jardins, ruas bem cuidadas e animadas por grande movimento de passageiros. Tem abastecimento de água, rede de esgotos, serviços de luz e força elétrica, e rede telefônica. Possui 14 escolas de ensino primário, um curso de ensino secundário, 4 de ensino artístico e 5 de técnico-profissional.

Moji é sede da 4.^a Inspetoria de Linha. População: 14 515 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — total 63; de ensino primário 52; secundário 1; doméstico 4; técnico-industrial 1; artístico 4; e de categoria não especificada 1.

HOTÉIS — Hotel Comercial e Hotel Regina.

POPULAÇÃO — 48 644 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 450 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Moji-das-Cruzes, Biritiba-Mirim, Itaquaquicetuba, Poá, Sabaúna, Jundiapéba Susano e Taiapéba.

POVOADOS — Ferraz-de-Vasconcelos, etc.

LIMITES — Guarulhos, Santa-Isabel, Guararema, Salesópolis, Santos, Santo-André e São-Paulo.

RIOS — Município situado quase inteiramente na bacia do Tietê possui vários cursos d'água, sendo mais notáveis o rio Claro e os ribeirões Biritiba-Mirim, Jundiá, Taiapéba e Guaió, todos afluentes pela margem esquerda daquele rio.

RELEVO — Município situado em sua maior parte em vales, possui poucas elevações, como a da serra do Itapeti, ao norte, pertencente à Mantiqueira e ao sul, contrafortes da serra do Mar.

CLIMA — Moji goza de um clima de notória salubridade.

PRODUÇÃO — É a agricultura a base econômica do município, produzindo mandioca, batata, milho, cana de açúcar, uva, feijão, chá, arroz, banana, laranja, abacaxi etc. A seguir vêm: a pecuária com 22 832 cabeças de gado, sendo 2 963 de bovinos; a criação de aves domésticas somando 86 350 cabeças; e a criação de bicho-da-sêda com 44 quilos de casulos. Na indústria, notam-se, a de minerais não metálicos e fábricas têxteis, de papel e de confecção de artigos para o vestuário. Produz, ainda, o município carvão vegetal, ovos, mel de abelhas e leite. Preço das terras: de Cr\$ 3 000,00, o alqueire (em pastagens naturais) a Cr\$ 7 500,00 (em matas e próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — Santa-Isabel, 33 km ao norte e Salesópolis, 42 à leste, são servidas pela estação de Moji, por estradas de automóvel. Santos dista 54 km da cidade. Este município é atravessado pela rodovia Rio—São-Paulo.

Moji é o ponto inicial dos trens de subúrbios, que, em número de 16, diariamente trafegam entre a cidade e a capital do Estado. A administração da Central tem ativado os serviços de duplicação da linha nesse trecho, cujo tráfego se torna dia a dia mais intenso. De Moji (km 450,320) a Calmon-Viana (km 465,240), assim como de Carlos-de-Campos (km 491,403) a Clemente Falcão (km 496,089) a linha é dupla. De Clemente Falcão a Norte-Chagas (km 497,314), é tríplice; e de Engenheiro São Paulo a Roosevelt é quádrupla.

* * *

Depois de Moji, o trem entra em férteis campos, atravessa a ponte do km 453,183 (7,00 m) e passa por

Brás-Cubas — Km 455,636

Nome do fundador da cidade de Moji.

Está aí instalada uma importante fábrica de sedas.

Transpondo, adiante, uma ponte de 15,40 m (km 453,998) e o rio Jundiá (km 455,725 - 22,00 m), o trem passa rapidamente por

JUNDIAPEBA — Km 457,117

onde está situado importante leprosário, cujas edificações se notam à esquerda, sobre uma colina.

Correndo sobre as pontes do Taiacupeba, de 7,00 m a primeira (km 457,516), e 22,00 m a segunda (km 458,407), e depois de atravessar um pontilhão de 3,00 m, o trem passa por

SUSANO — Km 462,548

Primitiva "Guaió". JOAQUIM AUGUSTO SUSANO BRANDÃO, engenheiro residente em 1906.

Aí existe um notável horto florestal.

A linha atravessa, junto ao pátio da estação, a estrada Rio—São-Paulo.

Cortado o ribeirão Guaió (ponte de 10,00 m - km 464,960), o trem se dirige a

Calmon-Viana — Km 465,240

Eng.º ANTÔNIO CALMON VIANA, ajudante da 5.ª Divisão. Daqui parte, para a direita, a "variante" de Poá, que vai até Sebastião-Gualberto, em uma extensão de 32 km 074 m. Não longe de Calmon-Viana fica a estação

POÁ — Km 466,438

Talvez de *ybo*, riacho e *a*, por *ã*, levantado, alto, erguido: riacho que vem do alto. Há aí terras cultivadas onde se notam

vinhedos, plantações de árvores frutíferas próprias das regiões temperadas e uma adiantada indústria de cerâmica.

Um ramal da estrada de rodagem São-Paulo - Rio, liga a estação ao município de Santa-Isabel, 25 quilômetros ao norte. Transposto o córrego Três-Pontes, (ponte de 5,00 m — km 468,242), o trem entra no município de São-Paulo, indo cruzar além um ribeirão que fica duzentos metros antes de

Ferraz-de-Vasconcelos — Km 469,526

Eng.º JOSÉ FERRAZ DE VASCONCELOS, chefe do 2.º Distrito do Tráfego, prematuramente morto (outubro de 1924).

A estação está localizada no florescente subúrbio denominado Romanópolis, onde existe uma fábrica de tintas.

No km 470 é transposta uma passagem inferior.

Cinco quilômetros e meio além de Ferraz-de-Vasconcelos, surge a elegante estação

GUAIANASES — Km 474,994

Antiga Eng.º JOÃO DE CARVALHO ARAÚJO, diretor da Central, já no território de Paulicéia.

Da estação parte uma linha férrea, com a bitola de 1,00 m, que, com a extensão de 5 quilômetros, vai até a fazenda Etelvina, situada à esquerda, em zona por onde também a Central fêz construir um desvio, igualmente de 5 quilômetros, para o transporte de pedra existente na região. Esse desvio tem início um pouco além de Guaianases.

Roda o trem ainda; os campos vão sendo substituídos por chácaras e quintais regados pelos ribeirões Três-Pontes, Lajeado, Água-Verde e Itaquera, cruzados pela linha.

Quinze-de-Novembro — Km 478,670

Homenagem ao dia da proclamação da República.

Adiante passa o trem, pela primitiva São-Miguel, hoje

ITAQUERA — Km 481,220

Alteração de *taquera*, *tapera*, *tab*, aldeia; *éra* ou *guéra*, velha, extinta, que já foi.

Cortado o ribeirão Jacu, a poderosa locomotiva sobe a rampa forte, passando por

Engenheiro-Artur-Alvim — Km 484,833

ARTUR ALVIM, chefe da Via Permanente em 1888.

E' o ponto mais elevado do ramal.

Corre o trem; as habitações aumentam de número; o RP1 atravessa o ribeirão Carmelinho (km 489,450 — 7,46 m) e perpassa veloz pelo denso casario da encantadora

Matilde — Km 489,574

e pela pequena e elegante estação

Carlos-de-Campos — Km 491,403

Primitiva Guaiaúna; *Guayá*, caranguejo; *una*, negro. Dr. CARLOS DE CAMPOS, ex-presidente do Estado de São-Paulo.

Corre ainda o trem, passando pela ponte do Aricanduva (19,70 m); multiplicam-se as habitações; surge a estação

Engenheiro Sebastião-Gualberto — Km 495,019

Primitiva "5.^a Parada". SEBASTIÃO GUALBERTO, engenheiro residente da antiga 3.^a Residência (hoje 4.^a Inspetoria da Linha) do ramal de São-Paulo.

Clemente Falcão — Km 496,089

São atravessados os ribeirões Tiquatira e Guaiúna; o rio Tapuapé é transposto (ponte de 13,80 m).

Engenheiro-São-Paulo — Km 497,314

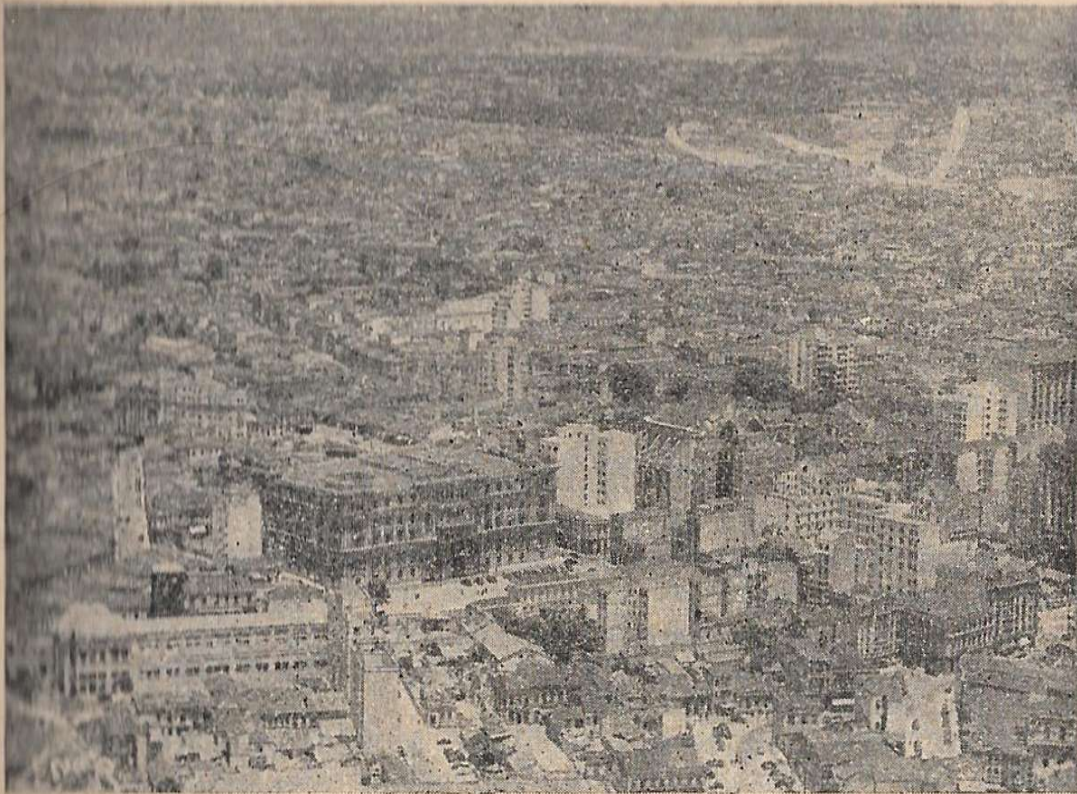
Primitiva Mooca, posteriormente Norte-Cargas. JOÃO JOSÉ DE SÃO PAULO, ajudante da 5.^a Divisão em 1900.

Vasta e moderna estação de mercadorias.

Já agora, realentando a marcha para cruzar extensas e movimentadas ruas, o trem suavemente desliza até parar definitivamente na estação



SÃO-PAULO — Estação Roosevelt



SÃO-PAULO — Vista parcial do centro da cidade

ROOSEVELT

Rio	499,153 km
Altitude	731,276 m
Latitude sul	23° 32' 45" 5 *
Longitude W. Gr.	46° 34' 31" 0

na avenida Rangel Pestana, em São-Paulo, a segunda cidade do Brasil, e terceira da América-do-Sul, pela sua beleza, importância comercial e industrial, pela sua higiene e pela suntuosidade de seus monumentos e edifícios, quer públicos, quer particulares. Conta mais de 20 800 prédios.

Data de 25 de janeiro de 1554 a sua fundação nos campos de Piratininga e de 11 de junho de 1711 a sua elevação à categoria de cidade.

De como prosperou e cresceu, aí está o atestado palpitante.

A agricultura, sua principal fonte de riqueza, a operosidade dos portugueses, seus primitivos colonos e o braço Italiano, que de modo fecundo veio colaborar com os nacionais na obra do seu engrandecimento, fizeram de São-Paulo a maravilhosa cidade que ela é hoje.

Percorrê-la é passar por uma série de deliciosos momentos. A sua primorosa arquitetura, os seus admiráveis jardins, os lindos subúrbios que a circundam, oferecem quadros de encantadora beleza e que orgulham a nossa nacionalidade.

* Ponto de referência: morro da Conceição.

A cidade de São-Paulo é uma das mais importantes metrópoles da América do Sul.

Com relação ao grau do seu adiantamento, transcrevemos aqui, *data venia*, os seguintes períodos de EUGÊNIO EGAS, na sua excelente obra — *Os Municípios Paulistas*.

“De 1889 para cá, tudo se transformou, tudo cresceu, tudo se fez grande; a cidade fechada dentro dos quatro ângulos, que quatro conventos protegiam (Jesuítas, Carmo, São Bento e São Francisco) desceu pelas encostas até aos rios, passou-os, ocupou as várzeas, subiu as ondulações afastadas, para tornar a descer e conquistar tôdas as planícies, todos os campos, tôdas as terras, num raio quilométrico tão grande, que se tornaram seus arrabaldes, cidades e vilas afastadíssimas.

Progredir assim é raro.

Da estação Roosevelt o passageiro facilmente se transporta, através de amplas e bem calçadas ruas, até o centro da cidade, que por si só já oferece um lindo espetáculo.

SUB-RAMAL DE BANANAL

Esta linha férrea, que já pertencera à Estrada,* passando, em 20 de fevereiro de 1924, para o domínio da antiga Oeste de Minas, voltou, por decreto n.º 19 602, de 19 de janeiro de 1931, a fazer parte da rede da Central.

Data de 1871 a primitiva autorização para que fôsse construída uma via férrea a vapor, entre Barra-Mansa e Bananal. Para isso chegou a funcionar em 1878, a Companhia Estrada de Ferro do Bananal. Parece, entretanto, que houve caducidade dessa concessão.

Por decreto n.º 7 698, de 3 de maio de 1880, foi concedido a JOSÉ LUÍS DE FIGUEIREDO privilégio para a construção de uma linha férrea de Bananal a Barra-Mansa, tendo sido organizada, para levá-la a efeito, a Companhia Bananalense. Antes de construir-se a linha, porém, permitiu o Governo Imperial, por Decreto n.º 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 tráfego em 8 de agosto de 1883, depois de ter passado a proprietários diferentes.

Com a bitola de 1,00 m e a extensão de 26,179 km, liga a estação de Saudade (município fluminense de Barra-Mansa) à sede do município de Bananal, em São-Paulo.

Saudade — Km 156,473

Tomando a direção sudoeste a linha acompanha a margem direita do Bananal, corta (km 157,525 - ponte de 16,80 m) o ribeirão da Bocaina, e passa pela estação

* Encorporada por ato de 25 de setembro de 1918 (Decreto n.º 13 206, que para êsse fim abriu o crédito de 649:114\$913).

Santo-Antônio — Km 161,720

Toma o nome da povoação a que serve e que lhe fica nas proximidades, à esquerda.

Depois da estação o trem corta os córregos Santo-Antônio (km 162 982 -5,00 m) e da Chácara (km 163,658), passa pela extinta parada Novais e vai à estação

Cafundó — Km 164,213

Nome de uma fazenda da localidade.

Acompanhando sempre a direita do Bananal, cujas águas correm à sombra de interminável floresta de ubás* a linha atravessa os córregos do Sítio (km 165,881) e da Astréia.

Cortado logo após um pequeno córrego (ponte de 4,50 m), prossegue o trem, transpondo, pela segunda vez, o córrego Chácara (km 168,241-6,20 m) e chegando, em seguida, a

RIALTO — Km 168,095

Situada na sede do 3.º distrito, (Rialto, cujo casario fica uma centena de metros à esquerda) do município de Barra-Mansa. Da povoação partem várias estradas de rodagem em direção às muitas fazendas localizadas no distrito, entre elas a da Boa-Vista, onde existe o roseiral talvez mais importante do Brasil.

Um pouco além de Rialto o trem passa para a margem esquerda do Bananal (km 169,639-26,15 m).

Glória-de-São-Paulo — Km 173,158

Glória é nome de uma fazenda que fica situada junto à linha, à direita.

Cortado de novo o Bananal (km 174,019-27,60 m) entra a linha em território paulista, começando a atravessar uma região montanhosa. Transpondo, mais uma vez o Bananal (km,176,813-31,48 m) e passando pelo local onde foi a estação Rapé, chega o trem a

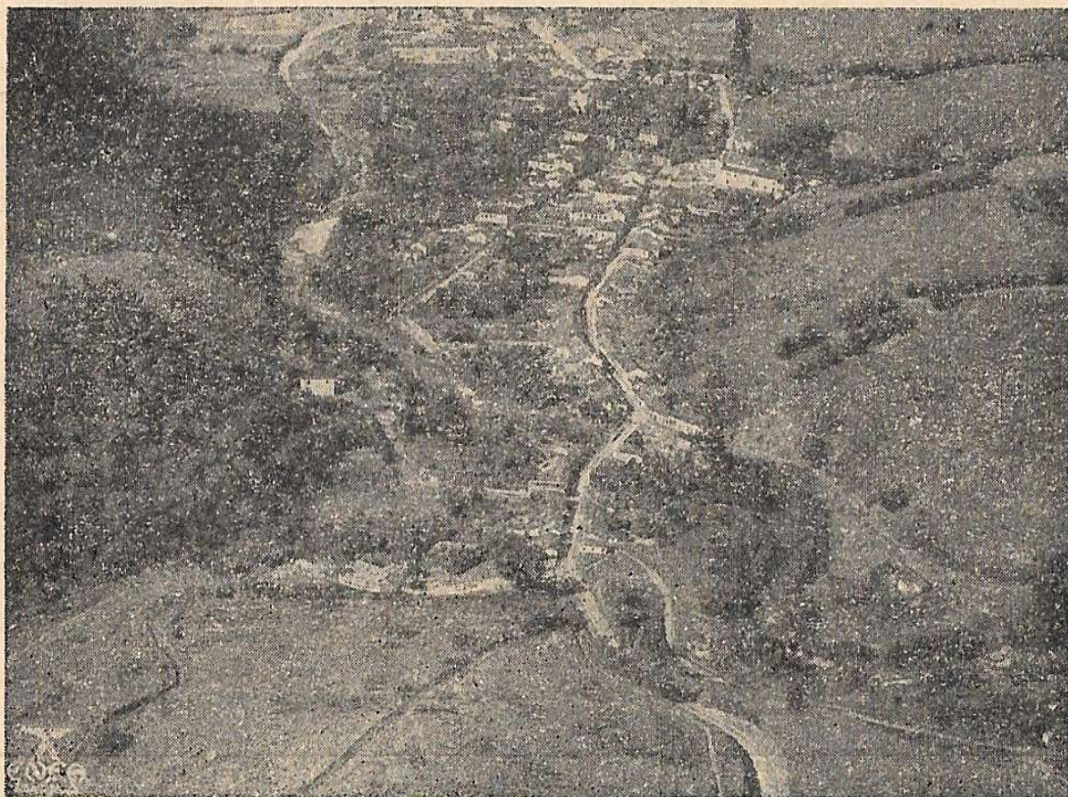
Três-Barras — Km 177,524

Nome de uma fazenda cuja casa, de bela aparência, se acha à esquerda.

À esquerda também, na outra margem do Bananal, vê-se a estrada Rio—São-Paulo, que acompanha a linha até o seu *terminus*.

Continuando, passa o trem pela parada Mamanguá e depois de atravessar, pela quarta vez, o Bananal (km 181,792-10,32) chega a

* Graminácea arborecente cujas hastes servem para usos vários. *Ubbá* — corr. de *uybá*, a cana-de-flecha ou cana-brava; é a mesma "taboca".



BANANAL — Vista geral da cidade

BANANAL

Rio	182,652 km
São-Paulo	368,859 km
Altitude	446,480 m
Latitude sul	22° 40' 44",0 *
Longitude W. Gr.	44° 19' 08",2

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 capela dedicada ao Senhor Bom Jesus do Livramento, dotando-a, em 10 de fevereiro de 1785, com meia légua de terra em quadra, para patrimônio. Só porém em princípios do século passado começou a população a desenvolver-se. Para isso grandemente concorreram, a contar de 1810, o comendador ANTÔNIO BARBOSA DA SILVA e outros descendentes dos instituidores, cumprindo não esquecer, entre êstes, o coronel JOAQUIM SILVÉRIO, o major BRÁS ARRUDA, e ANDRÉ LOPES. Foi êste último quem doou o terreno para a construção de outra capela sob a mesma invocação, e que passou a paróquia por alvará de 26 de janeiro de 1811. Essa capela transformou-se na atual matriz da cidade.

A povoação pertencia ao município de Lorena. Vila em 10 de junho de 1832 (instalada em 17 de março de 1833), foi eleva-

* Ponto de referência: marco na praça da Estação.

da à categoria de cidade em 3 de abril de 1849, e prosperou sempre até 1866. Dessa data em diante a emigração de grande número de lavradores para o chamado Oeste da Província, desvitalizou as forças econômicas do município, refletindo sobre a cidade a anemia que para logo se apoderou da lavoura da região.

A cidade é muito pitoresca. As ruas largas e tortuosas são bordadas de casas térreas na sua maioria, algumas de sólida construção. Possui praças ajardinadas, iluminação elétrica, telefonia, rede de esgotos, abastecimento d'água e conta cerca de 80 casas de negócio, sendo a rua Comendador Manuel Aguiar a mais comercial. Principais edifícios: a igreja Matriz, consagrada ao Senhor Bom Jesus do Livramento; a da Boa-Morte; a do Rosário; a Santa-Casa; a Casa da Câmara; o Grupo-Escolar; o Forum; o Teatro; e o Matadouro. Existem dois cemitérios, sendo um da Irmandade do Bom-Jesus. Possui cerca de 340 prédios.

População da cidade: 1 552 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 18, de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel Brasil e Parque Hotel.

POPULAÇÃO — 11 740 habitantes.

SUPERFÍCIE — 735 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Bananal e Arapeí.

POVOADOS — Alambari.

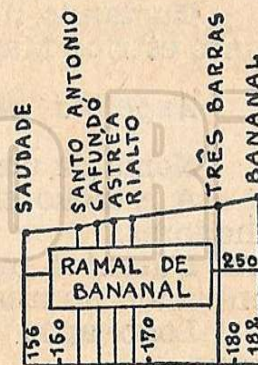
LIMITES — Estado do Rio-de-Janeiro e município de Barreiro.

RIOS — O Bananal, que nasce na serra do Retiro e seguindo a direção geral SN vai despejar-se no Paraíba, recebendo diversos tributários dos quais é mais importante o Turvo que lhe deságua na margem esquerda. O alambari, o Capitão-Mor, o Doce, o Duna e o Manso são os principais ribeirões.

RELÊVO — Município possuindo território montanhoso, conta com as serras do Boqueirão, dos Palhares, da Bocaína e outras, pertencentes todas à serra do Mar.

CLIMA — Salubre.

PRODUÇÃO — É a pecuária a principal fonte de renda deste município com 11 735 cabeças de gado, sendo 7 755 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 13 160 cabeças. A agricultura produz cana de açúcar, mandioca, milho, feijão, arroz, café e frutas. A indústria conta com pequenas fábricas, notando-se as de massas alimentícias. Preço das terras de Cr\$ 3 000,00, o alqueire geométrico (em matas) a Cr\$ 5 000,00 (de lavoura em geral, para pastagens cultivadas e próximas à sede municipal).



VIAÇÃO — Além da Central, corta o município, de leste a oeste, a rodovia Rio—São-Paulo, passando pela sede.

SUB-RAMAL DE PIQUÊTE

O sub-ramal de Piquête é constituído pela E. F. Lorena a Benfica, construída de 1902 a 1907, para servir à Fábrica de Pól-vora de Piquête, então em construção.

Concluídos os trabalhos de construção da linha, foram entregues ao tráfego 19,670 km, dos quais 17,200 km até Piquête e mais 2,470 km até Limeira, hoje General-Mendes-de-Morais.

O Decreto Legislativo n.º 3 298, de 11 de julho de 1917 autorizou a construção de uma linha férrea em continuação do trecho em tráfego de Lorena a Piquête, em direção ao planalto central, passando por Itajubá e Pedra-Branca, no Estado de Minas.

Foi posteriormente resolvido que se levasse a efeito, pela administração a construção da E. F. Piquête a Itajubá (Estudos aprovados pelo Decreto n. 9 638, de 26 de junho de 1918).

A construção, iniciada em 1 de outubro de 1918, teve os seus trabalhos suspensos em 31 de agosto de 1921. A infra-estrutura ficou concluída entre Itajubá e Ibatuba, com 38 quilômetros.

Por Aviso n. 106, de 30 de dezembro de 1921, foi o trecho de Lorena a Piquête (16,927 km) entregue à Central, ficando o trecho de Piquête à Fábrica Presidente Vargas, do Ministério da Guerra, e o trecho de Itajubá a Ibatuba entregue à então Rêde-Sul-Mineira, hoje Rêde-Mineira-de-Viação.

A linha, com a bitola de 1,00 m,* parte da estação

LORENA — Km 280,604

rumando logo para a direção norte e transpondo em seguida o Paraíba (km 284,155) por uma ponte de 90,00 m. Na reconstrução dessa ponte foi, pela primeira vez na Central, aplicado o sistema de ar comprimido para fundação dos pilares. Esse serviço foi feito por iniciativa e sob a direção do Dr. MÁRIO CASTILHOS.

Do outro lado da ponte fica o estribo.

Ponte-Paraíba — Km 283,531

Tomando a direção nordeste o trem transpõe o ribeirão Macacos (km 287,963) por uma ponte de 10,00 m.

Rumando novamente para o norte, passa pelo local do extinto estribo Marechal-Faria, localizado alguns metros aquém de

Angelina — Km 288,021

Nome de uma fazenda da localidade.

A estação está hoje transformada em residência de trabalhadores.

Duzentos metros depois é transposto o ribeirão do Ronco, entrando no município de Piquête.

Logo após o ribeirão Limeira é atravessado, chegando o trem a

* Cogita-se de modificá-la para a de 1m,60.

Coronel-Barreiros — Km 291,028

Coronel VICENTE BARREIROS, proprietário de uma importante fazenda na localidade e empreiteiro da Estrada de Ferro Dom Pedro II em 1886.

Continuando o trem, corta de novo o ribeirão Limeira.

Francisco-Ramos — Km 293,481

Chamou-se, em tempos Tavares-de-Lira. FRANCISCO RAMOS era um fazendeiro do local.

Daí passa a linha (km 294,570), pela extinta parada Novais (outro fazendeiro) e atravessa ainda o Limeira (km 294,620) por uma ponte de 3,00 m, chegando a

Itabaquara — Km 296,431

Antiga Bela Vista, nome de uma fazenda que se vê à esquerda e pertencente a REINALDO DIAS. Chamou-se, outrora, Aguiar-Moreira.

PIQUÊTE

Rio	297,531 km
São-Paulo	235,476 km
Altitude	636,298 m
Latitude sul	22.º 37' 04" 8 *
Longitude W. Gr.	45.º 09' 51" 0

Primitiva Piquête, depois Rodrigues-Alves e, desde 20 de setembro de 1933, novamente Piquête.

Anteriormente Vila-Vieira-do-Piquête, erigida em sede de município pelo Decreto n. 166, de 7 de maio de 1891. Pertence à comarca de Lorena e por lei n. 1 470, de 29 de outubro de 1915, passou a chamar-se Piquête. E' cidade por lei estadual n.º 1 038, de 19 de dezembro de 1906.

É uma cidade aprazível, na base da serra da Mantiqueira e à margem esquerda do ribeirão Piquête, formado pelos ribeirões Bonfim e Sertão e, que, depois de receber vários afluentes, desce até o Paraíba com o nome de Embaú.

A cidade possui cerca de 1 000 prédios, cinemas, alguns bons edifícios e a Matriz, situada em uma elevação de terreno e sob a invocação de São-Miguel.

Conta com uma escola de ensino primário. População da cidade 5 063 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 4, de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel-das-Palmeiras.

POPULAÇÃO — 7 327 habitantes.

SUPERFÍCIE — 183 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Piquête.

POVOADOS — Benfica, etc.

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

LIMITES — Estado de Minas-Gerais, Cruzeiro, Valparaíba, Lorena e Guaratinguetá.

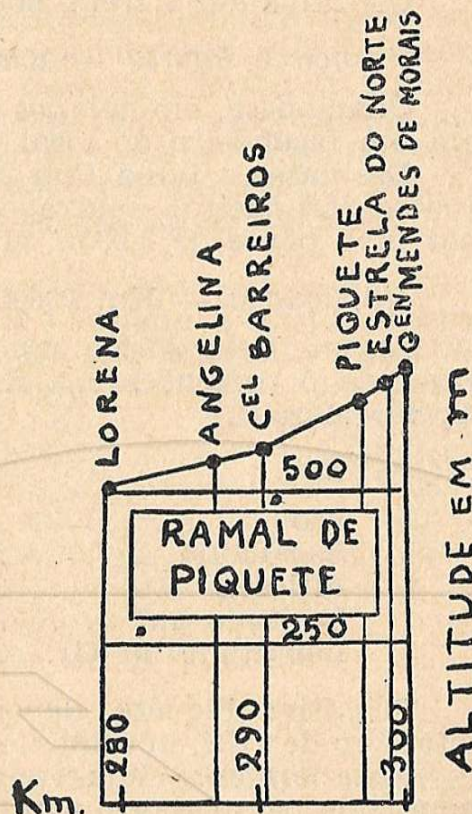
RELÊVO — O município está situado em terrenos montanhoso, na encosta meridional da Mantiqueira.

CLIMA — Salubre.

PRODUÇÃO — É a agricultura a base econômica do município produzindo batata, mandioca, cana de açúcar, arroz, feijão, milho, café, laranja e limão. Segue-se a pecuária com 2 631 cabeças de gado, sendo 2 002 de bovinos. A criação de aves domésticas soma 4 351 cabeças. Além disso possui o município uma oficina gráfica, fábricas de massas alimentícias e boa produção de ovos. Sua principal indústria, porém, consiste nos produtos da Fábrica Presidente Vargas, pertencente ao Ministério da Guerra que constitui talvez, o maior estabelecimento do gênero na América-do-Sul. Além da pólvora, sua principal fabricação, ela oferece também ao consumo comercial a acetona, o colódio (fotográfico-industrial e elástico), o algodão-colódio, o ácido nítrico,

o éter sulfúrico, o ácido clorídrico. Todos esses produtos são fabricados com matéria prima nacional. Preço das terras: Cr\$ 3 000,00, em média, por alqueire geométrico.

VIAÇÃO — Possui algumas sofríveis estradas de rodagem, destacando-se a de Lorena.



* * *

A linha prossegue, agora sob a jurisdição do Ministério da Guerra (que no alto do Itajubá-Velho possui esplêndido sanatório) e nela se encontram ainda as seguintes estações:

Estrêla-do-Norte — Km 298,818

Primitiva Venceslau-Brás.
Serve à vila militar, composta de bons prédios e de uma linda praça ajardinada.

General-Mendes-de-Moraes — Km 300,051

Primitiva Limeira. Aí fica situado o posto de vigilância da Fábrica.

*

VARIANTE DE POÁ

Essa linha, que serve a uma zona rural de pujante fertilidade, veio concorrer para o mais rápido progresso e embelezamento de vasta região considerada como subúrbio da progressista cidade de São-Paulo. Foi inaugurada em 7 de fevereiro de 1926, até Engenheiro-Goulart (km 493,883), estando hoje toda ela em tráfego. Pela variante a estação Roosevelt fica no km 503,904, havendo portanto um aumento de 4 km 751 na distância entre Dom-Pedro-II e Roosevelt.

Calmon-Viana — Km 465,240

Logo após a estação começa a variante, que no km 466,065, atravessa uma ponte de 6,00 m, cortando adiante a estrada Rio—São-Paulo (km 466,536) em passagem de nível.

Cortada, mais além, a estrada de Poá (passagem inferior), passa a linha por

ITAQUAQUICETUBA — Km 470,955

Taqua-quicé, taquara, faca ou lâmina, e *tuba* por *tyba*, suf. de qualidade: taquaral. O nome antigo era *Taquaquicetuba*. O atual foi adotado por errônea suposição de que na composição do vocábulo entrava o radical *ita*, pedra.

Logo adiante da estação passa o trem pela garganta da Capela, ponto mais elevado da variante.

No km 471,745, é a linha cruzada pela estrada de rodagem Santa-Isabel (passagem superior de 11,00 m). Um pouco adiante (km 472,283) há outra passagem superior, também de 11,00 m.

Avistam-se, à direita, as águas tranqüilas do Tietê.

Engenheiro-Manuel-Feio — Km 473,371

Eng.^o MANUEL FEIO, chefe de Depósito da Locomoção.

Entra o trem no município de São-Paulo, pela ponte (km 474,590 - 6,10 m) sôbre o ribeirão Três-Pontes. Atravessa, mais adiante o córrego Itaim (km 476,676 - 3,00 m,) que deu o nome à estação.

Itaim — Km 477,444

Ita-im, pedra pequena, pedrinha, conchinha.

Transposto o rio Itaquera (km 480,973 - 5,90 m), vai o trem a

BAQUIRIVU — Km 481,501

O arraial de São-Miguel, fica à esquerda.

Nesse arraial está situada a igreja de São-Miguel, que passa por ser um dos mais antigos templos do Estado. Aí residiu o padre ANCHIETA.

Pouco além da estação é cortado o ribeirão Jacu (km 482,748 - 3,00 m). De novo as águas do Tietê são avistadas do trem. Ao longe, à direita, descortina-se o panorama do arrabalde de Guarulhos.

No km 485,176, é a linha cruzada pela passagem superior do Trocoli (12,40 m). Pouco além é transposta uma ponte de 3,00 m, perto da chave inferior da estação

Comendador-Ermelindo — Km 486,164

Comendador ERMELINDO MATARAZZO, proprietário da fazenda Matarazzo, em cujas terras foi construída a estação.

A linha é atravessada, no km 488,633, por uma passagem superior de 12,40 m.

Prossegue o trem cortando, adiante, um pequeno curso d'água (pontilhão de 1,50 m). Outra passagem superior, também de 12,40 m, surge no km 489,770. No trecho compreendido entre as duas passagens, desenha-se grandioso, na moldura verde dos outeiros que o circundam, o empolgante panorama da cidade de São-Paulo, totalmente descortinado do trem.

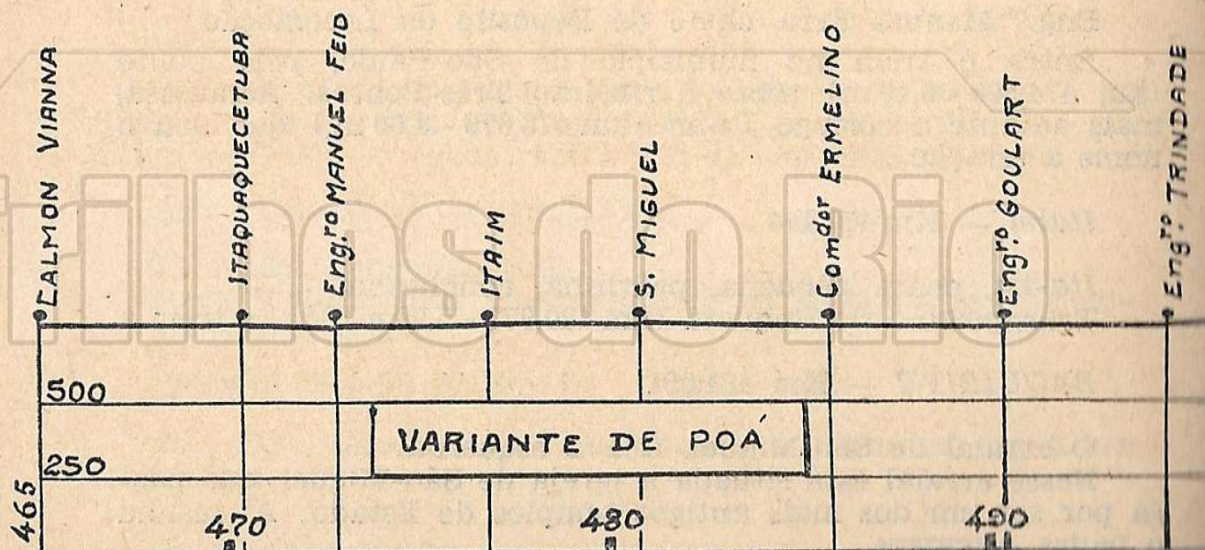
Engenheiro-Goulart — Km 490,875

HENRIQUE CAMPOS GOULART, chefe das Oficinas do Engenho-de-Dentro.

A estação está situada em terras da fazenda Puglisi.

Prossegue o trem transpondo, adiante, uma ponte de 4,00 m; depois, cruza a passagem inferior da avenida Guarulhos. À direita contempla-se a formosa ponte dessa avenida, sôbre o rio Tietê.

Um pequeno curso d'água é atravessado, na chave inferior de



Engenheiro-Trindade — Km 494,696

BERNARDO DE MATOS TRINDADE, ajudante de Divisão.

Situada no arrabalde da Penha, em São-Paulo.

E' transposto o ribeirão Tiquatira (km 494,573 - 6,00 m).

O Tietê coleia junto à linha, escuro e sulcado de pequenas embarcações.

Depois de um bueiro de 3,00 m, o trem corta a avenida Celso Garcia, por uma elegante ponte metálica de 45,00 m; um pouco além, passa pela ponte do Aricanduva, de 10,00 m.

Um longo e elevado atêrro feito com terra vinda do quilômetro 484 da antiga linha, corta os campos até a estação de

Engenheiro Sebastião-Guaiberto — Km 497,770

*

RAMAL DE LIMA-DUARTE

Como dissemos já, a finalidade econômica do ramal de Lima-Duarte, traduz-se na facilidade que proporcionará ao intercâmbio dos produtos de duas das mais opulentas regiões de Minas, senão do país a da Mata e o chamado Sul-de-Minas.

Comunicando-se, em Juiz-de-Fora, com tôda a rêde da Leopoldina, (por meio do ramal de Juiz-de-Fora, dessa estrada) e por outro lado estabelecendo em Bom-Jardim-de-Minas, a 75 km de Lima-Duarte* o seu ponto de junção com a Rêde Mineira de Viação, êsse ramal vem encurtar, de algumas centenas de quilômetros, o caminho entre as duas mencionadas regiões.**

A linha, que é de bitola larga, parte da plataforma esquerda da estação de

Benfica — Km 288,582

e cortando logo em seguida o ribeirão Três-Pontes descreve uma ampla curva e vai subindo o vale do mesmo ribeirão, em rumo sudoeste.

Depois de transpor duas pequenas pontes (km 289,745 e 290,318) de 10,00 m cada uma, passa, no km 291,414 — 501, pelas do Caracol, de 11,00 m a primeira e 10,75 m a segunda, ambas sôbre o referido ribeirão Três-Pontes.

* Os estudos definitivos do trecho de Lima-Duarte a Bom-Jardim-de-Minas, realizados na última administração Frontin, deram a extensão de 70 quilômetros. Novos estudos, feitos em 1929, dão a extensão de 78 200 metros, e fazem passar a linha pela garganta do Manuel-Delfino, a 1 170 metros de altitude.

** Foi, provavelmente, pensando nessa ligação que o Dr. FRONTIN adotou para o ramal a bitola de 1m,00, que é a bitola da Rêde Mineira de Viação e da Leopoldina.

Estabelecida a linha mista entre Juiz-de-Fora e Benfica, estaria feita a ligação direta, sem baldeações, entre as duas zonas referidas.

Não sabemos por que transcendentés razões econômicas ou estratégicas foi mais tarde essa bitola alargada para a de 1m,60. Sabemos, entretanto, que atualmente se fala que o govêrno do Estado de Minas cogita de conseguir a modificação para a primitiva bitola de 1m,00.

Sempre na direção supracitada prossegue o trem, transpondo ainda a ponte do km 292,578 (10,00 m), e passando pela parada Manuel-Balbino (km 293,688), antes de chegar a

Igrejinha — Km 295,347

Um aglomerado de casas em torno de pequena igreja (por cuja honra a estação tomou o nome de Igrejinha) constitui todo o interesse do lugar, outrora denominado Boa-Vista.

A graciosa e pequena igreja, de estilo rococó, fica numa elevação, a meia encosta de formosa colina.

Partindo de Igrejinha, o trem toma a direção norte, passa por uma ponte de 11,00 (km 297,784), inflete novamente para a direção sudoeste, corta, no km 298,002, o ribeirão do Drago (ponte de 11,10 m), passa por um estribo e transpõe ainda o referido ribeirão por uma ponte de 9,00 m (km. 299,801).

Entra no município de Bias-Fortes.

A direita, em pequena elevação, surge alva capelinha; estamos quase em

Penido — Km 303,470.

Dr. João NOGUEIRA PENIDO, político mineiro.

É uma estação pequena, de construção graciosa.

Depois de Penido o trem toma (do km 306 em diante) o rumo oeste e, galgando o divisor das águas do Paraíbuna e do Peixe, apanha o vale de um afluente deste último rio; toma de novo a direção sudoeste e desce o referido vale.

A região é coberta de excelentes pastagens, notando-se, de trecho a trecho, cuidadas culturas de cereais.

Já o trem se aproxima da serra da Saudade que o passageiro percebe, não muito longe, à esquerda.

Valadares — Km 311,400.

Primitiva Engenheiro-Navarro. FRANCISCO VALADARES, político mineiro.

A estação, além de servir à povoação de Valadares, serve também ao distrito de Augusto-Franco e à sede municipal de

BIAS-FORTES

Altitude	1 140 m
Latitude sul	21°36'21",6 *
Longitude W. Gr.	43°46'19",7

Criada com a denominação de Quilombo, por leis provincial n.º 149, de 30 de outubro de 1875 e estadual n.º 2, de 14 de setembro de 1891, passou a União por decreto municipal n.º 148, de 20 de maio de 1896, como sede distrital de Barbacena. Tomou o nome atual pelo decreto-lei n.º 148, de 17 de dezembro de 1938, que fez desta localidade a sede do novo município, instalado a 1.º de janeiro de 1939. Possui 165 prédios e conta 763 habitantes.

* Ponto de referência: matriz.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 12 de ensino primário.

POPULAÇÃO — 12 862 habitantes.

SUPERFÍCIE — 757 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Bias-Fortes, Campolide, Ibitipoca e Augusto-Franco.

POVOADOS — *Augusto-Franco*: Valadares e Penido; *Campolide*: Curralinho.

LIMITES — Barbacena, Santos-Dumont, Juiz-de-Fora, Lima-Duarte e Andrelândia.

RIOS — Possui o município pequenos cursos d'água, pertencentes às bacias dos rios Grande e Paraíba, sendo mais notáveis os ribeirões Vermelho e Grão-Mogol e o rio do Peixe, na última bacia.

RELÊVO — Território situado em planalto, possui apreciáveis elevações, pertencentes à Mantiqueira, tais como as serras da Saudade, de José-Pinto, da Bandeirinha e de Ibitipoca, cujo pico atinge 1 762 m, de altitude.

CLIMA — Muito ameno e saudável.

PRODUÇÃO — A principal fonte de renda do município é a pecuária com 53 100 cabeças de gado, sendo 25 000 de bovinos. A criação de aves domésticas soma 80 000 cabeças. Na agricultura nota-se a produção de milho, arroz e feijão. Há, ainda, grande produção de leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 2 000,00 o alqueire geométrico (para lavoura em geral) a Cr\$ 4 000,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — Além da Central, conta o município com algumas estradas de rodagem.

* * *

Logo depois de Valadares o trem transpõe (km 312) o ribeirão São-Mateus; à esquerda aparece o rio do Peixe, de águas barrentas e abundantes.

A linha se aproxima, cada vez mais, da serra da Saudade, que no seu ponto culminante (1 124 m) toma a forma de uma ampla copa de chapéu. Um pouco além desse ponto, no meio de frondoso capão, existe uma bacia de granito, sempre cheia de água cristalina e reputada santa, porque com ela, diz a lenda, eram os enfermos curados pelo "monge da serra da Saudade".

Transposto o rio do Peixe (ponte de 52,00 m) entra o trem, pouco adiante, no município de Lima-Duarte.

Cêrca de duzentos metros além da ponte surge o túnel 1, em curva e em rocha, com a extensão de 92,00 m. O rio do Peixe, agora à direita da linha, inflete, a breve trecho, para o norte, seguindo o seu curso natural, enquanto que a linha toma a direção sudoeste vindo, porém, a tanger novamente a margem direita do rio, logo depois da estação Manejo.

Orvalho — Km 323,260.

Nome da velha fazenda do Orvalho, situada nas proximidades da linha.

A estação serve à povoação de Bom-Sucesso.

Cortando extensa várzea, prossegue o trem; e transpondo no km 330 o córrego das Posses chega, logo após, a

Manejo — Km 330,240.

Com o fim de confabular sôbre os planos da revolução e combinar os “manejos” para a melhor execução dêles, reuniam-se os Inconfidentes (1789), secreta e repetidamente, em uma fazenda situada nas imediações do local em que foi mais tarde construída a estação. Daí o nome de Manejo, a esta transmitida pela referida fazenda.*

Ao partir de Manejo, de novo a linha se aproxima da margem direita do rio do Peixe, dela porém, se afastando a breve trecho. No km 333 é transposta uma pequena ponte.

Ao longo, 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 — Km 338,240

que serve à parte norte (a mais importante) da cidade, por meio da mais notável das suas ruas, (a rua 15 de novembro) cortada pela linha duzentos metros além da estação.

A parada está na altitude de 724,000 m.

Daí a linha acompanha as edificações da cidade, dirigindo-se para o rumo sul; transposta, por meio de um viaduto, a rua Visconde do Rio Branco, o trem rodeia uma “meia laranja” e chega à estação

LIMA-DUARTE

Rio	340,840 km
Belo-Horizonte	468,329 km **
Altitude	704,000 m
Latitude sul	21° 50' 26",1 ***
Longitude W. Gr.	43° 47' 45",7

A antiga vila do Rio-do-Peixe, criada em 1881, passou, em 1884, à 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 2.º Império.

A cidade fica entre morros elevados, assentando na fralda da serra Lima-Duarte (1 373 m de altitude).

* Estas informações foram obtidas *in loco*, pelo autor.

** As distâncias a Belo-Horizonte são contadas, nos ramais de Lima-Duarte, Piranga e Ponte-Nova, pela linha de Itabirito.

*** Ponto de referência: igreja matriz.

E' aprazível, limpa, com boas edificações, sobressaindo entre elas a da Santa-Casa da Misericórdia.

Em frente à rua 15 de Novembro, dominando-lhe o enfileirado casario, está magnificamente situada em um planalto, à meia encosta da serra, a igreja matriz da cidade, sob a invocação de Nossa-Senhora-das-Dores.

Longa escadaria, ladeada de jardins, dá acesso à igreja.

Em ponto um pouco mais elevado fica o pequeno cemitério da cidade, com túmulos bem cuidados e todos êles mais ou menos do mesmo estilo. Daí se avista ao longe, na direção noroeste, a serra da Ibitipoca, (1 762 m), nas divisas com o município de Barbacena; e para o lado do sul, percebe-se a Serra-Negra, (1 550 m) nas divisas com o município de Rio-Prêto.

A cidade tem luz e fôrça elétrica, água canalizada, 1 escola primária, 2 jornais periódicos e cinema.

Conta 1 500 prédios, 10 ruas, 2 travessas e 3 praças. Possui 5 igrejas. População da cidade: 2 552 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 18 de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel Glória e Hotel dos Viajantes.

POPULAÇÃO — 19 026 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 413 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Lima-Duarte, Conceição-de-Ibitipoca, Olaria, Pedro-Teixeira, Sant'Ana-do-Garambéu e São-Domingos-da-Bocaina.

POVOADOS — *Lima-Duarte*: Lopes e São-Sebastião-do-Monte-Alegre.

LIMITES — Bias-Fortes, Juiz-de-Fora, Rio-Prêto, Bom-Jardim-de-Minas e Andrelândia.

RIOS — O município possui cursos d'água pertencentes às bacias dos rios Grande e Paraíba, sendo mais notáveis na primeira os rios Grande e Capivari e na segunda o rio do Peixe e os ribeirões Brumado e Salto. Existem no município muitas quedas d'água, das quais as mais importantes são: a do "Onça" (5 000 C. V.) e a "Sumidouro" (3 500 C. V.) no rio do Peixe; a "Ponte-de-Pedra" (2 500 C. V.) no ribeirão do Salto; e a "Brumado" (1 100 C.V.) no ribeirão do mesmo nome.

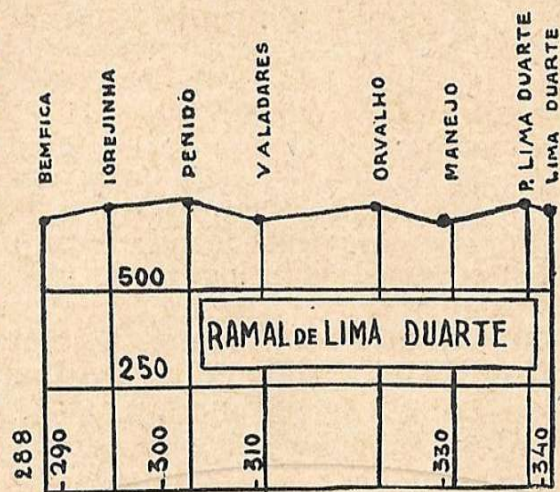
RELÊVO — Município situado em planalto, possui algumas elevações de terreno, como as serras de Santa-Cruz, de Ibitipoca (1 762 m de altitude), de Lima-Duarte (1 378 m de altitude). Negra e da Saudade, que são denominações locais da Mantiqueira.

CLIMA — Salubre e ameno. Temperatura média: 17°0.

PRODUÇÃO — É a pecuária a principal renda do município, contando 98 935 cabeças de gado, sendo 65 000 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 300 000 cabeças. Segue-se a

agricultura que bem desenvolvida produz milho, arroz, feijão, cana de açúcar, laranja, banana, etc. Na indústria notam-se a produção de açúcar-de-engenho e fábricas de massas alimentícias. Há grande produção de leite e ovos. Salientam-se a madeira, a lenha e o rutilo, na produção extractiva. Preço das terras: de Cr\$ 2 200,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 3 800,00 (em matas e para lavoura em geral).

VIAÇÃO — Além da Central, que possui no município 4 estações, existem cerca de 150 quilômetros de estradas carroçáveis ligando os distritos entre si e às respectivas povoações.



*

RAMAL DE PIRANGA

Este ramal é constituído pela antiga Estrada de Ferro Rio-Doce.

A lei provincial n.º 3 707, de 27 de julho de 1889, autorizou a concessão de privilégio para a construção de dois ramais de linhas férreas que, partindo de João-Gomes, seguissem: um para Lima-Duarte e outro para Piranga, e daí para a freguesia do Guaraciaba, pelo rio Piranga.

A Companhia Estrada de Ferro Rio-Doce construía a linha até Oliveira-Fortes (25 km), inaugurando o tráfego entre Santos-Dumont (ex-Palmira) e aquela povoação. A construção não prosseguiu, e mais tarde foi a Estrada arrematada pelo Estado de Minas.

Quando a Central dela tomou conta, o tráfego estava paralisado havia 8 anos; a linha achava-se obstruída e o material rodante inutilizado. Reparado o leito no trecho acima referido, foi a linha reaberta ao tráfego em 2 de julho de 1911.

A sua actual estação *terminus* está situada na cidade de Mercês (a 57,102 km de Santos-Dumont), no km 381,152. Há ainda que atravessar os municípios Alto-Rio-Doce e Piranga, para completar o seu traçado até a cidade de Piranga, sede do segundo dos municípios citados.

A extensão provável entre Mercês e aquela cidade, é de 74 quilômetros.

Certo, o objetivo d'este ramal será o entroncamento dos seus trilhos com os do ramal de Ponte-Nova, (entre Mariana e Piranga, apenas distam 42 km) aproximando-se assim o dia em que, reunidas tôdas as linhas de bitola estreita às da rede

fluminense, possa a Divisão Auxiliar transformar-se em tronco da viação dessa bitola, trazendo-lhe todos os trens ao pôrto da Guanabara.

O ramal tem início na plataforma oriental da estação

SANTOS-DUMONT — Km 324,050

Tomando o rumo leste, a linha descreve uma espiral, voltando a passar sôbre si própria por meio de um viaduto; forma assim uma circunferência perfeita, que deu à localidade o nome de bairro do Ó. Continuando a subir, o trem atinge a garganta do córrego do Ouro; depois, seguindo a direção nordeste, desce a vertente meridional do rio Pinho.

De um outro lado aparecem modestas casinhas que melancolizam a paisagem rústica.

Quase ao chegar às margens do rio Pinho o trem toma a direção norte; e no km 330,100 atravessa o referido rio pela ponte Rio-Bonito, de 24,00 m, ponte esta situada junto à foz do rio do Bicho, que da vertente oposta se despeja no citado rio Pinho.

Oitocentos metros depois da ponte Rio-Bonito é transposta a ponte do Rio-do-Bicho, de 16,60, sôbre a cachoeira das Valentinas, nas imediações da povoação Cidreira, que fica à vista, à direita do trem.

Subindo o vale do rio do Bicho, cuja margem esquerda vai acompanhando, o trem em breve chega a

Campo-Alegre — Km 332,179

O nome da fazenda existente na localidade (e que se transmitiu à estação) provém, por certo, da topografia do terreno circunjacente.

De fato, a estação está situada em pequena várzea, de horizonte restrito, mas alegre.

Era, aliás, por êsse critério, que se guiavam os nossos abórigenes no batismo das localidades; e oxalá que o seu processo tivesse feito escola. Assim se evitaria que o nome de pessoas vivas (e muitas vêzes ilustremente desconhecidas) viesse substituir, como freqüentemente sucede, nomes genuinamente brasileiros e tradicionalmente herdados das primitivas gerações humanas que pisaram êste bem-aventurado solo.

A estação está localizada na povoação do mesmo nome e serve à povoação de Cidreira, que é, por assim dizer, um complemento daquela; serve também à povoação de Mandembo, a sueste.

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 6,00 m.

Marginando agora a direita do citado rio e sempre na direção norte, chega o trem a

Rio-Pinho — Km 334,767

Tira o nome do rio em cuja bacia se vem desenvolvendo o traçado da linha.

Ao partir desta estação o trem toma de novo o rumo nordeste; no km 335,150, é ainda o rio Pinho atravessado por pontilhões de 3,00 m, 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 sueste e ganha o divisor das águas dos rios Pinho e Formoso; na parte ascendente dêste trecho, aparece, à esquerda (km 338), pequeno açude. Depois de descrever uma linha curva, a linha toma de novo a direção nordeste e desce pelo vale do córrego São-Martinho até

Boa-Sorte — Km 340,180

Nome tirado da fazenda em cujas terras foi localizada a estação.

Um pouco adiante o trem abandona o vale do São-Martinho, galga a serra do Macuco, e volta-se, pronunciadamente, para o rumo oeste. Do alto da serra avista-se, ao longe, o resumido casario da sede do distrito de Oliveira-Fortes (ex-Livramento) sobressaindo 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 direção, a linha descreve uma grande curva fechada, atingindo por fim a margem do rio Formoso, que se apresenta, em plano inferior, à direita. Infletindo um momento para sueste e entrando no município de Barbacena, acaba a linha de fechar a curva, tomando então a sua primitiva direção geral de nordeste.

É 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 coleando por vales e montes, desce a vertente meridional do rio Formoso.

Bom-Destino — Km 346,226

Conservou o nome da fazenda em cujas terras foi construída.

Serve ao distrito de Conceição-do-Formoso, do vizinho município de Santos-Dumont.

Setecentos e cinqüenta metros depois da estação o trem transpõe o rio Formoso, pela ponte do mesmo nome, de 17,60 m.

Seguindo o curso do rio, a linha toma, por breve trecho, o rumo leste; e depois de cruzar a estrada de rodagem a que acima nos referimos, abandona as margens do rio Formoso e subindo o vale de um córrego, toma o rumo norte, até de novo cruzar a mencionada estrada, junto às primeiras casas do distrito de Oliveira-Fortes.

Curvando-se então para a direita e infletindo para o sul em uma curva de raio diminuto, chega a

OLIVEIRA-FORTES — Km 350,190

Primitiva Livramento. FRANCISCO JOSÉ DE OLIVEIRA FORTES, pai do Dr. CRISPIM JAQUES BIAS FORTES, notável político e ex-presidente do Estado de Minas.

Está situada na sede do distrito de Oliveira-Fortes, pitoresca localidade que prende a atenção do passageiro, quer pelos ares que apresenta, de veneranda antigüidade, quer pela graciosa topografia do seu terreno, quer pela sua situação em face da Estrada, cuja linha teve de desenvolver um curioso traçado para atingir o centro da povoação.

Partindo da estação, ainda em rumo sul, a linha pouco além fecha a curva que descrevera em forma de ferradura * e tomando de novo a sua direção geral de nordeste, transpõe o divisor das águas dos rios Formoso e Lontra.

O horizonte se amplia; descortina-se ao longe, à esquerda, uma sucessão de morros que relembram o panorama visto no trecho da serra do Mar. O trem passa junto às fraldas da serra das Contendas; entre a serra e a linha corre, em vale profundo, o ribeirão São-Domingos.

Defrontando sempre a vertente oriental da serra das Contendas chega o trem a

Paiva — Km 360,846

Construída em terras da fazenda Santa-Rosa, gratuitamente cedidas pelo seu proprietário JOÃO FERREIRA DE PAIVA, apelidado o João-Menino.

A Estrada retribuiu a magnanimidade do donativo, dando à estação o nome do doador.

Fica situada no meio de espaçosa e aprazível povoação.

Serve ao distrito de Aracitaba (ex-Belmonte) do município de Santos-Dumont.

No km 361,100, a linha corta o córrego Serra-Negra, por meio de um bueiro de 2 metros, e pouco adiante entra no município de Mercês.

* Essa ferradura é tão fechada que as suas extremidades ficam apenas a uma distância de cerca de 25 metros.

Transpõe, no km 365,097 o rio Lontra, pela ponte do mesmo nome, de 16,20 m e chega à estação de

José-Bonifácio — Km 367,902.

Dr. JOSÉ BONIFÁCIO DE ANDRADA E SILVA, político mineiro. É neto do Patriarca da Independência.

A linha acompanha, por breve trecho, a margem esquerda do Lontra. No quilômetro 372 há um estribo.

Santa-Amélia — Km 374,933

Situada em terras da fazenda Vargem-Alegre, cujo edifício se vê à esquerda, próximo à linha. O seu nome traduz uma homenagem à espôsa (D. AMÉLIA RAMIRO) do proprietário da fazenda, que doou à Estrada o terreno em que foi construída a estação.

Logo depois de Santa-Amélia, aparece à esquerda o rio Pomba, que no km 376,561, é atravessado pela ponte de mesmo nome, de 22,00 m.

Passada a ponte, vê-se, na várzea, a confluência dêste rio com o rio Paciência. É interessante o quadro: os rios, de tão sinuosos, de tão próximos um do outro, quase se confundem.

Em frente à confluência dêsses rios, passa, fendendo a encosta de vizinho outeiro, a estrada de rodagem de Mercês à cidade do Pomba.

Mas a atenção do passageiro se volta, encantada com o gracioso panorama da cidade de

MERCÊS

Rio	381,152 km
Belo-Horizonte	337,705 km
Altitude	515,158 m
Latitude sul	21° 11' 49",8 *
Longitude W. Gr.	43° 20' 32",3

Criada freguesia de Nossa-Senhora-das-Mercês-do-Pomba, em 1841, passou a vila e sede do município em 1911. É cidade desde 10 de setembro de 1925.

A cidade é banhada pelo rio Paciência, afluente do Pomba. A sua parte central está magnificamente situada sobre formosa e suave colina, de onde sobressai a elegante igreja matriz, de estílo manuelino.

Tem luz e fôrça elétrica, 2 escolas primárias, cinema-teatro e 1 instituto de assistência. Possui 2 igrejas.

Conta 2 469 prédios, 8 ruas e 3 praças. População da cidade: 2 384 habitantes.

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 9, de ensino primário.

HOTÉIS — Grossi, Brandão e Guimarães.

POPULAÇÃO — 14 151 habitantes.

SUPERFÍCIE — 353 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Mercês.

POVOADOS — José-Bonifácio e Santa-Amélia.

LIMITES — Alto-Rio-Doce, Pomba, Santos-Dumont e Barbacena.

RIOS — Município situado na bacia do Paraíba, possui muitos cursos d'água, sendo mais notáveis o rio Pomba e o seu afluente, Paciência. Possui, também, ao norte, as nascentes do ribeirão Santo-Antônio, pertencente à bacia do rio Doce. Conta o município com várias pequenas cachoeiras.

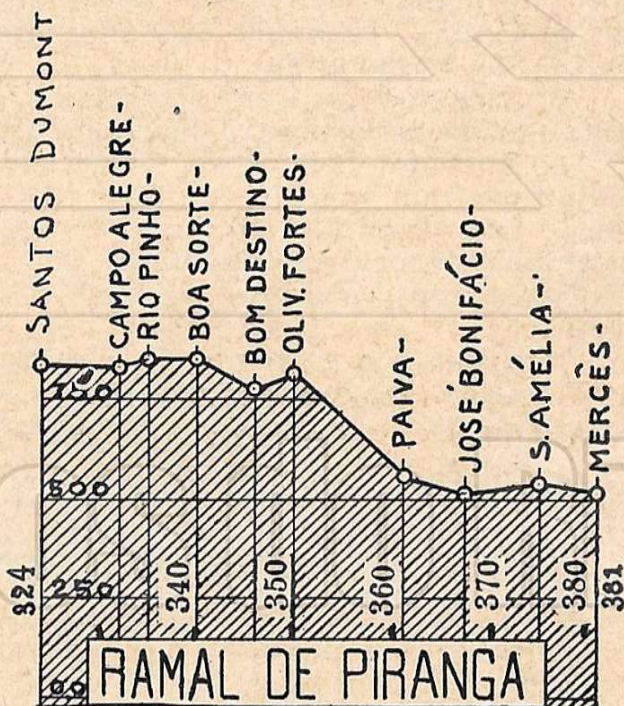
RELÊVO — Município situado em planalto, possui território com pequenas elevações, sendo mais notáveis os morros do Tatu e da Palestina (1 020 m de altitude) pertencentes à Mantiqueira.

CLIMA — Salubre, com a temperatura média de 19°0.

PRODUÇÃO — A principal renda do município é dada pela pecuária, contando 49 670 cabeças de gado, sendo 26 000 de bovinos. Atinge 200 000 cabeças a criação de aves domésticas. Na agricultura que é bem desenvolvida, os produtos principais são: café, milho, arroz, feijão, alho, mandioca e laranja. Lenha e madeira muito avultam na produção extrativa. Produz, ainda, o município açúcar-de-engenho, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 2 500,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 5 000,00 (próximas à sede).

VIAÇÃO — A Central tem 3 estações no município, que é cortado por cerca de 140 km de estradas carroçáveis algumas das quais já adaptadas ao trânsito de automóveis; entre estas, destaca-se a que se dirige à cidade do Pomba.

Em Mercês existe uma linha circular (km 381,200) com 784 m de extensão e 63 de raio.



RAMAL DE PONTE-NOVA

O ramal de Ponte-Nova tem início na estação

SÃO-JULIÃO — Km 497,931

Tomando a direção de leste a linha sobe com uma rampa de 0,0253 m, até o quilômetro 498,280; depois desenvolve-se em direção à garganta de São-Julião, divisa das águas das bacias do São-Francisco e do Paraopeba.

Para qualquer lado que dirija a vista, o passageiro tem a impressão da grandeza empolgante da região que o seu olhar abrange.

Usina — Km 501,165

Deu o nome à estação a usina elétrica aí instalada e que fornece luz e força à empresa Wigg, situada em São Julião.

Dirigindo-se agora para a bacia do Paraopeba, a linha sobe até a garganta do Desbarrancado, demandando em seguida a bacia do rio das Velhas, passa por

Hargreaves — Km 507,648

Primitiva Metalúrgica, posteriormente Dom-Bôsko. Engenheiro HENRIQUE EDUARDO HARGREAVES, chefe da Construção em 1888.

É a região da metalurgia; com o fim de facilitar o transporte do manganês extraído da antiga jazida Lustosa, aí situada, a Central estendeu até aqui um terceiro trilho para os vagões de bitola larga.

Prosseguindo, o trem atravessa a garganta do Papa-Cobras, voltando de novo para a bacia do Paraopeba.

As enormes jazidas de manganês estão à vista; o traçado majestoso, por entre o minério rico, extraído naquela mesma região que durante 100 anos forneceu ouro às toneladas, à metrópole insaciável, provocam uma entusiástica sensação de tranqüila confiança nos destinos desta abençoada terra brasileira.

Transposta a garganta do Vira-Saia, a linha ganha a bacia do rio Doce por onde se desenvolve até a garganta da Pedra; daí passa para a bacia do rio das Velhas.

Dom Bôsko — Km 514,900

Primitiva Hargreaves. Dom João Bôsko, fundador da Ordem dos Salesianos e patrono do Colégio Dom Bôsko, situado em Cachoeira-do-Campo, que é servida pela estação.* A 6 km da

* Esse grande evangelizador, cuja obra tão valiosos serviços tem prestado à mocidade de vários países, foi canonizado a 1 de abril de 1934. A transposição dos nomes desta e da estação precedente, decorreu da ordem contida na circular T 92 de 31 de março de 1934.

estação, no lugar denominado Trino está situada, no morro do Bule, uma jazida de zinco.

A estação serve à povoação de Cachoeira-do-Carmo de que dista 11 quilômetros.

Prosseguindo na direção que tomara desde a passagem da garganta de São-Julião, o trem em pouco atinge o Alto-da-Figueira (km 517,640), ponto culminante da linha (1 340,00 m), nas altitudes da serra da Cachoeira, cujo dorso elevado se apresenta à esquerda.

A Estrada passa sôbre uma galeria de grutas calcáreas que exigiram importantes trabalhos para a consolidação da linha.

O horizonte é extenso; da serra da Moeda, a noroeste, destaca-se o pico de Itabira. A proporção das eminências vencidas, o espírito se alarga; como que uma sensação de alheamento nos invade a alma, contemplativa e muda; diante do panorama grandioso, acodem-nos à mente os formosos versos de LUÍS CARLOS:

“Horizontes vastíssimos de Minas
— Volúpia eterna dos contempladores,
Vibram, na transfusão de vossas côres,
Claras sonoridades matutinas”.

Na garganta dos Topázios, por um corte de 20 metros de altura entra o trem, definitivamente, na bacia do rio Doce.* E chega momentos depois a

Rodrigo-Silva — Km 520,788

José-Correia, era outrora o nome da localidade. Conselheiro RODRIGO AUGUSTO DA SILVA, ministros das Obras Públicas em 1888.

Perto da estação existem jazidas de topázio.

Prossegue o trem pelo alto dos morros que o sol matinal doura intensamente e o sol vespéral matiza de suaves coloridos.

* Rio-Doce — Nasce na serra da Mantiqueira, município de Barbacena, distrito de Destêro-do-Melo, tendo em seu curso superior a designação de rio Xopotó.

Nas direções gerais de SO-NE e NO-SE, em um percurso de 640 km, até a cachoeira do Raio ou das Escadinhas (32 000 C.V.) a jusante da cidade de Aimorés, banha os seguintes municípios mineiros: Barbacena, Alto-Rio-Doce, Senador-Firmino, Piranga, Ponte-Nova, Dom-Silvério, Rio-Casca, São-Pedro-de-Ferros, Raul-Soares, São-Domingos-do-Prata, Bom-Jesus-do-Galho, Caratinga, Mesquita, Inhapim, Tarumirim, Açucena, Governador-Valadares, Conselheiro-Pena, Resplendor e Aimorés.

Recebe em território mineiro como principais afluentes os rios: Turvo, Casca, Matipó, Sacramento, Cuité e Manhuaçu, na margem direita; Piranga, Ribeirão-do-Carmo, Piracicaba, Santo-Antônio, Corrente, Suaçuí-Pequeno e Suaçuí-Grande, na esquerda.

Desde Governador-Valadares até a cachoeira das Escadinhas, é navegável por canoas.

Tripuí — Km 534,186

Corrupção de *tipi i-i*; água de fundo sujo.

Fica aí situada a jazida Moreiras, de manganês.

Entrando no vale do ribeirão Tripuí, por um terreno alcançado e negro, o trem corta esse ribeirão no km 534,600 — 920-989, por três pontes de 10,00 m a primeira, 38,93 m a segunda e 44,57 m e terceira; no km 535,040-743-835, pelas pontes “Quarta” e “Sexta”, de 36,80 m, 21,40 m e 31,20 m, respectivamente; e logo depois desta última entra no primeiro túnel do ramal (92,30 m - km 535,953).

Já de relance, por entre os cabeços dos morros, à esquerda, o passageiro lobra a cidade de Ouro-Prêto. À esquerda depa-
ra-se o vasto prédio da fábrica de ácido sulfúrico.

Transpostas, sobre o córrego Funil, as pontes “Sétima” e “Oitava”, de 36,00 m a primeira (km 539,345), e de 27,00 m a segunda (km 540,164), chega o trem à famosa Vila-Rica, à venerável cidade de

OURO-PRÊTO

Rio	540,286 km
Belo-Horizonte	149,077 km
Altitude	1 060,885 m
Longitude W. Gr.	43° 30' 19",9

A denominação lhe veio do ouro bateado no leito do Tripuí, ouro que apresentava por fora uma côr de aço, denegrida. Daí o nome de “ouro prêto”, que foi dado ao ouro dêsse rio e depois se estendeu à região e à cidade.

ANTÔNIO DIAS DE OLIVEIRA, de Taubaté, fundou, em 24 de junho de 1698, o arraial de São-João-Batista-de-Ouro-Prêto, Vila-Rica-de-Albuquerque em 8 de julho de 1711, Vila-Rica-de-Ouro-Prêto em 1720 e, finalmente, em 20 de março de 1823, Imperial-Cidade-de-Ouro-Prêto, capital da Província de Minas.

Foi capital do Estado até 7 de setembro de 1896.

O aspecto da antiga Vila-Rica é tipicamente colonial e a cidade que, perante a nossa história, é sagrada, passou a constituir “Monumento Nacional”, pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Em cada canto das suas moradas, no cimo altivo dos seus montes, nos socalvos rochosos das suas encostas e nos seus templos suntuosos, está viva a memória dos seus dramas históricos e imortais.

Possui 64 ruas, 6 travessas e 9 praças, na sua maioria calçadas de minério de ferro; as ruas são quase tôdas íngremes. Conta 1 755 prédios antigos e sólidos e 21 igrejas de grande riqueza. A de São-Francisco-de-Assis, a de Nossa-Senhora-do-Carmo, e o frontispício da de Nossa-Senhora-das-Mercês, são obras do ALEIJADINHO, a que já nos referimos, e a cujas excep-

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

cionais qualidades de arquiteto e estatuário, devem muitas outras igrejas de Minas as maravilhas de arte que tanto surpreendem os forasteiros.

A cidade tem água canalizada, força e luz elétrica, esgotos, mercado, matadouro, 3 institutos de assistência, imprensa periódica, teatro, cinema e pôsto meteorológico; tem ainda 13 escolas primárias, 4 cursos de ensino secundário, um magisterial, um profissional e 3 cursos superiores: Escola de Farmácia e Odontologia, Escola Agrônômica (no distrito de Cachoeira do Campo) e Escola de Minas.

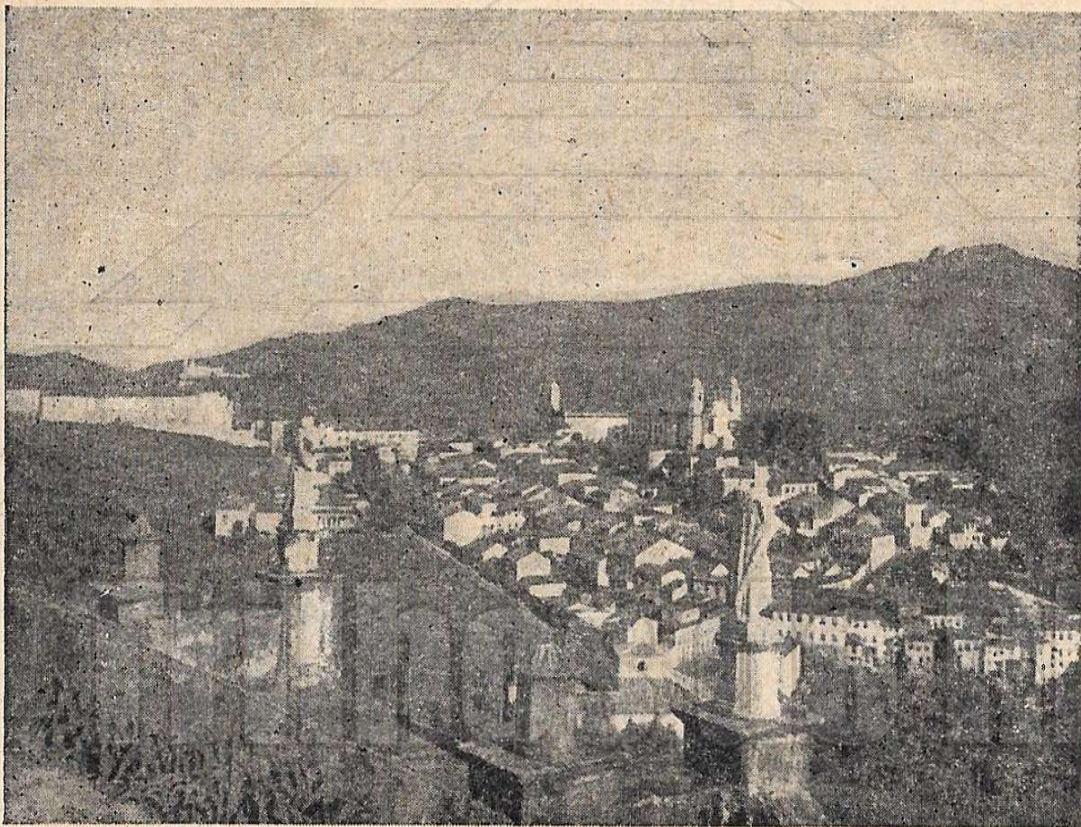
A Escola de Minas, notável instituição científica, funciona há mais de meio século e tem dado ao Brasil, engenheiros de notória proficiência; os *Anais* publicados periodicamente pela Escola, constituem repositório de grande saber e utilidade profissional. A sua biblioteca possui 11 000 volumes e o museu conta 7 500 objetos entre êles uma coleção maravilhosa de minérios, pepitas, diamantes e cristais.

Há, em Ouro-Prêto, um grande movimento de estudantes; o comércio da cidade é muito desenvolvido.

Na praça principal ergue-se a estátua de TIRADENTES.

É sede da 8.^a Inspeção de Linha.

A estação fica localizada entre o morro do Cruzeiro e a cidade. População da cidade: 8 928 habitantes.



OURO-PRÊTO — *Aspecto parcial da cidade, vendo-se ao fundo, o pico do Itacolomi*

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 55: de ensino primário, 45; secundário, 4; doméstico, 1; magisterial, 1; superior, 2; e de categoria não especificada, 2.

HOTÉIS — Hotel Tofolo e Grande Hotel.

POPULAÇÃO — 28 126 habitantes.

SUPERFÍCIE — 11 312 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Ouro-Prêto; São-Bartolomeu, (11 km); Cachoeira-do-Campo,* (15 km); Glaura (14 km) Antônio-Pereira ** (11 km); Ouro-Branco *** (15 km) Amarantina, (25 km); Santo-Antônio-do-Leite; Santa-Rita-de-Ouro-Prêto e São-Julião.

POVOADOS — *Ouro-Prêto*: Mendes, São-Sebastião, 2; São-João, 2. Taquaral, Lavras-Novas, 24; Chapada, 18; Boa-Vista, Botafogo, 18. *Antônio-Pereira*: Mendes, Casa-Branca: Ana-de-Sá. *Amarantina*: Coelhos *Cachoeira-do-Campo*; Tabuões. *Ouro-Branco*: Bela-Vista, Itatiaia, 12; *Santa Rita de Ouro-Prêto*: Salto, 54.

LIMITES — Itabirito; Santa-Bárbara, 65; Mariana, 17; Piranga, 32; Conselheiro-Lafaiete, 57; Congonhas-do-Campo; e Belo-Vale.

RIOS — Possui o município muitos cursos d'água pertencentes a diversas bacias hidrográficas, sendo mais notáveis: na bacia do Paraopeba, o ribeirão da Colônia; na do rio Doce, o ribeirão do Funil e os rios Piracicaba e Mainart, este com a cachoeira "Ponte-do-Caboclo", de 1 000 C.V.; na do rio das Velhas, as nascentes e um trecho deste mesmo rio.

* Lindíssimo *arraial* situado sobre um serrote isolado entre campinas e vergéis e defrontando as serras da cordilheira que ao longe formam vastíssimo anfiteatro.

É célebre pela batalha aí travada em 1714, entre paulistas e emboabas, em que aquêles, na proporção de um para dez, denodadamente defenderam o arraial durante dois dias, terminando a peleja em bárbaro e sangrento corpo a corpo, interrompido, afinal, pelas sombras da noite.

A astúcia desleal de um padre, que *piadosamente* comandava um dos batalhões, salvou a situação dos emboabas. A batalha tinha ficado indecisa; mas o diabólico padre, maquinava; e servindo-se da noite e do próprio gênio (negros ambos) preparou o ardil com que perturbou e aniquillou o ânimo supersticioso daqueles heróicos paulistas.

É célebre ainda o arraial porque relembra a proposta do conde de ASSUMAR, governador de Minas, transferindo a sede do governo da Capitania para o arraial da Cachoeira.

Possui ameníssimo clima, com a temperatura média de 10°,0 e está na altitude de 1 104 metros.

Dão-lhe o nome as cinco formosas cachoeiras existentes nas circunvizinhanças.

A lei estadual n.º 111, de 24 de julho de 1894, autorizou a construção de uma estrada de ferro com a bitola de 0m,60 que partindo da localidade denominada Trino, no ramal de Ouro-Prêto, fôsse terminar no arraial.

** Existe neste distrito uma gruta no interior da qual há uma imagem que é objeto de devoção, motivando uma romaria anual a 15 de agosto.

*** Há, neste distrito, uma formosa gruta.

RELEVO — Município de topografia serrana, possui escarpas mais notáveis nas serras do Ouro-Branco (1 606 m de altitude), do Itatiaia, do Salto e de Antônio-Pereira, as quais delimitam um planalto bastante ondulado, constituindo parte importante da zona ferrifera do Estado de Minas-Gerais.

CLIMA — Muito salubre; temperatura média: 19°0.

PRODUÇÃO — O que constitui a principal renda do município é a pecuária, contando 65 000 cabeças de gado, sendo 30 000 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 200 000 cabeças. Segue-se a indústria extrativa com minérios de manganês e de ferro, pirita, ouro, mármore, carvão lenha, madeira, etc. A agricultura que é bem desenvolvida, produz principalmente milho, chá indiano, batata, arroz e feijão. Na indústria notam-se: produtos químicos e de minerais não metálicos, ferro gusa, tintas minerais, açúcar de engenho, tecidos, etc. Produz, ainda, o município leite e ovos em quantidade apreciável. Preço das terras: de Cr\$ 1 900,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 3 000,00 (em matas).

VIAÇÃO — O município é servido por duas linhas da Central. Possui 150 quilômetros de estradas de rodagem, em alguns trechos já apropriadas ao trânsito de automóveis. É cortado também pela estrada Rio—Belo-Horizonte.

* * *

Partindo de Ouro-Prêto, o trem toma a direção leste, atravessa novamente o Funil sobre a ponte "Nona", (38,78 m — km 541,460), entrando logo em seguida no túnel 2, de 41,00 m, depois do qual chega a

Vitorino-Dias — Km 543,600

Primitiva Tombadouro, posteriormente Itacolomi, e atual Vitorino-Dias. O nome derradeiro lhe foi dado pela última administração Caetano Lopes em homenagem a um antigo industrial, proprietário de importante fábrica de tecidos aí localizada.

Está assente na base do Itacolomi (corr. de *ita* — *curumim*, o menino de pedra).

Não só geograficamente é notável o Itacolomi, um dos soberanos da cordilheira do Espinhaço: êle também o é historicamente, pois foi o farol, a bússola, dos bandeirantes temerários que deslumbrados pelas notícias do ouro abundante do Tripuí, procuravam a região norteados pela pétrea eminência. O pico é formado por um grande bloco rochoso, tendo ao lado um outro menor; daí o seu nome: o filho da pedra.

Ao partir de Vitorino-Dias, o trem penetra logo em seguida no túnel 3, de 65,80 m, para trezentos metros após varar o túnel 4, de 106,00 m; depois, transpõe a ponte Oscar-Lacerda, de 7,62 m (km 544,161) e entra no município de Mariana.

Esbatidas no painel fusco da serra, vão surgindo, no fundo, à direita, as habitações de

PASSAGEM-DE-MARIANA — Km 547,800

Toma o nome do distrito em cuja sede está localizada.

Aqui estão situadas as importantes instalações para a extração do ouro, da Companhia Minas-da-Passagem S/A. firma nacional que substituiu a The Ouro-Prêto Gold Mines of Brazil.

Ao fundo do vale, na vertente oposta àquela que vamos sulcando, alvas e alegres habitações operárias rodeiam as bocas da referida mina; nas vizinhanças também fica, com aparências britânicas de opulento conforto interno, a ampla casa de campo do gerente. Também as casas de operários são dotadas das mais modernas instalações.

A extensão das galerias da mina, tôdas trafegadas por vagonetas sôbre trilhos, atinge a cêrca de 60 quilômetros.

A Companhia dedica-se também à cultura do chá (de que possui uma extensa plantação) e mantém um lactário para crianças, carinhosamente cuidado, constituindo uma notável instituição de benemerência.

Saindo de Passagem-de-Mariana, o trem toma a direção norte e roda pela vertente elevada do ribeirão do Carmo.

Muito branca, rodeando as suas brancas igrejas e construída sôbre a clareira luminosa que aí formam as areias alvas do ribeirão do Carmo, aparece, à direita a Vila-Máter, a mais antiga das vilas mineiras, a histórica Vila-do-Carmo.

No km 554,910 é transposto o túnel 5, de 68,00; e terminando a descida da encosta rochosa, chega o trem a

MARIANA

Rio	557,950 km
Belo-Horizonte	166,741 km
Altitude	697,200 m
Longitude W. Gr.	43° 25' 08"

Ao ser elevada à categoria de cidade, por ato de 23 de abril de 1745, firmado por Dom João V, deu-lhe o rei o nome de Mariana, em honra de sua mulher D. MARIA ANA D'ÁUSTRIA.

Vila criada com a denominação de Vila-de-Albuquerque, em 8 de abril de 1711. Instalada em 22 de janeiro de 1712. Confirmada com o nome de Ribeirão-do-Carmo, por carta régia de 14 de abril de 1712. Foi a primeira povoação elevada a vila, no Estado de Minas-Gerais.

“A cidade suntuosa, que o rei Dom João V apelidava outrora sua *espôsa bem amada* pouco mais é hoje do que uma reunião de igrejas e seminários” — escreveu RÉCLUS em 1893.

É essa ainda agora, a impressão que nos deixa a alva cidade, na sua tranqüilidade monástica de profundo recolhimento litúrgico.

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Mas, o que fizeram outrora os fios de ouro das suas minas, fá-lo-ão hoje os fios de aço da Central que, ligando-a diretamente à capital do Estado e à pujante região da Mata, indubitavelmente lhe inocularão um novo alento às energias de nobre fatigada, talvez, dos esplendores de outras épocas.

No Morro-de-Sant'Ana, arraial que dista 3 quilômetros da cidade, estão situadas as ricas jazidas de ouro do Maquiné.*

Situada às margens do ribeirão do Carmo, a pequena cidade é de agradável aspecto.

Tem água canalizada, iluminação e fôrça elétrica, esgotos, mercado, matadouro e telefonia.

Conta 858 prédios, 1 avenida, 20 ruas, 11 travessas e 5 praças. As suas igrejas são em número de 18.

Possui 3 escolas primárias, um curso de ensino magisterial, um curso de Teologia e um de Filosofia; 5 institutos de assistência; 4 jornais periódicos. A biblioteca do Seminário Arquidiocesano possui 6 000 volumes e o museu de história natural do mesmo seminário tem 1 200 objetos. Possui ainda o Museu de Antigüidades Religiosas, fundado sob a inspiração do bispo D. HELVÉCIO GOMES DE OLIVEIRA. População da cidade: 5 262 habitantes.

É sede de arcebispado.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 42; de ensino primário, 37; magisterial, 1; superior, 2; e de categoria não especificada, 2.

HOTÉIS — Hotel Pontes, Hotel Central.

POPULAÇÃO — 32 890 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 413 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Mariana, Acaiaca (27 km) Cachoeira-do-Brumado (16 km), Camargos (9 km), Cláudio-Manuel (22 km), Diogo-de-Vasconcelos (26 km), Furquim (22 km), Mainart (km), Passagem-de-Mariana (6 km), Santa-Rita-Durão (13 km) e Monsenhor-Horta, ex-São-Caetano, (16 km).

POVOADOS — *Mariana*: Sumidouro, 9; *Cachoeira-do-Brumado*: Barroca, 6; *Cláudio-Manuel*: São-Luís, 6; *Furquim*: Pedras, 18; *Santa-Rita-Durão*: Bento-Rodrigues, 15.

LIMITES — Santa-Bárbara, 54; Alvinópolis, 42; Barra-Longa, 36; Ponte-Nova, 67; Piranga, 42; e Ouro-Prêto, 17.

RIOS — Município situado na bacia do ribeirão do Carmo, possui entre muitos outros cursos d'água os rios Gualaxo-do-Norte, Gualaxo-do-Sul e Piracicaba, pertencentes à bacia do rio Doce. Grande é o número de quedas d'água neste município, notando-se: "Alegria" (1 200 C.V.) no rio Piracicaba; "Sôlto" (1 000 C.V.), "Tombos-de-Miguel-Rodrigues" (3 900 C.V.), "Bicas" (1 400 C. V.), "Caldeirões" (2 300 C. V.), e "Maquiné" (1 200 C.V.) no Gualaxo-do-Sul; "Bento-Pires" (1 350 C.V.), "Furquim" (2 700 C.V.) e "Grão-Pará" ou "Lavras-Velhas" (2 300

* Dizem os moradores do lugar que "Maquiné dá ôro p'ra toné".

C. V.) no ribeirão do Carmo; "Gama" (1 200 C. V.), "Guerra" (3 334 C.V.) e "Maquiné" (1 200 C.V.) no Gualaxo-do-Norte; e "Funil" (1 920 C.V.) no rio Mainart.

RELEVO — Situado na encosta oriental do Espinhaço, possui êste município um território de aspecto serrano, em geral, contando com elevados picos, tais como o do Inficionado (2 050 m de altitude), o Canjerana (1 900 m), o Itacolomi (1 797 m) e o Itacolomi-de-Mariana (1 350 m).

CLIMA — Eminentemente salubre. Temperatura média: 17º,1.

PRODUÇÃO — É a indústria extrativa a renda principal dêste município, com a produção de ouro, lenha, carvão, arsênico, madeira, minério de manganês, prata, etc. Segue-se a pecuária contando 79 185 cabeças de gado, sendo 32 000 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 190 000 cabeças. A agricultura, que é bem desenvolvida, produz principalmente milho, feijão, arroz, café e laranja. Na indústria salientam-se tecidos e açúcar de engenho. Nota-se, ainda, no município, a grande produção de leite e ovos. Preços das terras: de Cr\$ 1 200,00 o alqueire geométrico (para lavoura em geral) a Cr\$ 2 800,00 (em matas).

VIAÇÃO — O município é servido pela Central e por muitas estradas carroçáveis, algumas já adaptadas ao trânsito de automóveis; entre estas, a de Mariana a Piranga, com 50 quilômetros.

* * *

Ao deixar Mariana, o trem toma a direção leste e desliza pela margem esquerda do ribeirão do Carmo, de alvas areias e límpidas águas.

No km 559 006, transpõe a ponte do Canela, de 20,00 m. O terreno escavado, o leito revolvido do ribeirão, evocam a febril atividade dos mineiros de outrora.

Bandeirante-de-Mariana — Km 566,798

Primitiva Dom Silvério. — Dom SILVÉRIO GOMES PIMENTA, arcebispo de Mariana e membro da Academia Brasileira de Letras.

Serve ao povoado de Bandeirante.

Prossegue o trem, sempre à margem do ribeirão. No km 569,694 é transposta a ponte de São-Gonçalo, de 18,00 m sôbre o córrego Grande.

MONSENHOR-HORTA — Km 578,270

Primitiva São-Caetano. Passou a Ribeirão-do-Carmo. Hoje é Monsenhor-Horta.

Serve aos distritos de Monsenhor-Horta, em cuja sede está situada, e ao de Cachoeira-do-Brumado, ao sul. Não muito distante desta fica a estação.

Lavras-Velhas — Km 582,950

O nome provém da antiga fazenda *Lavras-Velhas*. Foi estação terminal da linha, cuja construção aí estacionou durante muitos anos.

Ao partir de *Lavras-Velhas*, o trem corta o rio do Peixe (km 583,100) por uma ponte de 13 m, passa o córrego dos Pincéis e prossegue, no leito novo, até

FURQUIM — Km 593,650

Primitiva Edgar Werneck, Eng.^o EDGAR WERNECK FURQUIM DE ALMEIDA, chefe de Depósito de 1.^a classe.

Localizada na sede do distrito de Furquim, em cujo solo foi assinalada, pelo metalurgista ROQUE SCHUCK, a existência de molibdênio, e onde existe grande jazida de ouro.

Serve ao distrito de Diogo-de-Vasconcelos, ao sul.

Depois de Furquim o trem atravessa o pontilhão dos Coelhos (km 595,600), corta o córrego José-Caetano e passa pela povoação Córrego.

ACAIACA — Km 607,850

Acaiaca: o cedro brasileiro (*Cedrella brasiliensis*).

Substituiu a primitiva Ubá que não chegou a ser inaugurada e que seria localizada cêrca de 4 km aquém.

A estação está situada na sede do distrito que lhe deu o nome.

Mais adiante entra o trem no município de Barra-Longa, no qual a primeira estação é

Crasto — Km 611,740.

Toma o nome de uma fazenda que fica nas proximidades, à esquerda da linha. Foi inaugurada em 1929, para o despacho de mercadorias.

No km 612,510, é transposto o ribeirão do Carmo, pela ponte do Crasto, de 30,00 m. Acompanhando agora a margem direita do ribeirão histórico, o trem vai a

BARRA-LONGA — Km 615,950

Primitiva Bom-Retiro depois FILIPE DOS SANTOS FREIRE, o único dos agitadores da revolta de Vila-Rica (julho de 1720) que, sem interesses egoísticos, deu a êsse movimento uma verdadeira feição popular; foi também o único sacrificado às justças do conde de ASSUMAR; enforcado, foi depois amarrado à cauda de um cavalo bravo que, em disparada pelas ruas de Vila-Rica, em breve espatifou o corpo do patriota.

A estação está situada no povoado de Bom-Retiro e serve à sede do município de Barra-Longa, cuja cidade fica situada 12 km a nordeste.

BARRA-LONGA

Latitude sul 20° 16' 53",7
Longitude W. Gr. 43° 03' 27",0 *

Criada paróquia pela provisão de 16 de fevereiro de 1718 e lei provincial n.º 384, de 9 de outubro de 1848. Desmembrada do município de Mariana foi incorporada ao de Ponte-Nova e passou à categoria de cidade, constituindo sede do município pelo decreto-lei n.º 148, de 17 de dezembro de 1938. População da cidade: 1 891 habitantes. Conta 360 prédios.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 18, de ensino primário.

POPULAÇÃO — 15 509 habitantes.

SUPERFÍCIE — 414 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Barra-Longa.

POVOADOS — *Barra-Longa*: Bom-Sucesso, Bom-Retiro, Barro-Branco, Bodega, Barreto, Caqui-Pequeno, Cunhas, Concanca e Gesteira.

LIMITES — Alvinópolis, Dom-Silvério, Ponte-Nova e Mariana.

RIOS — Situado na bacia do ribeirão-do-Carmo, conta o município com grande número de cursos d'água, notando-se o Gualaxo-do-Norte.

RELÊVO — Situado em planalto, possui êste município um território de pequenas elevações.

CLIMA — Saudável e ameno.

PRODUÇÃO — A produção principal do município é a pecuária, com 42 012 cabeças de gado, sendo 8 000 de bovinos. A criação de aves domésticas soma 170 000 cabeças. Na agricultura sobressai a produção de café, milho, arroz e cana de açúcar. Na produção extrativa, o ouro, a lenha e o carvão. Produz, ainda, o município: aguardente, açúcar de engenho, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 1 500,00 o alqueire geométrico (para lavoura em geral) a Cr\$ 3 000,00 (próximas à sede municipal).

* Ponto de referência: Matriz.

VIAÇÃO — Além da Central, que passa ao sul de seu território, possui este município estradas de rodagem, ligando-o aos municípios vizinhos.

* * *

Ao deixar a estação, o trem toma o rumo sueste. Transposto o córrego Paiol (km 716,700 — 30,00 m) a linha deixa, um pouco além, a margem do ribeirão-do-Carmo, que se dirige para nordeste e apanha águas do córrego Bom-Retiro, cuja margem esquerda vai subindo. Galga, depois, por uma série de gargantas, o divisor das águas do ribeirão-do-Carmo e do Piranga, chegando a

Barro-Branco — Km 627,050.

Primitiva Itá. Tomou o nome da localidade em que está situada.

Descendo para as margens do rio Piranga, a linha entra no município de Ponte-Nova e atravessa, no km 632,510, o córrego Pimenteirias (ou Santo-Antônio), por uma ponte de 10,00 m e ganha o vale do ribeirão Mata-Cães, que é cortado pela linha nos quilômetros 634,166 (ponte de 27,00 m), 638,200 e 639,070 (ponte de 20,00 m). Sendo que no km 634,166, a travessia é feita sobre duas pontes distantes 20 metros uma da outra.

Pouco além desta última ponte fica

Ribeirão — Km 639,070

Ribeirão que é o Mata-Cães, cujo vale acabamos de percorrer. À direita está situada a fazenda do Ribeirão.

Agora às margens do pitoresco Piranga, prossegue o trem até

PONTE-NOVA

Rio	643,150 km
Belo-Horizonte	251,941 km
Altitude	407,000 m
Latitude sul	20° 25' 00",0 *
Longitude W. Gr.	42° 54' 40",0

Em 30 de outubro de 1772, o padre JOÃO DO MONTE DE MEDEIROS instituiu o patrimônio da capela de São Sebastião e Almas, fazendo doação de um terreno à margem direita do rio

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Leopoldina.

Piranga. Edificada a capela, foi também construída, sôbre o Piranga, uma ponte de madeira, de que se originou o nome da povoação.

Feita paróquia pela resolução de 14 de julho de 1832, era freguesia em 22 de agosto de 1833, passando a vila por lei provincial n.º 827, de 11 de julho de 1857, sendo elevada à categoria de cidade pela lei provincial n.º 1 300, de 30 de outubro de 1866.

De 1873 a 1883, chamou-se Rio-Turvo.

É uma florescente cidade, de aspecto moderno e pitorescamente situada às margens do Piranga. O ribeirão Vau-Açu, que aí deságua no Piranga, divide a cidade em dois bairros. Ponte-Nova e Palmeiras.

Possui perto de 2 300 prédios, 5 avenidas, 26 ruas, 7 travessas e 9 praças. Conta 7 igrejas.

É dotada de abastecimento d'água, luz e força elétrica, esgotos, matadouro, telefonia, tem 19 escolas primárias, um curso secundário, um magisterial, 3 jornais periódicos, 2 cine-teatros, 2 agências bancárias e 2 bem instalados institutos de assistência.

A estação serve ao núcleo colonial Rio-Doce, que ocupa as terras das antigas fazendas "Gomes" e "Minhocas" e que dista 15 km da estação Pontal, da Leopoldina Railway. População da cidade: 11 950 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 75; de curso primário 73; secundário 1; e magisterial 1.

HOTÉIS — Hotel Glória.

POPULAÇÃO — 63 902 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 140 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Ponte-Nova; Amparo-da-Serra (20 km); Oratório (13 km); Piedade-da-Ponte-Nova (33 km); Santa-Cruz-do-Escalvado (25 km); Urucânia (24 km) e Rio-Doce.

POVOADOS — *Ponte-Nova*: Onça, 15; Cedro, 15; Xopotó, 16; Pontal, 9. *Amparo-da-Serra*: Alto Vau Açu, 12; Sant'Ana, 9. *Santa-Cruz-do-Escalvado*: Vargem-Alegre, 9; Dom-Viçoso. *Urucânia*: Cardosos, 6.

LIMITES — Dom-Silvério; Rio-Casca, 42; Jequiri; Teixeiras; Piranga, 72; Mariana, 67; e Barra-Longa.

RIOS — Situado na bacia dos rios Piranga e Doce, é êste município regado por grande número de ribeirões seus afluentes, notando-se o Vau-Açu e o São-José-dos-Oratórios. Entre as cachoeiras existentes no território municipal figura a do Brito (2 000 C.V.), no Piranga.

RELÊVO — Território situado nos vales dos rios Piranga, Doce e Casca, conta com pequenas elevações, figurando os morros do Cunha, da Samambaia, do Areião, Sacramento (750 m de altitude) e outros.

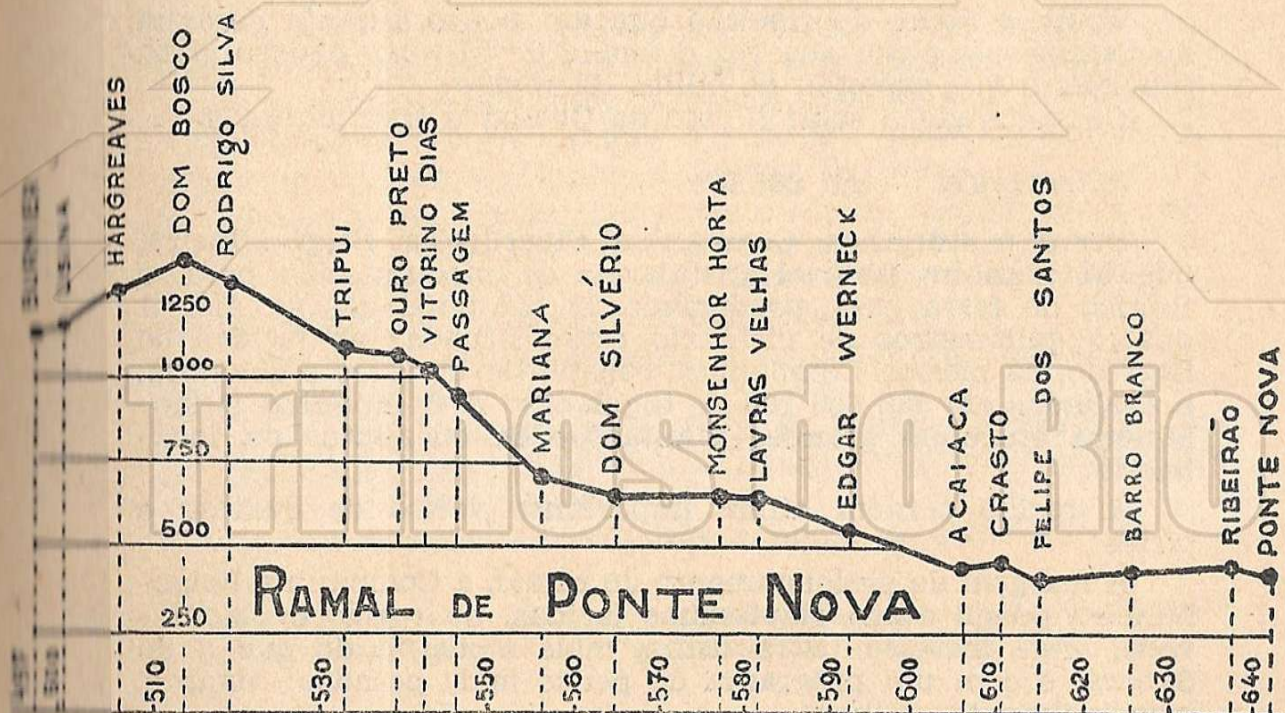
CLIMA — Bom, possuindo localidades de amena temperatura. Temperatura média na sede: 17°0.

PRODUÇÃO — A renda principal dêste município é dada pela agricultura que, muito desenvolvida, produz cana de açúcar, café, milho, arroz, algodão, feijão, fumo, laranja, mandioca, banana, cebola, etc. Segue-se-lhe a pecuária com 89 428 cabeças de gado, sendo 38 000, de bovinos. Atinge 350 000 cabeças, a criação de aves domésticas. Na indústria figuram fábricas de massas alimentícias, de fundição, laminação e trefilação de ferro, aço, usina e engenhos de açúcar e aguardente. Lenha madeira e carvão é ao que se restringe a indústria extrativa. Avulta, ainda, no município, a produção de leite e ovos. Preços das terras: de Cr\$ 1 500,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 4 000,00 (em matas e próximas à sede).

VIAÇÃO — Além da Central o município é também servido pela Leopoldina, cuja linha-tronco, partindo de Barão-de-Mauá, no Rio, passa por Petrópolis (58,189 km), Três-Rios (145 km), São-João-Nepomuceno (224,601 km) Ubá (298,983 km), Visconde-do-Rio-Branco (320,946 km), Viçosa (381,498 km) e Ponte-Nova (438,581 km).

Parte de Ponte-Nova o ramal de Caratinga (Leopoldina), cuja estação terminal fica na cidade dêsse nome, a 628,717 km de Barão-de-Mauá. A supramencionada linha-tronco da Leopoldina prolonga-se até a estação D. Silvério (502,350 km), no município de Alvinópolis.

Possui o município cêrca de 300 quilômetros de estradas carroçáveis, algumas das quais já adaptadas ao trânsito de automóveis. Na usina Ana Florência há uma estrada de ferro de tração a vapor, com 16 km de extensão.



RAMAL DE NOVA-ERA

Atravessando uma zona riquíssima em jazidas minerais, o ramal de Nova Era estabelece o caminho entre Belo-Horizonte e Vitória, através da região regada pelo rio Doce, de não menos prodigiosa riqueza mineral. E, assim, conta o Estado de Minas mais um pôrto atlântico aberto ao comércio de extensa e fértil zona do seu território. Partindo de

SABARÁ — Km 582,424

a linha atravessa, trezentos e oitenta metros adiante, a bela ponte de Sabará (de 100,00 m) sôbre o rio das Velhas, nas proximidades da foz do Sabará, que é avistada à esquerda.

Rumando para leste, o trem começa a subir o vale do Sabará, mais conhecido na região pelo nome de Cuiabá; e depois de defrontar por alguns momentos a parte leste da cidade, margeia a esquerda do referido rio Cuiabá. O terreno apresenta, de passo em passo, sinais do trabalho intenso dos mineiros coloniais, no vale cuja fabulosa riqueza não está extinta.

Ao longe, à esquerda, avulta aos olhos do passageiro a serra da Piedade, de que já nos ocupamos. Mais próxima, também à esquerda, e paralela ao traçado da linha, descortina-se a serra dos Dois-Irmãos.

Transposta a pequena ponte da Ilha (km 583,809 — 8,00 m), passa o trem pela do Capão (km 584,796 — 6,00 m), chegando pouco depois a

Gaia — Km 585,215

Toma o nome do ribeirão que um pouco adiante deságua no Cuiabá e que por sua vez o tomou de MANUEL AFONSO GAIA, o primeiro que explotou as minas da região.

Continuando a subir o vale do Cuiabá o trem chega a

Siderúrgica — km 586,180

Serve à usina da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira, que aí mantém notável instalação de maquinismos para o fabrico do ferro gusa, produzindo 27 180 toneladas anuais. A quatro quilômetros de distância estão situadas as jazidas de Segrêdo, da mesma Companhia, constantes de ferro e dolomita, e avaliadas em 288 000 000 de toneladas. A Companhia Belgo-Mineira entretém grandes plantações de eucaliptos na localidade.

A região contém ainda importante veeiro de quartzo e pirita.

A margem do prolongamento do ramal, a Companhia Belgo-Mineira possui ainda riquíssimas jazidas, na região de Monlevade, onde instalou outra usina, mais moderna do que a de Sabará, e com um programa de perfis mais pesados: vigas e, principalmente, trilhos.

Prosseguindo, o trem atravessa o ribeirão Gaia (km 387,316) pela ponte do mesmo nome, de 57,45 m. Depois (km 589,308) transpõe a ponte de Pompeu que fica cento e setenta metros aquém da estação.

Pompeu — Km 589,479

Toma o nome do arraial situado à esquerda, na outra margem do Cuiabá; êsse arraial, por sua vez, herdou o nome do padre GUILHERME POMPEU DE ALMEIDA, seu fundador.

Prossegue o trem pelo vale estreito do Cuiabá, cujas águas revolvem ainda o cascalho amontoado pelos obreiros da antiga mineração.

MESTRE-CAETANO — Km 592,156

A estação serve ao distrito do mesmo nome, onde se acha situada.

Aí está localizada a destilaria pertencente à Companhia do Morro-Velho que mantém nos arredores vasta plantação de cedro para a produção do óleo.

Há na localidade importante veeiro de ouro.

Logo após a estação a linha atravessa (km 592,490) a ponte do Cuiabá, de 10,80 m; depois transpõe a ponte do km 593,842 (7,50 m) e mais as pontes Descoberta, de 16,80 m (km 593,938) e do Registro, de 12,00 m (km 593,987).

Depois da ponte Descoberta a linha sobe, com a rampa de 1,85 m, até o quilômetro 597. O traçado, neste trecho, acompanha o vale estreito e profundo do Cuiabá que, correndo em baixo por entre a vegetação exuberante, forma um quadro de umidade e sombra, onde regaladamente repousam por um instante os olhos do passageiro, não fatigados, mas atentos desde o Rio, aos incomparáveis panoramas que no seu longo e formoso traçado lhe vem apresentando a Central do Brasil.

Prosseguindo na rampa, o trem atinge, depois de graciosa curva (que lhe põe em destaque a cinzenta bôca de cimento) o primeiro túnel do ramal, — em tangente e curva — de 170,00 m, no km 595,337 e entra no município de Caeté.

Logo após o túnel apresenta-se um largo bueiro, sob elevado e comprido atêrro.

Aí também se notam vestígios de antigas construções em um baixio à esquerda da linha. Essas construções pertenciam ao barão de CATAS ALTAS.

No km 599,134 é transposta a ponte do Rio-Vermelho, de 7,20 m.

Se bem que de horizonte diminuído pelas vertentes próximas do interessante vale, a paisagem é sempre rústicamente bela.

Desvio João-Pinheiro — Km 599....

Oculto entre rochoso corte, aparece (km 602,789) a linda ponte do Funil, de 18,50 m, sobre o Cuiabá, que aí forma pequena cachoeira.*

Enorme brecha cavada na rocha, à esquerda da ponte, indica talvez a remota existência de uma lagoa na parte superior da vertente, lagoa cujas águas foram perdendo através de milênios, o seu estreito escoadouro, até transformá-lo no profundo sulco que hoje se vê.

Pouco além da ponte do Funil fica, já no município de Caeté, a estação

José Brandão — Km 603,766

Primitiva Mundéus, depois HENRY GORCEIX, ilustre fundador da Escola de Minas, da qual foi lente de mineralogia.

Aí se vêem grandes instalações para o preparo do ferro gusa. A Companhia União mantém uma linha férrea (de 0,60 m de bitola) que parte da estação e vai buscar o minério *in loco*. Esta linha tem 9 quilômetros de extensão.

A usina Gorceix, fica nas proximidades.

Depois de José Brandão é transposto o ribeirão Mundéus, pela ponte do mesmo nome (6,80 m — km 603,558).

À esquerda o passageiro descortina tôda a enorme face a pique do Morro-da-Piedade.

Transposta a ponte da Pedra-Branca (31,90 m — km 603,915) o trem vence uma rampa de 2,50% e prossegue no terreno sempre rico de minério.

Já o passageiro contempla o panorama inteiro da histórica cidade de Caeté em cujo centro se destaca a igreja matriz, consagrada a Nossa Senhora do Bonsucesso.

CAETÉ

Rio	607,292 km
Belo-Horizonte	47,097 km
Altitude	935,140 m
Latitude sul	19° 53' 51",6 **
Longitude W. Gr.	43° 39' 57",7

JOSÉ TEIXEIRA DA FONSECA E VASCONCELOS, visconde de CAETÉ, primeiro presidente da Província de Minas-Gerais (1824 a 1826).

A estação serve à cidade de Caeté (Caeté — corrupção de *cáa-etê*; mato verdadeiro) e está localizada bem em frente à avenida João Pinheiro, que conduz ao centro da cidade.

* Antes da ponte vê-se a usina instalada nessa cachoeira para o fornecimento de luz e força à cidade de Caeté.

** Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Fundada pelos irmãos ANTÔNIO e JOÃO LEME, ao alvorecer do século XVIII; com o nome de Vila-Nova-da-Rainha, passou, em 1714, a constituir sede de município criado por Dom BRÁS BALTASAR DA SILVEIRA.

Entre os seus muitos títulos de celebridade, prima o de ter sido Caeté o teatro de fatos e circunstâncias que tiveram como conseqüência a aclamação de MANUEL NUNES VIANA como governador das minas (dezembro de 1707).

A cidade conta 943 prédios, 10 ruas, 16 travessas, 1 avenida e 4 praças. Possui luz e força elétrica, água canalizada, tem 2 escolas primárias, 1 curso profissional, cinemas e 3 institutos de assistência. São em número de 9 as suas igrejas.

No seu minúsculo cemitério destaca-se o túmulo do Dr. João PINHEIRO, notável estadista mineiro e presidente do seu Estado natal. População da cidade: 4 740 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 21; de ensino primário 20; doméstico 1.

POPULAÇÃO — 21 397 habitantes.

SUPERFÍCIE — 868 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Caeté, Antônio-dos-Santos, Morro-Vermelho (15 km), Penedia (ex-Penha, 11 km), Roças-Novas (23 km). Taquaraçu (33 km) e União-de-Caeté (ex-União, 30 km).

POVOADOS — *Morro-Vermelho*: Vira-Copos, 6; *Penedia*: Mundéus, 3; *União de Caeté*: Carmo; *Taquaraçu*: Santo-Antônio, 12.

LIMITES — Jabuticatubas, Presidente Vargas, 75; Santa-Bárbara, 30; Nova-Lima, 30; Sabará, 25 e Santa-Luzia, 30.

RIOS — Município situado na bacia do rio das Velhas, tem como principais cursos d'água os ribeirões Sabará (ou Culabá) e Taquaraçu, que forma a cachoeira do mesmo nome, de 3 415 C.V.

RELÊVO — Município situado no Espinhaço, possui território composto de vales e montanhas, matas e campos.

CLIMA — Salubre e ameno. Temperatura média: 19°2.

PRODUÇÃO — Baseia, o município, sua economia na indústria extrativa, figurando como produtos principais carvão, minério de ferro, ouro e lenha. Segue-se-lhe a indústria com fundição, laminação e trefilação de ferro, aço, fábricas de artefatos de minerais não metálicos e engenhos de açúcar e aguardente. A pecuária conta com 36 630 cabeças de gado sendo 18 000 de bovinos. Na criação de aves domésticas monta a 120 000 o número de cabeças. A agricultura, que é bem variada, produz principalmente milho, arroz, feijão, alho e mandioca. Produz, ainda, o município ovos e leite. Preço das terras: de Cr\$ 1 000,00, o alqueire geométrico, (para lavoura em geral) a Cr\$ 3 000,00 (em matas).

VIACÃO — Dos seus 150 quilômetros de estradas de rodagem, pode-se considerar que um terço está apropriado já ao trânsito de automóveis. A Central possui cinco estações no município.

* * *

Ao sair de Caeté, o passageiro percebe à direita, a azáfama dos obreiros de importante cerâmica e contempla por um momento o amplo solar do famoso barão de CARAS ALTAS, solar hoje transformado em confortável vivenda do proprietário da fábrica.

A linha coleia, graciosamente, pelas altas vertentes da bacia do rio das Velhas.

Transposta a ponte de Caeté, de 14,00 m (km 607,987), sôbre o córrego Bandarra, continua o trem a galgar a rampa, afim de atingir o divisor das águas do rio Doce e do São-Francisco. Com a ascensão, vai-se o horizonte alargando; já ao longe, à esquerda, delineiam-se os píncaros do elevado morro do Garimpo.

Depois de passar pela garganta do Veneno atinge o trem, na altitude de 1 141,900 m, o ponto culminante do ramal, na estação

João-Vasconcelos — Km 619,314

Primitiva Rancho-Novo. JOÃO VASCONCELOS, descendente do visconde de CAETÉ e residente no distrito de Taquaruçu, onde possuía importante propriedade agrícola.

Depois de João-Vasconcelos a linha passa por um pontilhão de 6,20 m (km 620,442), e por formoso traçado vai-se desenvolvendo até transpor o espigão que divide as vertentes do rio das Velhas e do Santa-Bárbara, vendo-se então, à direita, o grandioso cenário formado pelo vale do ribeirão Socorro, cujas águas serenas e reluzentes dão a impressão de uma interminável serpente estendida ao fundo do gigantesco grotão, para além do qual surgem os cabeços da serra do Espinhaço, notando-se entre êles o pico do Caraça * com 1 590 m de altitude e em cuja base está instalado o célebre colégio do mesmo nome.

Próximo ao km 626 entra o trem no município de Santa-Bárbara.

No km 630,169 é atravessada a ponte de Ouro-Fino, de 25,00 m; e cinqüenta metros adiante entra o trem no túnel 2, (tangente central e duas curvas) de 110,00 m, para logo em seguida atravessar o túnel 3, (tangente) de 80,00 m.

A região é abundante de ferro, sendo o terreno trilhado pela linha constituído exclusivamente daquele minério. A paisagem continua majestosa e deslumbradora.

* O nome lhe vem da própria configuração, que apresenta perfeita semelhança com a de uma fisionomia humana.

Gongo-Sôco — Km 633,529

Corruptela de Congo-Chôco, segundo uns; segundo outros, Gongo-Sôco quer dizer — caverna de ladrões.*

Há aqui uma ativa indústria de extração de ferro e ocre, e importantes jazidas de ouro.

Cêrca de um quilômetro além da estação penetra o trem seguidamente nos túneis 4 e 5, de 87,00 m o primeiro (curva e tangente) e de 31,50 m o segundo (tangente); depois do que, no alto da vertente, descreve um semicírculo a que chamam curva da Trindade (nome de uma fazenda existente nas proximidades).

Henrique-Fleiuuss — Km 637,195

Continuando a descer em busca das margens do Santa-Bárbara, o trem atravessa (km 638,547) o túnel 6, de 99,00 m (tangente); e acompanhando sempre as sinuosidades da encosta elevada e extensa, transpõe (km 644, 643), a linda ponte de São-Manuel, de 31,80 m, sôbre o ribeirão do mesmo nome.

Prosseguindo na marcha descendente passa por entre os últimos contrafortes das serras de Luís-Sodré e do Cocais, entra o trem no território do município de Barão-de-Cocais e em alguns minutos atinge a margem esquerda do ribeirão Socorro, chegando logo depois à cidade de

BARÃO-DE-COCAIS

Rio	648,270 km
Belo-Horizonte	88,075 km
Altitude	749,233 m

Criado paróquia, sob o nome de São-João-do-Morro-Grande, pelo alvará de 28 de janeiro de 1752 e vila pela lei estadual n.º 2, de 14 de setembro de 1891, pertencente ao município de Santa-Bárbara. Passou a cidade sede de município, pelo decreto-lei n.º 1 058, de 31 de dezembro de 1943, com o nome de Barão-de-Cocais. População da cidade: 2 300 habitantes.

Possui 489 prédios.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

POPULAÇÃO — 9 960 habitantes.

DISTRITOS — Barão-de-Cocais, Bom-Jesus-do-Amparo e Cocais.

POVOADOS — *Barão-de-Cocais*: Socorro, 9, Tabuleiro; *Cocais*: Brumadinho, 6.

* *Dicionário Geográfico das Minas do Brasil* — FRANCISCO INÁCIO PEREIRA.

LIMITES — Presidente Vargas, Santa-Bárbara e Caeté.

RIOS — Município situado na bacia do rio Piracicaba, conta com alguns pequenos rios, sendo mais notáveis o Una e o do Socorro.

RELÉVO — Situado no Espinhaço, o município é acidentado, sobressaindo as serras da Chapada, dos Três-Irmãos, Tamanduá e da Pedra-Vermelha, que são ramificações daquele.

CLIMA — Saudável e ameno.

VIAÇÃO — Além da Central, possui o município estradas de rodagem que fazem a comunicação com as sedes distritais e os municípios vizinhos.

* * *

Nas proximidades da estação está instalada uma usina para o fabrico do ferro gusa e que pertence à Companhia Brasileira de Usinas Metalúrgicas. Produz 80 toneladas diárias. A firma Válder & Cia., aqui possui uma jazida de manganês.

Um pouco antes da estação seguinte e já no município de Santa-Bárbara os rios Conceição e Socorro, confluem apresentando um belo estuário, que é perfeitamente apreciado do trem; e a união dos dois rios forma o lindo rio Santa-Bárbara, de águas abundantes e cristalinas.

São-Bento-de-Minas — Km 652,230

Tomou o antigo nome da povoação em que está localizada e que hoje constitui a sede do distrito de Barra-Feliz, (ex-Itaeté).

Barra-Feliz é uma formosa povoação onde se nota animador movimento de progresso.

O Colégio do Caraça é ligado à estação por estrada de automóvel.

Existe uma jazida de ouro na localidade.

Marginando agora o Santa-Bárbara, o trem prossegue na última etapa da sua longa e encantadora viagem. Já por entre o arvoredo da colina, aparecem as manchas brancas do casario da cidade.

No quilômetro 658,659 é transposto o Santa-Bárbara pela ponte do mesmo nome, de 63,60 m. E oitenta metros depois chega o trem a

SANTA-BÁRBARA

Rio	658,736 km
Belo-Horizonte	98,541 km
Altitude	721,062 m
Latitude sul	19° 57' 39",0 *
Longitude W. Gr.	43° 24' 49",0

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

A estação que é de construção elegante, está situada na parte baixa da cidade que lhe deu o nome.

Fundada em 4 de dezembro de 1704 por ANTÔNIO BUENO. Foi elevada à categoria de vila, em 16 de março de 1839 e à de cidade em 6 de junho de 1858, por lei provincial n.º 881.

Se bem que composta, na sua maioria, de prédios de construção antiga, a cidade, assente em verdejante colina, apresenta o aspecto de um pitoresco novo, para quem vem de percorrer o ramal.

Possui luz e fôrça elétrica, água canalizada, esgotos, telefonia, tem 1 escola primária e 1 cinema.

Conta 631 prédios, 12 ruas, 3 travessas e 3 praças. São em número de 9 as suas igrejas.

Tem 3 jornais periódicos e possui, no distrito de Catas-Altas, uma biblioteca de 12 000 volumes, pertencente ao Colégio Caraça. Esta biblioteca foi inaugurada em 1820.

A estação serve ao núcleo colonial Brucutu. População da cidade: 2 807 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 35; de ensino primário 34 e de categoria não especificada 1.

HOTÉIS — Hotel Quadrado* e Grande Hotel.

POPULAÇÃO — 21 280 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 817 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Santa-Bárbara; Florália, (20 km); Catas-Altas, (14 km); São-Gonçalo-do-Rio-Abaixo, (25 km). Conceição-do-Rio-Acima, (27 km); Barra-Feliz, (6 km); e Brumal, (7 km).

POVOADOS — *Brumal*: Arranca-Tôco, 3; São-Gonçalo-do-Rio-Acima, 12. *Catas-Altas*: Córrego-da-Valéria, 6. *Mato Grosso*, 6. *São-Gonçalo-do-Rio-Abaixo*: Pacas, 15.

LIMITES — Presidente Vargas, 52; Rio-Piracicaba, 36; Alvinópolis, 54; Mariana, 54; Ouro-Prêto, 65; Itabirito; Nova-Lima; Caeté, 30; e Barão-de-Cocais.

RIOS — Município situado na bacia do rio Piracicaba, afluente do rio Doce, possui como principais cursos d'água o Santa-Bárbara, com as cachoeiras Pacas e Piti, de 5 000 C.V. cada uma, o Conceição, o Socorro, o Maquiné ou Valéria, o Una e o ribeirão Caraça, com a cachoeira de igual nome, de 4 200 C. V.

RELEVO — Município situado no Espinhaço possui território acidentado com vales, montanhas, matas e campos. Conta com elevados picos, tais como o da Carapuça (1 955 m de altitude), o da Canjerana (1 900 m), o do Inficionado (2 050 m) e outros.

* No amplo prédio em que está instalado este hotel, nasceu o Dr. AFONSO PENA, notável homem público, conselheiro de Estado no tempo do Império e depois presidente da República.

CLIMA — Temperado e salubre. Temperatura média: 18º,0.

PRODUÇÃO — É a indústria a base da renda municipal, com fundição e laminação de ferro gusa e aço, engenhos de açúcar e de farinha de mandioca. Na indústria extrativa nota-se a produção de carvão, manganês, lenha, madeira, ferro, ouro, amianto, mármore, etc. Segue-se-lhe a pecuária com 68 302 cabeças de gado, sendo 35 000 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 180 000 cabeças. A agricultura, que é variada porém intensiva, produz milho, arroz, feijão, café, laranja, etc. Produz, ainda, o município, em grande quantidade, leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 1 000,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 2 500,00 (em matas).

VIAÇÃO — Cêrca de 200 km de estradas de rodagem cortam o município em tôdas as direções. Entre as suas estradas de automóveis, deve destacar-se a que vai de Santa-Bárbara a Guanhães, com 174 quilômetros.

* * *

Partindo de Santa-Bárbara, sempre na direção leste, a linha vai apanhar, um pouco além, as águas do rio Vermelho. No km 666,336 (ponte de 50,00 m) transfere-se para a margem direita do referido rio, que, no km 670,876, é novamente transposto (ponte de 10,00 m).* Não longe dessa ponte vai o rio Vermelho lançar-se no Maquiné, por cuja margem esquerda continua a linha a desenvolver-se em busca da estação

FLORÁLIA — Km 680,858

Situada no distrito do mesmo nome, outrora São-Francisco.

Transposta a ponte de São-Francisco (6,00 m), sôbre um afluente do Maquiné, passa o trem pelo arraial de São-Miguel (km 685). Mais além (km 687,...) é cortado um afluente do Maquiné, pela ponte de Água-Limpa, de 12,00 m, próxima da futura estação Itajuru (Km 693,...), que servirá à povoação de Água-Limpa.

A linha continua a tanger a margem esquerda do Maquiné até a junção dêste com o Piracicaba, onde entra no município de Rio-Piracicaba e prossegue acompanhando o seu curso. No km 695,... é êste rio transposto pela ponte do Funil (34,00 m). Mais além (km 699,...), é transposto o córrego Bicas, pela ponte do mesmo nome, de 15,00 m. À direita fica a povoação Bicas.

Prosseguindo sempre à margem direita do rio, chega o trem a

* No km 668... será construída a estação Manga.

RIO-PIRACICABA

Rio	701,572 km
Belo-Horizonte	141,377 km
Altitude	623,230 m
Latitude sul	19° 55' 34",1 *
Longitude W. Gr.	43° 10' 33",5

Pira-cycaba: local que, por acidente natural do rio, não deixa passar o peixe; colheita de peixe.

Situada à margem esquerda do Piracicaba ** a antiga povoação de São-Miguel-de-Piracicaba, passou a vila com a denominação atual por lei estadual n.º 556, de 30 de agosto de 1911, e a cidade em 30 de março de 1938, pelo decreto-lei n.º 88. Possui 428 prédios, 7 ruas calçadas, 1 travessa, 1 praça. Conta 1 escola primária e 1 teatro (o Clube Natal). A matriz, erigida no centro da vila é consagrada a São-Miguel. Possui mais as capelas do Rosário e do Bom Jesus. Tem iluminação elétrica, abastecimento d'água, matadouro, hospital. População da cidade: 2 159 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 8, de ensino primário.

POPULAÇÃO — 16 656 habitantes.

SUPERFÍCIE — 545 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Rio-Piracicaba.

POVOADOS — Bicas, 3; Carneirinho, 21; Caxambu, 15; Jacuí, 18; Monlevade e Itajuí.

LIMITES — Nova-Era; São-Domingos-do-Prata, 30; Alvinópolis, 30; Santa-Bárbara, 36.

RIOS — Município situado na bacia do rio Piracicaba, que o atravessa de SO a NE, conta com vários cursos d'água, sendo mais importantes os córregos Caxambu, Carvalho, Diogo-de-Oliveira, Jacuí e Carneirinho. Entre as quedas d'água, nota-se a Ponte-do-Saraiva de 1 750 C.V., no rio Piracicaba.

* Ponto de referência: matriz.

** O rio Piracicaba nasce na serra de Ouro-Prêto, distrito de Santo-Antônio; depois de um percurso de 224 km na direção SO-NE, vai lançar-se no rio Doce. Atravessa os municípios de Ouro-Prêto, Mariana, Alvinópolis, Santa-Bárbara, Piracicaba, Nova-Era, Antônio-Dias e São-Domingos-do-Prata. São seus principais afluentes: o rio Prata, na margem direita; e o Santa-Bárbara, na esquerda. É navegável por canoas e barcos, na extensão de 50 km, desde a barra até a cachoeira da Fumaça.

RELÊVO — É, neste município, que o rio Piracicaba divide as duas regiões nêle existentes: a das serras (Siara ou Luciara e Carneirinhos) ramificações do Espinhaço e que constitui a zona da mineração; e a das colinas, constituindo a zona essencialmente agrícola.

CLIMA — Bom, com a temperatura média de 18°,0.

PRODUÇÃO — A produção extrativa do ferro, carvão, madeira e couro, e a indústria mineral com o fabrico de ferro-gusa e aço laminado, são as bases da renda municipal. Segue-se a pecuária com 37 816 cabeças de gado, sendo 17 000 de bovinos. A criação de aves domésticas soma 70 000 cabeças. Na agricultura, que é desenvolvida, porém pouco variada, figuram arroz, feijão, milho, cana de açúcar, etc. O município produz, ainda, ovos, leite, açúcar-de-engenho e aguardente. Preço das terras: de Cr\$ 1 200,00 o alqueire geométrico (em capoeiras), a Cr\$ 3 000,00 (em matas).

VIAÇÃO — Possui 300 km de estradas carroçáveis, que se vão transformando em rodovias. A Central atravessa o município de sudoeste a nordeste.

* * *

Prosseguindo, o trem passa para a margem esquerda do rio, pela ponte do Saraiva (km 705,636), de 42,00 m e, sempre na direção nordeste, transpõe o ribeirão Jacuí (km 714), pelo viaduto do Jacuí, de 10,00 m. Logo adiante passa pelos viadutos Fábrica-Velha (km 715...), de 92,00 m, e Três-Casas (km 716), também de 92,00 m, chegando após à estação

João-Monlevade — Km 715,814

onde está instalada a grande usina da Companhia Belgo-Mineira, a que já nos referimos.

Depois de Monlevade a linha corta o ribeirão Carneirinho (km 718...) pela ponte do mesmo nome, de 13,00 m.

Não muito longe desta ponte passa o trem para o município de Nova-Era.

No km 727,941 surge a ponte sôbre o rio Santa-Bárbara, de 50,00 m.

Mais adiante, a estação

Pedra-Furada — Km 732,754

Prosseguindo, chega o trem a

NOVA-ERA

Rio	744,946 km
Belo-Horizonte	184,751 km
Altitude	525,000 m

Situada na cidade de Nova-Era, sede do município do mesmo nome. Criada sede distrital do município de Itabira, por lei provincial n.º 384, de 9 de outubro de 1848 e estadual n.º 3, de 14 de setembro de 1891, com o nome de São-José-da-Lagoa, passou a cidade e sede de município com o nome de Presidente-Vargas em 1 de janeiro de 1939, pelo decreto-lei n.º 148, de 17 de dezembro de 1938. E pelo decreto-lei n.º 1 058, de 31 de dezembro de 1943 passou a Nova-Era.

Possui boas casas (conta 671 prédios), desenvolvido comércio e um cinema. População da cidade: 3 548 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

POPULAÇÃO — 11 971 habitantes.

SUPERFÍCIE — 646 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Nova-Era.

POVOADOS — Cabral, Marcos e outros.

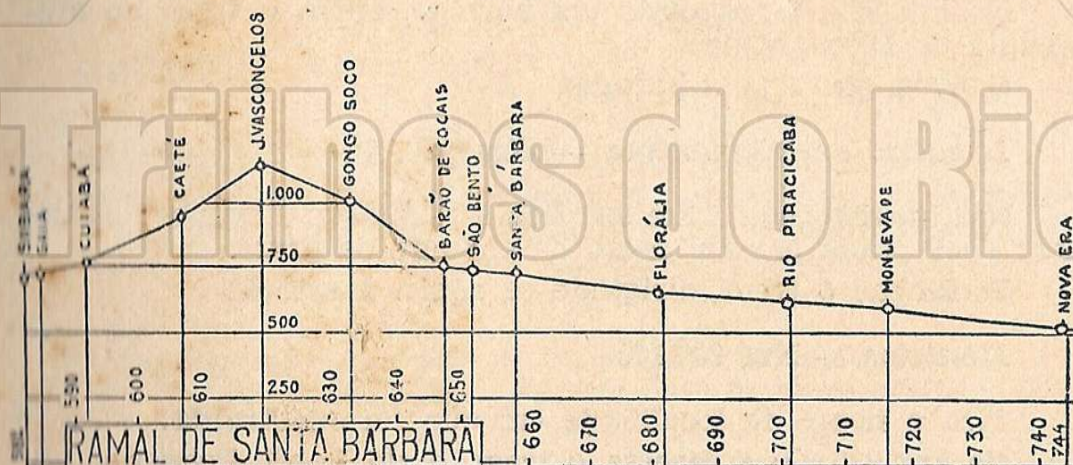
LIMITES — Antônio-Dias, São-Domingos-do-Prata, Rio-Piracicaba e Presidente-Vargas.

RIOS — Situado na bacia do Piracicaba, conta o município com alguns importantes afluentes desse rio, como sejam os rios do Peixe, Santa-Bárbara, Prata, etc. Entre as quedas d'água existente em seu território notam-se a Funil, de 8 000 C.V. e a Ponte-Torta, de 8 500 C.V., ambas no rio Piracicaba.

RELÉVO — Município situado em território acidentado, conta com as serras da Liberdade, da Capoeira e outras ramificações do Espinhaço.

CLIMA — Saudável e ameno.

VIAÇÃO — O município é servido pela Central e pela Vitória a Minas. Conta 350 km de estradas carroçáveis 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 suntuosas obras d'arte, mas pela região inconfundível, de aspecto inteiramente novo que, no percurso dos seus 148 km, atravessa.

Este ramal, que pertencia à Estrada de Ferro Vitória a Minas, foi incorporado à Central, em 6 de janeiro de 1923.

Partindo da estação

CORINTO — Km 852,175

a linha toma a direção leste, desce o vale do córrego Currealinho, atravessa as pontes de Jabuticaba (21,30 m — km 862,966), e de Tabatinga (16,45 m — km 869,329); transpõe depois a ponte do Capim-Branco (11,24 m — km 874,067), que fica quatrocentos e cinqüenta metros aquém da plataforma de

Roça-do-Brejo — Km 874,665

A estação adotou o nome encontrado na localidade ao tempo da construção da linha.

Descendo sempre a vertente esquerda do rio Picão e tomando agora a direção nordeste, a linha atinge o rio das Velhas, no ponto em que este rio forma dois canais, que são transpostos por pontes de 69,80 m, a primeira, e 99,80 m, a segunda (km 889,274 — 480).

Transposto o rio das Velhas, chega o trem à estação

SANTO-HIPÓLITO — Km 891,175

Tomou o nome do distrito em cuja sede está localizada e serve à sede do distrito de Senhora-da-Glória, situado 16 quilômetros ao sul.

Logo adiante toma a linha a direção leste, subindo o vale do rio Pardo-Pequeno.

No km 902, transpondo um córrego, entra o trem no município de Diamantina.

O trem passa pela parada

Limoeiro-de-Diamantina — Km 903,760

Nas imediações do km 906 fica a "Lapa-do-Rosilho"; os trilhos da Estrada passam perto da entrada da gruta.

Prossegue o trem, dirigindo-se agora à estação

Monjolos — Km 907,175

Tira o nome da localidade em que foi construída.

No km 910,690 atravessa o trem, o rio Pardo-Pequeno.

Retomando a direção nordeste, passa a linha da bacia do rio Pardo-Pequeno para a do ribeirão das Varas, chegando à estação

Rodeador — Km 920,275

Nome da povoação em que está localizada.

Começa a desenhar-se a paisagem original da região: serras negras e nuas cortam o horizonte largo.

Tomando agora a direção leste, chega o trem a

CONSELHEIRO-MATA — Km 936,771

Primitiva Riacho-das-Varas. Conselheiro JOÃO DA MATA MACHADO, médico e político mineiro.

A estação está situada na sede do distrito do mesmo nome.

Nas imediações fica a jazida de manganês explotada pela empresa Francisco Briffault.

Se bem que mais próximos do leito do Pardo-Pequeno, estamos na vertente do Pardo-Grande e às margens do riacho das Varas, cujo vale vamos subir.

Na direção geral de leste; o trem vai subindo o vale pitoresco do riacho das Varas; ao longe, para os lados do nordeste, delineia-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 vai-se agora afastando do vale do riacho das Varas, que, à esquerda, a nordeste, apresenta a formosa cachoeira dos Olhos-d'Água (300 C.V.).

No km 964,608, atravessa o trem, pela segunda vez, sobre uma ponte de 31,40 m, o rio Pardo-Pequeno; e, tomando a direção sudeste, vai galgando a montanha. O traçado é heróico; transpondo gargantas, tangendo precipícios, o trem atravessa as pontes do Tamanduá (10,40 m — km 967,335), e do Bexiga (15,35 m — km 970,045) e chega a

GOUVEIA — Km 972,155

Serve ao distrito de Gouveia (10 km ao sul).

Quatrocentos e quarenta metros depois da estação, é transportada a ponte do Baraúna, de 15,35 m. E, vencendo a rampa hostil, ganha o trem o divisor das águas do Jequitinhonha* e

* Jequitinhonha — corrupção de *Jikitynhonhe*, cofo mergulhado.

Nasce na Pedra-Redonda, contraforte da serra do Espinhaço, município do Bérro, distrito de Milho-Verde.

Nas direções S-N e SO-NE e com um percurso de 840 km em território mineiro até a cachoeira do Salto-Grande (100 000 C.V.) na divisa com o

do rio das Velhas (garganta da Bandeirinha) na altitude de 1 400 metros, a mais considerável das altitudes atingidas por estradas de ferro no Brasil.*

Descendo agora pelas vertentes do Jequitinhonha, o trem vai à estação

GUINDA — Km 988,291

Tomou o nome do distrito a que serve e cuja sede fica situada às margens da linha, para o lado do norte.

Prossegue o trem, sulcando o alto do maciço. Tomando de novo a direção leste, vai descendo o chapadão histórico; à direita, no alto, descortina-se o perfil inteiro da igreja do Sagrado-Coração, de construção moderna e elegante; mais alguns minutos e eis-nos chegando à venerável cidade de

DIAMANTINA

Rio	999,691 km
Belo-Horizonte	423,724 km
Altitude	1 262,315 m
Latitude sul	18° 14' 40",3 **
Longitude W. Gr.	43° 35' 55",2

O antigo arraial do Tejuco, habitado desde os albores do século XVIII, passou a vila com a denominação atual por decreto de 13 de outubro de 1831 e a cidade por lei provincial n.º 93, de 6 de março de 1838. O nome lhe vem da pedra preciosa de que são férteis os seus arredores; suas minas de diamantes foram, no século XVIII, as mais ricas do mundo; nem os diamantes da Índia ou os do Cabo se igualavam 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 à praça principal da *urbs*. Em frente, outra montanha elevada tapa o horizonte.

Estado da Bahia, o Jequitinhonha banha os seguintes municípios: Sêro, Diamantina, Bocaiúva, Grão-Mogol, Minas-Novas, Araçuaí, Itinga, Medina, Jequitinhonha, Almenara e Jacinto.

Recebe em território mineiro, entre outros de menor vulto, os seguintes rios: Araçuaí, São-Miguel e Rubim do Sul, na margem direita; Itacambira, Vacaria, Salinas, Itinga, São-Francisco, Panela e Rubim do Norte.

Rio com muitas cachoeiras, é navegável, por canoas, em alguns trechos.

* As estradas de ferro mais altas do mundo estão na América-do-Sul: a de rio Mulato a Potosí, entre Chile e Bolívia, se eleva a 4 880 metros; a de Morococha, a 4 840 metros, e a de Ticlo a 4 780, no Peru; em La Oroya, perto de Lima, os trilhos atingem a 4 750 metros; em Portez del Cruzeiro, ainda no Peru, a 4 373; e no Transandino, entre a Argentina e o Chile, os trilhos sobem a 4 200 metros.

** Ponto de referência: marco do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Como os de Ouro-Prêto, os seus prédios são todos de sólido estilo colonial; as ruas são estreitas, íngremes e calçadas a lajes.

Conta 2 149 prédios, 2 avenidas, 39 ruas, 31 travessas e 18 praças.

Possui ricas igrejas (vinte e três), tem grande movimento comercial e industrial e é dotada de luz e força elétrica, mercado, matadouro, telefonia e pôsto meteorológico: tem 7 escolas primárias, 1 curso de ensino secundário, 1 magisterial, um eclesiástico e 1 de Teologia; 5 jornais periódicos, 1 agência bancária, 3 teatros, cinema e 4 institutos de assistência.

É sede de arcebisado.

Nos arredores da cidade ficam situadas as grutas do Cláudio, de Lourdes e Barão-do-Rio-Branco.

Do Estado de Minas, é a cidade de maior altitude. População da cidade: 9 907 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 44; de ensino primário 39; secundário 1; magisterial 1; superior 2, e de categorias não especificadas 1.

HOTEIS — Hotel Roberto, Hotel Central, Hotel Sul-Americano e Grande Hotel.

POPULAÇÃO — 47 263 habitantes.



DIAMANTINA — Vista parcial da cidade

SÚPERFÍCIE — 8 163 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Diamantina; Extração (12 km); São-João-da-Chapada (27 km); Datas (24 km); Gouveia (26 km); Inhaí (36 km); Felisberto Caldeira (100 km); Tijucal (42 km); Mercês-de-Diamantina (60 km); Senador-Mourão (ex-Campinas, 62 km); Guinda (12 km); Conselheiro-Mata (41 km); Mendanha (18 km), e Couto-de-Magalhães.

POVOADOS — *Extração*: Bom-Sucesso, 6; Itaipava, 18; Vãs; *Datas*: Cachimbo, 9; Cubas; Tombador — *Tijucal*: Andrequicé, 15; Trinta-Réis, 6 — *Gouveia*: Caminho, 6; Onça; Pedro-Pereira; Veludo; Fábrica-São-Roberto, 3; Cuiabá, 32 — *Conselheiro-Mata*: São-José-do-Galheiro; Tamboril; — *São-João-da-Chapada*: Quartéis; Guarda-Mor; São-Bento, 12; — *Pinheiro*, 18; *Guinda*: Beribéri, 21; Sopa, 3 — *Senador-Mourão*: Desembargador-Otôni; Contagem, 30; Pedraria, *Mercês-de-Diamantina*: Dona Isabel, 18; — *Felisberto-Caldeira*: Bonfim; Maravilha, 18; Grota-Grande, 12; Canóica; São-Tomé — *Couto-de-Magalhães*: Amendoim.

LIMITES — Buenópolis; Bocaiúva, 163; Itamarandiba; Rio-Vermelho; Sêro, 60; Conceição do Mato Dentro, 120; Curvelo, 138; e Corinto, 150.

RIOS — Município situado em duas importantes bacias hidrográficas, possui vários cursos d'água, sendo mais notáveis o Jequitinhonha e o Araçuaí, na bacia do rio Jequitinhonha; e o Pardo-Grande, o ribeirão das Varas, o Pardo-Pequeno e o Paraúna, na bacia do rio das Velhas. Grande é o número de cachoeiras existentes em seu território, citando-se; Paraúna (17 906 C.V.) Salto (6 500 C.V.) e Pau-Duro (4 000 C.V.), no rio Paraúna; Rio-Pardo (1 500 C.V.) e Serafim (30 000 C.V.), no rio Pardo-Grande; Escadinha (23 000 C.V.) e Jequitinhonha (5 000 C.V.) no rio Jequitinhonha; Capivara (1 300 C.V.), no ribeirão das Varas; Curral (2 000 C.V.) no ribeirão Pinheiros; e Bueno (1 000 C.V.) no rio Pardo-Pequeno.

RELÊVO — Município situado na serra do Espinhaço, possui três grandes zonas; a sertaneja, tomando a bacia do rio das Velhas, numa altitude que varia de 600 a 800 m, conta com dois tipos de vegetação — caatinga e cerrado; a zona do centro, numa altitude de mais de 1 000 m, conta com uma vegetação geral de carrasco e algumas faixas férteis; e por fim a zona da bacia do Jequitinhonha, na qual predomina a vegetação de matos.

CLIMA — De grande salubridade. Temperatura média: 17°0.

PRODUÇÃO — É a produção extrativa a principal renda do município, figurando diamantes, lenha, cristal, madeira, minério de manganês, dormentes, ouro, minério de ferro, mica, etc. Segue-se a pecuária com 17 432 cabeças de gado, sendo 15 000 de bovinos. A criação doméstica atinge 300 000 cabeças. Na agricultura predomina a produção de milho, arroz, feijão,

mandioca e alho. Na indústria notam-se fábricas, têxteis, de máquinas, veículos e aparelhos elétricos, engenhos de açúcar e aguardente.

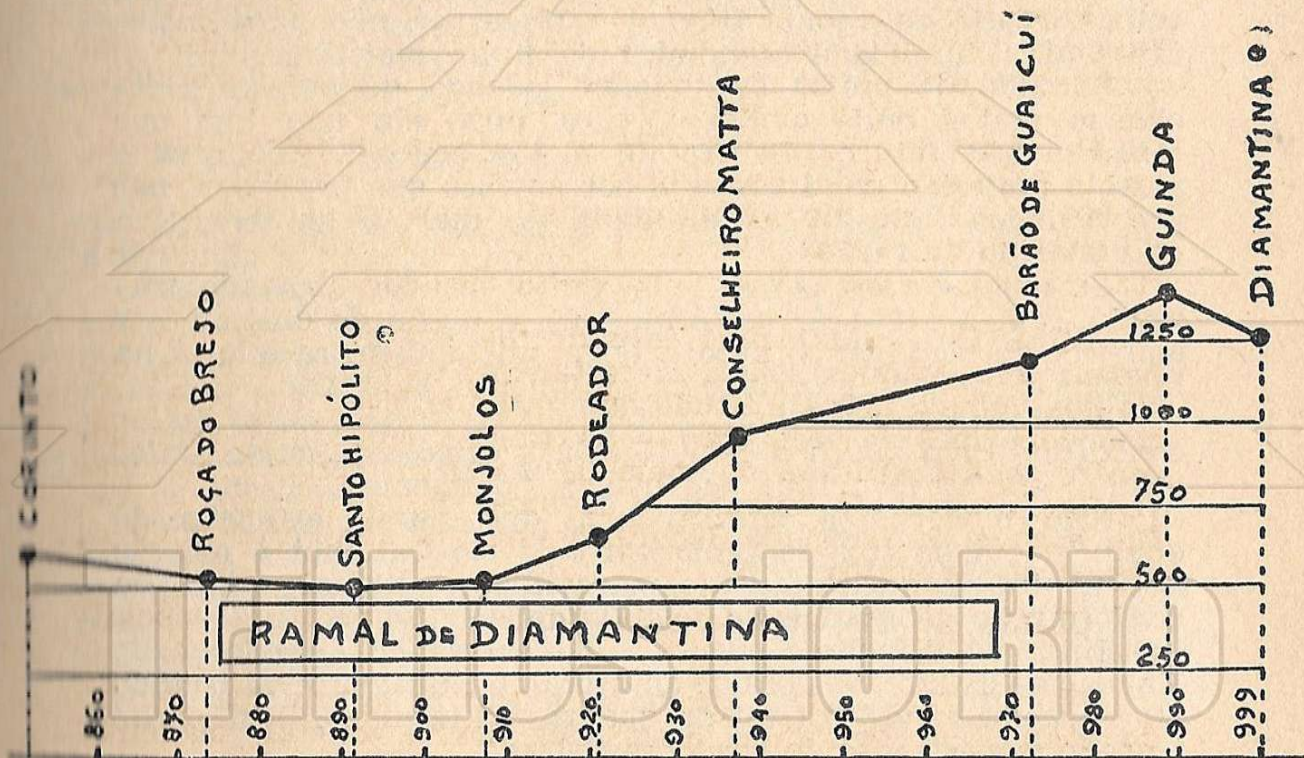
Produz, ainda, o município; leite, ovos e cal. Preço das terras: de Cr\$ 1 000,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 3 000,00 (em matas e próximas à sede).

VIAÇÃO — Termina aqui o ramal de Diamantina. Embora a quem da estação, lance o olhar pelos arredores, pareça impraticável qualquer prolongamento da linha, para a engenharia brasileira nada é impossível.

Para além da cidade, a topografia do terreno apresenta, é certo, dificuldades que parecem intransponíveis. Já se pensa, porém, em prolongar o ramal até o município do Sêro; e o pensamento é, nestes casos, um comêço de ação.*

Assim, nada tem de utópico o vaticínio de uma breve ligação do ramal com os trilhos da Vitória a Minas ou com os da Bahia e Minas, ligação que abrirá uma saída marítima à produção do vasto e abundante celeiro que é o nordeste de Minas.

Cêrca de 500 km de estradas de rodagem servem ao município, ligando entre si todos os seus distritos, destacando-se entre as suas rodovias, a que vai de São-João-da-Chapada a Curimataí, com 45 km, e a de Diamantina à cidade do Sêro, com 55.



* O trecho de Diamantina a Sêro já foi estudado, dando uma extensão de 116 km 788.

RAMAL DE MANGARATIBA

Antes do parágrafo inicial da singela descrição desta linha, cumpre dizer: o prolongamento do ramal de Mangaratiba até a cidade de Angra, é uma necessidade administrativa sem a qual a Central do Brasil não pode realizar o seu objetivo na zona do litoral.

A Rêde Mineira de Viação já atingiu o suspirado ancoradouro; mais uma razão para levar a Central a estender os seus trilhos até enlaçá-los com os da sua co-irmã mineira, de modo a realizar já, o procurado novo caminho ferroviário entre o interior e o Atlântico.

E depois do caminho aberto, a intercalação de um terceiro trilho entre Angra e Santa-Cruz, estabelecerá a ligação da Divisão Auxiliar com a R. M. de Viação, em Angra, ligação esta cujas vantagens é óbvio encarecer.

Cortando quase pelo meio o território do Distrito-Federal, salpicada de estações para as quais convergem excelentes estradas de rodagem e tangida sempre pela antiga e povoada Estrada Real de Santa-Cruz, o ramal de Mangaratiba, no município federal, a verdadeira linha de bondes cômodos, rápidos e freqüentes, por onde transita a maior parte da população rural do Distrito.

Importante, muito importante, encarada sob êsse ponto de vista; importante ainda pelo novo ambiente de progresso com que arejou, no seu prolongamento até Mangaratiba, velhas localidades, como Itaguaí e Itacuruçá não pára entretanto aí a finalidade econômica da linha marítima.

Bordada de praias lindíssimas, ladeada de amplas e fechadas matas onde avulta a caça rara, ela não tem que temer o seu futuro. Dentro de muito pouco tempo será o passeio preferido por turistas e por aquêles que procuram, nas propriedades terapêuticas da água do mar, o lenitivo para os males de... verão.

Aí, onde é raro passar sem ver o caçador abastado trazendo, com o garbo do uniforme rico, a glória de dois ou três macucos de bico bambo para a terra, ali também se fala já na instalação de um grande estabelecimento balneário.

A Central transformou os destinos da região, cujas matas 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 quilômetros se prolongará do rio Catumbi à estação Engenheiro-Junqueira, trecho maravilhoso, original, único, na conformação geográfica do solo fluminense.

Entre as frondosas encostas das serras do Leandro e do Itaguaçu e as límpidas praias do litoral, o passageiro vai fruindo uma sucessão indescritível de quadros estupendos, inéditos no traçado das estradas de ferro brasileiras.

Os cristalinos cursos d'água que descem da montanha e são cortados pela linha; a ciclópica muralha verde-negro da serra, onde uma vegetação frondosa e opulenta atesta a ferti-

lidade do solo; a sucessão ininterrupta de pequenas ilhas montanhosas e graciosamente engalanadas de verdes festões; o azul nítido das águas atlânticas, contrastando com a brancura de linho das praias cuja forma parece ter sido delineada pelas mãos carinhosas de um urbanista hábil; tudo isto, junto ao traçado audacioso da linha da Central, desafia por certo, aos olhos do passageiro viajado, os mais belos panoramas do mundo.

As belezas naturais da região porém, não bastam para justificar a paralisação da linha em Mangaratiba. Projetada para destinos muito amplos, a linha de Angra precisa ser concluída, tanto mais quando o trecho entre Mangaratiba e aquela cidade tem o leito preparado, com quase tôdas as obras de arte construídas.

O primeiro trecho inaugurado no ramal foi o de Deodoro (km 22,058), a Santa-Cruz (km 54,774), em 2 de dezembro de 1878, com as estações de Realengo, Campo-Grande e Santa-Cruz; o segundo, de Santa-Cruz a Itaguaí (km 65,696), em 14 de novembro de 1910; e o terceiro, de Itaguaí a Mangaratiba (km 103,241), em 7 de novembro de 1914.

O ramal do Matadouro, em Santa-Cruz, foi inaugurado em 1 de janeiro de 1884.

* * *

Os trens do ramal partem, quase todos, da estação inicial da Estrada; já por isso, e porque, mesmo antes da sua estação de entroncamento ela é dotada de linhas próprias (3.^a e 4.^a), pode considerar-se a linha de Mangaratiba como uma linha independente da do Centro. Efetivamente porém, o ramal tem início na estação de

Deodoro — Km 22,058

de cuja plataforma esquerda parte, descrevendo uma curva e tomando a direção sudoeste.

Tangendo os limites dos distritos de Irajá e Jacarepaguá, corre o trem transpondo adiante o arroio Maranguá. Estamos em plena praça de guerra; aqui, a Companhia de Carros de Assalto e o Batalhão Ferroviário; ali, fardas que se movem, isoladas ou em pequenos e despreocupados grupos ou disciplinarmente obedecendo aos toques ainda vacilantes de clarins que se adestram.

Acordando adormecidos sentimentos nacionalistas, aparece à direita, sôbre pacato muro, uma legenda patriótica: *Aqui se aprende a defender a pátria*. E' a Linha de Tiro, apoiada sôbre o morro do Jaques. Transposto o arroio dos Caldereiros, chega o trem a

Vila-Militar — Km 24,262

onde o passageiro observa as amplas, modernas e confortáveis construções para aquartelamento de tropas da guarnição militar do Rio-de-Janeiro, destacando-se de entre elas o edificio

da Escola de Aperfeiçoamento, à esquerda e o Cassino, à direita.

Os moradores da ala esquerda da Vila-Militar servem-se do pequeno estribo

Coronel-Magalhães-Bastos — Km 25,180

ANTÔNIO LEITE DE MAGALHÃES BASTOS FILHO, coronel comandante do 1.º Batalhão de Engenharia.

Ao longe, à esquerda, a caiada brancura de um edifício de construção pesada destaca-se do verde-escuro da montanha; é a velha fazenda do "Barata", situada a meia encosta da serra do mesmo nome.

No km 26,526 é transposta a ponte do Piraquara, de 10,90 m, iniciando a linha uma tangente de 8 565 m, na direção oeste; nessa tangente ficam as quatro seguintes estações:

Realengo — Km 27,395

O nome lhe vem, pura e simplesmente, de um adjetivo substantivado. Tudo mais que a respeito dêle se conta, é mera fantasia. 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.

É um dos quatro mais importantes núcleos de população atravessados pela linha no Distrito-Federal. Possui excelentes edificações e conta com todos os recursos próprios de um bairro confortável.

Sede da Fábrica de Cartuchos e Artefatos 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 retas e largas, somando quilômetros de extensão e envolvendo vastos quarteirões que vão se enchendo rapidamente de edificações modernas.

É quase toda iluminada a luz elétrica, sendo que nas proximidades da estação, é uma das melhores que se observam em todo o percurso da linha.

A igreja, sob a invocação de Nossa Senhora da Conceição, está situada em uma praça à margem da Estrada Real.

A Companhia Imobiliária Nacional está construindo em Realengo dois elegantes bairros. Igualmente a Companhia Nacional de Imóveis traçou, nas fraldas do morro do Barata, a graciosa Vila Itambi.

Por outro lado, a Companhia Brasileira de Imóveis e Construções criou, à direita da linha, a novel e importante povoação de Vila-Nova, dividindo em moderno bairro uma área de cerca de 700 000 metros quadrados.

É digno de nota o conjunto residencial construído aqui pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários.

Cêrca de 2 000 famílias encontram nêle morada modesta mas com relativo conforto, a curta distância do centro da cidade.

Esse conjunto, que dispõe de farto suprimento de água e rede de esgotos própria, representa apenas o início da efetivação de um vastíssimo plano de assistência social, cujo prosseguimento abrirá perspectivas promissoras à expansão do Realengo, transformando por completo a fisionomia da localidade.

Ao partir do Realengo o trem deixa à direita, vários edifícios pertencentes à Estrada; e tangendo a vasta praça (à esquerda) que se estende até o frontispício da antiga Escola Militar, transpõe um pontilhão (km 27,749 - 3,00 m) e logo após uma rua.

Correndo ao lado da ala esquerda de comprido edifício prossegue o trem, pejado de passageiros, porém leve e alvissareiro, sulcando, na reta quase de nível, o terreno rural de Campo-Grande, 22.º Distrito do município federal.

Distante, à esquerda, avista-se o pico da Pedra-Branca, ponto culminante (1 023 m) do território do referido município. À direita, o Gericinó, morro elevado (887 m), anteparo impassível das balas de grosso calibre que diariamente lhe despejam os canhões em exercício.

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 São-Bento (85 m), Retiro (167), Capim-Melado (431) e outros.

No km 28,271 é transposta uma ponte de 9,40 m, e no km 29,335, um pontilhão de 3,70 m.

Moça-Bonita -- Km 29,248.

No sítio em que deveria ser construída a estação, existiu, por volta de 1898, uma vivenda em que havia moças. Os alunos da antiga Escola Militar do Realengo apelidaram de *Moça-Bonita* a localidade, que hoje constitui denso núcleo de população. Os moradores pediram a abertura da estação ali, conservando para ela o nome com que tão acadêmicamente foi batizada a localidade.

A estação é edificada em terreno cedido por MANUEL HENRIQUE DA SILVA.

As edificações continuam, quase sem solução de continuidade, a povoar a margem esquerda da linha; é que, a uma centena de metros da mesma, corre a Estrada Real, avenida tronco do bairro suburbano que se limita com a zona rural em

Bangu — Km 31,089

Tem o nome de importante e extinta fazenda, cujo dono cedeu terrenos para a passagem da linha.

É outro importante núcleo de população, com todos os recursos, ruas amplas e alinhadas, boas edificações. É digna de menção a linda igreja de Bangu sob a invocação do Sagrado Coração de Jesus, São Sebastião e Santa Cecília.

Há, em Bangu, extraordinário movimento de passageiros, operários e footballers, consequência da sua população densa

e de estarem aí instaladas as sedes do Bangu A. C. e da Fábrica de Tecidos Bangu.

Logo após a estação, o trem corta o córrego das Tintas e passa pela chave da linha circular (2 408 m) onde termina a linha dupla.*

Depois de cruzar um pequeno arroio, o trem transpõe o rio Bangu (km 31,980), pela ponte da Catarina de 7,30 m.

No km 32,335, ponte de 9,00 m sôbre o rio Viegas.

Senador-Camará — Km 33,229.

Primitiva Viegas. OTACÍLIO CAMARÁ, antigo senador carioca.

O trem prossegue, tendo à direita a serra do Quitungo (250 m) e à esquerda a do Cabuçu (550); mais próximo à direita, fica o morro dos Coqueiros (231 m).

No km 33,240-451 são atravessados dois pontilhões de 3 e 4 metros, respectivamente. E até o canal do Itá (km 56,326) a linha passa por 14 pontilhões, quase todos de 4 metros.

Transposta a ponte dos Cachorros, (km 35,091) de 11,50 m, sôbre o rio do mesmo nome, e cruzada a passagem inferior da estrada dos Coqueiros, deixa o trem a longa tangente e toma a direção oeste, chegando a

Santíssimo — Km 35,883.

Primitiva Coqueiro, nome de uma fazenda outrora pertencente a LUÍS JOSÉ TEIXEIRA CAMPOS. É óbvio explicar a origem do nome religioso.

Estamos no ponto mais elevado do ramal (47,391).

Logo depois da plataforma, a linha corta a estrada de Santíssimo e, sempre na direção supracitada, prossegue o trem na planície quaternária, pontilhada de maços arqueanos, que formam graciosos outeiros; dominando-os, ergue-se o morro do Lameirão (497 m) à esquerda.

À esquerda, também, e não muito distante, destaca-se o edifício de uma fazenda.

Os pomares (laranjais) estendem-se de ambos os lados da linha.

Além, no planalto de uma colina, vasta igreja em construção prende o olhar do passageiro, cuja atenção, entretanto, daí a momentos se volta para a passagem superior da estrada Rio-São-Paulo, que cruza a linha no quilômetro 39.

Senador-Vasconcelos — Km 39,080.

AUGUSTO DE VASCONCELOS, antigo senador federal e político influente.

Logo adiante da estação é cruzada, pela primeira vez a velha Estrada Real de Santa-Cruz, que vem, ora mais próxima,

* Estão em franca atividade os trabalhos de duplicação da linha até Santa-Cruz.

ora mais distante, margeando a esquerda da linha, desde Deodoro.

Cêrca de um quilômetro além de Senador-Vasconcelos, a linha toma outra direção, iniciando nova tangente, esta de 11 quilômetros.

Cortada novamente a Estrada Real, chega o trem a

Campo-Grande — Km 41,621.

Aqui se inicia a grande superfície da planície de Sepetiba, que se vai alargando até formar os extensos campos de Santa-Cruz.

Campo-Grande é outro dos quatro grandes núcleos de população atravessados pelo ramal em território do Distrito-Federal.

A estação, ampla e moderna, está localizada ao centro da movimentada povoação, onde se notam ruas bem calçadas, boas edificações e grandes estabelecimentos comerciais.

Construída em uma elevação de terreno, a igreja matriz, sob a invocação de Nossa Senhora do Destêrro, destaca-se no panorama da povoação.

De Campo-Grande partem os bondes elétricos da Prefeitura do Distrito-Federal, que possui três linhas: a do Rio da Prata, a da Ilha e a da Pedra, tendo esta 18 quilômetros de extensão até Pedra, povoação de pescadores, situada à margem da baía de Sepetiba.

É pitoresco o passeio ao longo desta linha, que serve a vários estabelecimentos rurais e se desenvolve por entre terrenos cultivados e chácaras, terminando no velho arraial da Pedra-de-Guaratiba. No ponto terminal da linha, ao fim da frondosa alameda de mangueiras, depara-se confortável e nobre vivenda, apresentando ainda os traços de extinta opulência. Data de 1815 a construção do edifício.

Há também um serviço de ônibus por magnífica estrada macadamizada, que vai até o referido arraial.

A sueste da povoação da Pedra, na linda praia que fica entre o pontal de Sernambitiba e a ilha das Peças, está instalada a sede campestre do Clube dos Bandeirantes.

* * *

Ao partir de Campo-Grande, sempre à margem da Estrada Real, prossegue o trem na longa tangente. Habitações humanas, modestas casas de campo, continuam a matizar a paisagem cortada pela linha.

Amplio edifício, em forma de caixão, destaca-se no alto, à esquerda; é o reservatório Vitor Konder, que recebe as águas do Cabuçu, para o abastecimento da povoação.

À direita dominando outras elevações de terreno, ergue-se o pico do Marapicu (631 m), nas divisas com o Estado do Rio.

Inhoaíba — Km 45,320.

Primitiva Engenheiro Trindade. Toma o nome da serra que lhe fica próxima, à esquerda.*

À direita estende-se a grande área da Vila Palmares, da Companhia Palmares. Os terrenos estão situados no perímetro da antiga fazenda do Campinho, que, pela sua beleza topográfica e pelo seu clima, era um dos pontos de descanso do imperador DOM PEDRO I, nas suas viagens para Santa-Cruz.

A Metrópole Companhia S. A. aqui possui também a Vila do Céu, toda ela traçada em excelentes terrenos.

Prossegue o trem; vastas planícies se estendem de um e de outro lado da linha. À direita, em pequena elevação, ergue-se uma capela. Estamos em

Cosmos — Km 47,398.

Tomou o nome da "vila" aí construída, pertencente à Companhia Imobiliária Cosmos que cedeu gratuitamente o terreno em que fica a estação. À esquerda, ao longe, como troncos gigantescos de palmeiras desfolhadas, aparecem perfiladas, 12 antenas de telegrafia, marcando o sítio em que se estende a praia de Sepetiba. Estas antenas têm 200 metros de altura.

Três pontilhões são transpostos entre Inhoaíba e

Paciência — Km 49,283.

Toma o nome da mais antiga e importante fazenda de cana existente no Brasil. A sua exportação de açúcar, em 1700, rendia a importância de 180 réis por quatro arrôbas ou 60 quilos. Foi instituidor desta fazenda JOÃO FRANCISCO DA SILVA E SOUSA, pai da marquesa de JACAREPAGUÁ, da viscondessa de PIRAÇUNUNGA e de outros titulares. Mato-da-Paciência era o primitivo nome da fazenda.

Aí fica situada a Vila Sagres, com 6 000 000 m² de terrenos, divididos em lotes para chácaras, e 83 sítios de culturas diversas, sobressaindo a da laranja, com 200 000 pés aproximadamente.

Logo adiante da estação, a linha curva-se para a direita, desenvolve-se de novo em alinhamento reto, corta a estrada da Paciência, passa entre o morro do Leme (93 m) à direita, e uma várzea, à esquerda.

Terminando a reta, o trem corta uma vala, entra em território do distrito de Santa-Cruz, inflete para a direita e logo em seguida para a esquerda.

O horizonte é amplo, deliciosa é a perspectiva. Na tela azul celeste, à esquerda, destacam-se as torres de uma igreja;

* *Inhoahyba*, talvez Inaíba, corrupção de *y-nha-yba*, a árvore de andar ou correr na água, o mastro da embarcação. (T. SAMPAIO, *O Tupi na Geografia Nacional*, 2.^a ed., 226).

À direita, na plúmbea côr das eminências longínquas, delineia-se a cordilheira do Mar; os descampados são repentinamente substituídos por um oásis de vegetação densa que traz ao espírito a impressão de frescura e o desejo de descanso. Estamos em

Santa-Cruz — Km 54,774.

Era uma antiga fazenda de jesuítas e daí, lógicamente, o nome de Santa-Cruz. Depois da expulsão dos jesuítas, foi instituído o Curato; por alvará de 12 de janeiro de 1755 a igreja da fazenda foi erigida em vigararia colada.

Grande povoação, com ruas bem cuidadas, edificações modernas e muito movimento.

A igreja matriz está situada em espaçoso largo, arborizado e ajardinado. Sôbre uma elevação de terreno (15 m), à direita, fica o quartel do 2.º Regimento de Artilharia Montada, instalado na velha fazenda dos jesuítas e que serviu de repouso de verão ao rei D. João VI e aos imperantes seus sucessores.

Parte de Santa-Cruz o ramal do Matadouro, com 1 724 m, servindo a um dos matadouros que abastecem de carne a população do Rio-de-Janeiro.

O boi, que desde a mais tenra idade sacrifica-se em benefício da voracidade humana, culmina aqui a sua vida de martírios; nada se perde dêle: do chifre ao casco, tudo é transformado em valor nutritivo ou comercial. Tudo é completamente aproveitado. Apenas o sangue, porque corre em torrentes, não o é; parte dêle se escoa para a vala do Itá, por meio de um canal que se chama a vala do Sangue.

Pela estrada de rodagem aberta sôbre o leito de antiga linha de bondes de tração animal, trafegam os ônibus que ligam Santa-Cruz a Sepetiba, outra povoação de pescadores situada na baía de Sepetiba.

Parte também de Santa-Cruz a velha estrada do Morro-do-Ar,* que se dirige em tangente e na direção nordeste, até a fazenda Cabral, bifurcando-se então e seguindo um dos ramos na direção nordeste, em busca das margens do Guandu, nas divisas com o Estado do Rio.

Essa estrada atravessa o Guandu 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 jesuítas. Era uma obra importante, executada no estilo da época — pêso e solidez. No meio da ponte do lado direito, erguia-se um escudo com a seguinte legenda: J. H. S. — *Flecte genu tanto sub numine electe viator hic etiam reflua flectitur amnis acqua* (Viajante dobra os joelhos diante da divindade, porque aqui as próprias águas a ela se dobram).

Está concluída a linha que de Santa-Cruz vai à Base Aérea situada a sudoeste, no Campo de Sapicu. Essa linha terá cêrca

* A origem do nome Morro-do-Ar provém do nome adulterado de um francês "Dois" que ali residiu.

de 6 quilômetros, devendo prolongar-se até a povoação de Sepetiba, situada a beira mar e a cerca de 2 quilômetros além da mencionada Base.

* * *

Ao sair de Santa-Cruz a linha descreve uma curva para a direção norte e passa pelo local onde foi a extinta parada do Prado (km 55) que servia ao prado de corridas do antigo Clube de Corridas Santa-Cruz e hoje pertencente ao Ministério da Guerra.

Curvando-se depois para a esquerda a linha toma o rumo nordeste, desenvolvendo-se em três alinhamentos retos até o km 66, sendo que o primeiro desses alinhamentos vai até o km 58, o segundo até o km 61, e o terceiro até Itaguaí.

À esquerda descortina-se o renque de belas palmeiras a cuja sombra fica o Matadouro; à direita estendem-se os campos de São-Marcos.

A linha aqui é toda construída sobre atêrro consolidado com alvenaria de pedra, para resistir às inundações do terreno; estamos, de fato, na parte mais notável da grande *planície de Sepetiba* a que já nos referimos e que agora forma extensos campos, medindo, em alguns pontos mais de 30 quilômetros, do litoral até o maciço Gericinó-Guandu.

O panorama é empolgante. Ao longe, para os lados de noroeste, avistam-se os cabeços da serra do Leandro; em contraste com a pelúcia verde clara dos campos nivelados, fecha o horizonte o grandioso anfiteatro negro da serra do Mar.

No km 56,326, é transposto o canal do Itá, por uma ponte de 32,00 m. O trem passa entre o Campo-de-Jacareí, à direita, e o de São-Luís, à esquerda, onde surge, à margem da linha, um ponto trigonométrico; deste mesmo lado estende-se, à vista do passageiro, uma vasta planície, periodicamente aproveitada para o plantio do arroz.

É transposta a ponte do Guandu, de 20,00 m (km 57,907).

Prossegue o trem pelo aproveitado leito da antiga linha de bondes de Itaguaí, tendo à direita o campo de São-Paulo e à esquerda o campo de Roma, onde fica, próximo à linha, outro ponto trigonométrico.

No km 59,240 passa o trem pela ponte de São-Fernando, de 6,00 m, e depois pela de São-Francisco, (km 60,630) de 25,00 m, sobre a vala do mesmo nome. À direita ficam os campos do Maranhão e de São-Miguel; à esquerda o olhar perde-se pelos campos de Santo-Agostinho e da Prainha, que se prolongam até o Oceano.

É transposta a ponte de Santo-Agostinho (km 61,500 — 6,00 m).

Aproximamo-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 km 62,745, a ponte da Guarda, de 43,95 m, sobre o rio da Guarda ou Itaguaí, entrando no Estado do Rio-de-Janeiro, município de

ITAGUAI

Rio	65,696 km
Altitude	3,800 m
Latitude sul	22° 52' 02",7 *
Longitude W. Gr.	42° 46' 43",8

Corrupç. de *taguahy*, *taguá-y*: rio do tauá. Pode ser ainda: *itá-guá-y*; rio do vale das pedra; *itá-aguai*: chocalho de ferro *itaguá-y*; de que *itaguá* é a contração de *itaguaba*, barreiro; e, portanto, *itaguá-y*: rio dos barreiros.

Índios que habitavam a ilha Jaguaramon, atraídos pelo governador MARTIM DE SÁ, mudaram-se para a ilha de Piaçaverá (hoje Itacuruçá) e daí passaram-se para o lugar Itinga, onde os jesuítas instituíram uma aldeia, provavelmente por volta do ano de 1688. Dêsse lugar mudaram-se os jesuítas, antes de 1718, para a situação de Itaguaí, por acharem-na mais cômoda, pouco distante do mar e mais próxima da fazenda de Santa-Cruz. Aí foi concluído em 1729, o novo templo dedicado a São Francisco Xavier. Esse templo, que é hoje a matriz da cidade está edificado sôbre 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 à igreja, está a antiga residência dos jesuítas.

Edificada ao longo de antiga estrada de rodagem, que se fôz rua, a cidade está situada em um vale estreito e úmido. Há entretanto uma parte construída no alto das colinas, que é pitoresca.

É abastecida de excelente água potável, tem iluminação elétrica, 2 escolas primárias e conta com 236 prédios.

Larga avenida liga a estação ao centro urbano. População da cidade: 881 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 12, de ensino primário.

POPULAÇÃO — 16 052 habitantes.

SUPERFÍCIE — 733 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Itaguaí, Seropédica, Paracambi, Coroa-Grande e Ibituporanga.

POVOADOS — Piracema, Mazomba, Grota-Grande.

LIMITES — Mangaratiba, Itaverá, Pirai, Barra-do-Pirai, Vassouras, Nova-Iguaçu, Distrito-Federal e Oceano Atlântico.

RIOS — Os principais são: o Guandu com seus afluentes os ribeirões das Lajes e dos Macacos; e o Itaguaí que recebe pela margem direita o Mazomba.

* Ponto de referência: igreja de Itaguaí.

RELÊVO — Município situado na orla marítima, possui em seu território, as serras do Mazomba, de Itaguaí, das Araras e outras, pertencentes à serra do Mar; e grandes extensões de campos inundáveis.

CLIMA — Sêco e ameno, na serra; úmido e quente na baixada.

PRODUÇÃO — Conta o município com duas fábricas têxteis e uma de indústria mineral não metálico. Possui bem desenvolvida a pesca, a agricultura e a pecuária. Preço das terras: de Cr\$ 1 000,00 a Cr\$ 3 000,00 o alqueire geométrico.

VIAÇÃO — Além da Central, que aí tem três estações (duas no ramal de Mangaratiba e uma no de Taireté) possui o município a estrada de rodagem que da cidade vai a Arrozal, no vizinho município de Piraí, ligando-se, por outro lado, ao Curato de Santa-Cruz, no Distrito-Federal; e as que se dirigem para Coroa-Grande, no litoral, e para Japeri, no vizinho município de Nova-Iguaçu, passando por Bananal. Outra estrada liga a sede do distrito de Paracambi a Bom-Jardim, do município de Piraí. A estrada Rio—São-Paulo corta o município na direção SE-NO.

* * *

A linha toma o rumo oeste. E depois de atravessar o córrego Arapucaia, inflete para sudoeste, em busca das praias do Oceano Atlântico, em cujas areias repousam os alicerces da próxima estação Coroa-Grande.

Treze sólidos pontilhões, cuja extensão varia entre três e quatro metros, existem neste trecho, dando passagem aos ribeirões João-Viúva, das Lavadeiras, da Laje, Monjolos, do Cação, Vermelho, Ferreira, do Forte, etc., sendo o último o do Cláudio, na chave inferior da estação

COROA-GRANDE — Km 75,679

São-Benedito-da-Coróa-Grande, povoação de pescadores, deu o nome à estação.

Em frente à povoação ficam as ilhas do Gato, das Cobras, do Martins, de Maria-Miz, e a da Madeira, de grandes proporções.

Logo ao partir de Coroa-Grande a linha atravessa o córrego da Escola. Uma modesta e solitária capela aparece, à direita. Depois (km 76,897) é o Itumirim cortado por uma ponte de 13,25 m.

Adiante passa o trem pelo antigo desvio dos Inglêses — os inglêsés, êsses embevecidos namorados da natureza brasileira.

RELÉVO — Município situado na orla marítima, possui em seu território, as serras do Mazomba, de Itaguaí, das Araras e outras, pertencentes à serra do Mar; e grandes extensões de campos inundáveis.

CLIMA — Sêco e ameno, na serra; úmido e quente na baixada.

PRODUÇÃO — Conta o município com duas fábricas têxteis e uma de indústria mineral não metálico. Possui bem desenvolvida a pesca, a agricultura e a pecuária. Preço das terras: de Cr\$ 1 000,00 a Cr\$ 3 000,00 o alqueire geométrico.

VIAÇÃO — Além da Central, que aí tem três estações (duas no ramal de Mangaratiba e uma no de Taireté) possui o município a estrada de rodagem que da cidade vai a Arrozal, no vizinho município de Piraí, ligando-se, por outro lado, ao Curato de Santa-Cruz, no Distrito-Federal; e as que se dirigem para Coroa-Grande, no litoral, e para Japeri, no vizinho município de Nova-Iguaçu, passando por Bananal. Outra estrada liga a sede do distrito de Paracambi a Bom-Jardim, do município de Piraí. A estrada Rio—São-Paulo corta o município na direção SE-NO.

* * *

A linha toma o rumo oeste. E depois de atravessar o córrego Arapucaia, inflete para sudoeste, em busca das praias do Oceano Atlântico, em cujas areias repousam os alicerces da próxima estação Coroa-Grande.

Treze sólidos pontilhões, cuja extensão varia entre três e quatro metros, existem neste trecho, dando passagem aos ribeirões João-Viúva, das Lavadeiras, da Laje, Monjolos, do Cação, Vermelho, Ferreira, do Forte, etc., sendo o último o do Cláudio, na chave inferior da estação

COROA-GRANDE — Km 75,679

São-Benedito-da-Coróa-Grande, povoação de pescadores, deu o nome à estação.

Em frente à povoação ficam as ilhas do Gato, das Cobras, do Martins, de Maria-Miz, e a da Madeira, de grandes proporções.

Logo ao partir de Coroa-Grande a linha atravessa o córrego da Escola. Uma modesta e solitária capela aparece, à direita. Depois (km 76,897) é o Itumirim cortado por uma ponte de 13,25 m.

Adiante passa o trem pelo antigo desvio dos Inglêses — os ingleses, êsses embevecidos namorados da natureza brasileira.

Assente em um recôncavo, 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 Ituguaçu.

Em seguida, (km 77,765) são as águas do Ituguaçu transpostas por uma ponte de 31,72 m. É ainda atravessado o córrego Botafogo.

Pela ponte do Muxicongo (km 80,614), entra o trem no município de Mangaratiba, atravessando um pouco além, (km 80,897), um pontilhão de 6,00 m. Quadrado, simples e pobre, aparece, à direita o cemitério de

ITACURUÇÁ — Km 81,522

Ita-curuçá, a cruz de pedra ou de ferro.

A estação fica situada no distrito de Itacuruçá, município de Mangaratiba.

Construída sôbre a areia, com a frente para o mar e ladeada de habitações, destaca-se logo à entrada da vila, a velha igreja de estilo rococó.

Com a passagem da estrada as construções modernas vão aparecendo, notando-se já alguns prédios novos.

Em frente, separada por um canal profundo e estreito, fica a ilha de Itacuruçá, montanhosa e coberta de vegetação.

Há em Itacuruçá um grande movimento de pescadores, ativo comércio e fábricas de conservas de peixes.

O pôrto, que dá acesso a navios de grande calado, mantém uma linha de comunicações marítimas com o distrito de Abraão, do município de Angra-dos-Reis, situado na ilha Grande.

O trem prossegue por entre a paisagem estupenda. As ilhas Vândia, do Socó, do Alberto, das Enxadas; mais longe a ilha Furtada, a do Jaguarão e a do Vigia, destacam-se da quantidade de ilhotas que povoam o oceano. Entre tôdas, porém, a que mais curiosamente prende a atenção do passageiro, é a ilha do Bandolim, assim chamada porque a sua forma e a disposição de uns coqueiros que nela viçam, dão-lhe a perfeita semelhança de um bandolim emborcado, com as respectivas chaves.

Um pouco ao sul da ilha do Alberto fica o farol de Itacuruçá.

Ao longe, percebe-se o pico de Marambaia (750 m) no extremo oeste da restinga do mesmo nome.

Depois de transpostos três pequenos pontilhões, um sobre pequeno córrego, é o rio Catumbi atravessado (km 84,647) por uma ponte de 21,41 m. Esta ponte fica situada na foz do rio, cujas águas aí se espalham sobre as alvas areias da praia de

Muriqui — Km 85,612

Corrupç. de *myra-kî*, gente suja. É uma espécie de símios amarelos (*Atteles hypoxanthus*).

A estação está construída 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 (km 85,844) é transposta a ponte do Muriqui de 13,25 m.

Prossegue o trem, agora entre a rocha despida de vegetação e o mar coberto de ilhas.

Depois de um corte aberto no bloco rochoso abre-se um pequeno campo onde se acha o estribo Praia-Grande (km 88,00) que toma o nome da praia a cujas bordas fica situado.

No km 90,259 é transposta uma ponte; e logo depois dela aparecem as ruínas do antigo mercado de escravos pertencentes a LUÍS FERNANDES MONTEIRO, barão de Saí.

Os vestígios dêsse monumento de ignomínia, que tão negras evocações trazem ao espírito do passageiro, ali perduram.

Empedernidas, como a alma do traficante, aquelas paredes não oscilaram, não ruíram, à passagem trepidante da locomotiva.

Depois de transposto o rio Saí,* por uma ponte de 31,00 m passa o trem pela estação

Saí — Km 91,312

E seguindo, passa por entre as ruínas da casa de morada do referido barão de Saí, chegando momentos depois a

Ibicuí — Km 95,226

Corrupç. de *yby-cuy*, terra fina, areia, pó.

Ao redor das suas praias alvíssimas, vão-se erguendo em Ibicuí modernas edificações, *chalets* e *bungalows* elegantes que transformarão em breve o maravilhoso recanto em uma esplêndida estação balneária.

Com as futuras obras das suas grandes oficinas hidro-elétricas de Mambucaba, a Central terá que utilizar o pôrto de Ibicuí, por ser êle o único próprio para a baldeação do pesado material de máquinas a ser empregado naquelas obras. Accessível, como o de Itacuruçá, a embarcações de grande porte, muito mais amplo que aquêle, o pôrto de Ibicuí oferece tão manifestas

* *Sahy* — corrupç. de *ça-y*, olhos pequenos, vivos; nome de umas aves pequenas, do gênero *Tanagra*; designa também uma espécie de símios, do gênero *Cebus* e que é o mesmo sagüi.

vantagens que a própria iniciativa particular não vacillou em empregar capitais avultados nas obras que ali se observam, de construção do porto.

Continua o trem a dois palmos do oceano, por entre cortes de rocha granítica e grande quantidade de pedras soltas. Destacam-se, no mar, nas proximidades da ponta de Itaboca (pedra arrebetada, furada) as ilhas Guaíba e Guaibinha.

Fechada, esguia, construída em estilo... desconhecido, passa a estação

Engenheiro-Junqueira — Km 98,548

GABRIEL JUNQUEIRA, engenheiro da Construção ao tempo da inauguração do ramal.

A linha deixa agora a direção sudeste; e acompanhando sempre as anfratuosidades da costa, segue a forma da ponta de Itaboca, descrevendo uma grande curva e tomando exatamente a direção oposta àquela que vinha seguindo.

Estamos na margem oriental da pequena e linda baía de Mangaratiba.

No km 101,813 passa o trem pela parada Ribeira (nome do bairro a que serve), chegando pouco depois a

MANGARATIBA

Rio	103,241 km
Altitude	2,812 m
Latitude sul	22° 57' 41",6 *
Longitude W. Gr.	44° 02' 03",6

Corp. de *mangará-tyba*, mangarás em abundância.

Em 1620 MARTIM DE SÁ, capitaneando um numeroso grupo de índios tupiniquins estabeleceu-se na ilha de Marambaia, mudando-se mais tarde para o lugar da Ingaíba, onde foi erigido, na praia, um templo dedicado a São Brás.

Muito depois, entretanto, em 1688, "por desabrido aquêlê lugar, onde a ressaca é constante", foi a aldeia mudada para o local em que se encontra hoje a vila de Mangaratiba.

Em 1785 já o padre SALVADOR FRANCISCO DA NÓBREGA aí encontrou, edificado pelos índios, um templo "dedicado à Mãe de Deus, sob o título particular de — Guia". Erigida a capela muito antes de 1700, só em 16 de janeiro de 1764 foi elevada a igreja paroquial.

* Ponto de referência: cruz da igreja.

A aldeia, que em 1802 apenas possuía 70 casas e sem embargo de serem os seus habitantes "homens pouco afeitos aos trabalhos da lavoura e mais jeitosos para o exercício do remo", prosperou, e em 11 de novembro de 1831, era elevada à categoria de vila com a denominação de Nossa-Senhora-da-Guia-de-Mangaratiba. Cidade desde 27 de setembro de 1929.

A cidade de Mangaratiba é um dos mais formosos e convidativos recantos dos arredores do Rio-de-Janeiro.

Edificada à margem de formosíssima baía, em um pequeno espaço de terreno onde, entre a placidez das águas azuis e a suavizada penumbra da serra, as construções se adensaram bordando ruas regulares e limpas, a interessante cidade oferece aspecto pitoresco, contando 304 prédios.

A consoladora quietude da sua vida rural é periódicamente interrompida pela rumorosa visita domingueira de turistas que às centenas enchem-lhe as ruas plácidas e as pensões sossegadas.

Possui água canalizada, iluminação elétrica, 2 escolas primárias, bem abastecidos estabelecimentos comerciais, bons prédios, destacando-se de entre estes o antigo solar do barão de Saí, ultimamente reformado pelo seu atual proprietário, OLÍMPIO MIGUEL SIMÕES.*

A dois quilômetros de Mangaratiba, no fundo da baía, existiu outrora uma verdadeira cidade — o Saco-de-Mangaratiba.

Ponto de convergência e de saída forçada de toda a produção das redondezas, bem como do café e dos cereais trazidos, por magnífica estrada de rodagem, de São-Paulo e Minas, o Saco-de-Mangaratiba tornou-se, pela sua situação geográfica, notável empório marítimo, onde se armazenavam todos os gêneros vindos daquelas regiões fartamente produtoras.

Ainda hoje, quem por ali passa, depara com os atestados vivos do que foi outrora a extinta cidade. Por toda parte se estendem restos de edificações colossais, esqueletos seculares envoltos na carícia das bromélias e dos fetos, não raro percebendo-se entre eles, sob a cortina verde dos muscineos, as ogivas carcomidas de um portão outrora principesco. População da cidade: 1 253 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 13, de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel Rio Branco.

POPULAÇÃO — 8 046 habitantes.

SUPERFÍCIE — 395 quilômetros quadrados.

* Conta-se que para receber o Imperador D. PEDRO II o Barão reformara completamente o palacete, gastando nessa reforma cerca de 30:000\$000; e que o Imperador foi a Mangaratiba e... não visitou o Barão.

DISTRITOS — Mangaratiba, Itacuruçá e Conceição-de-Jacareí.

POVOADOS — Ribeira, Junqueira, Ibicuí, Saí, Praia-Grande e Muriquí.

LIMITES — Angra-dos-Reis, Itaverá, Itaguaí e Oceano Atlântico.

RIOS — Município litorâneo, tem como principais rios o Ingaíba, o São-Brás, o do Saco e o Saí, vertendo todos para o Oceano Atlântico.

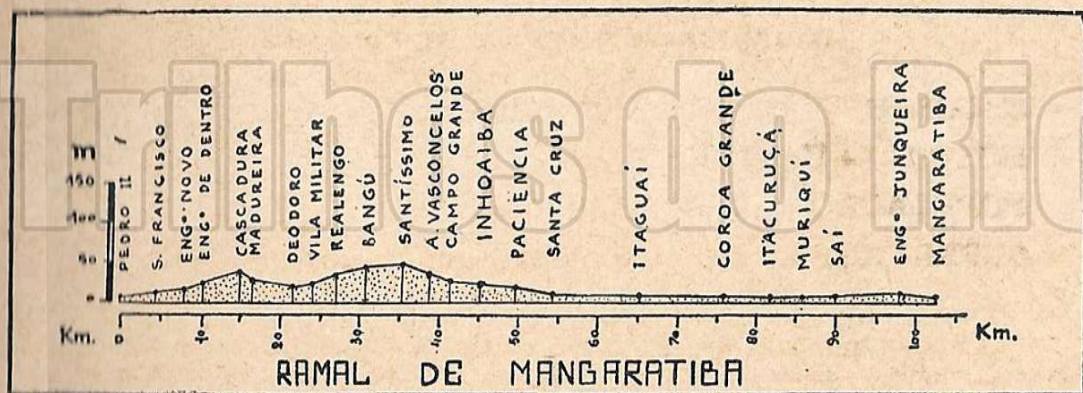
RELEVO — Território situado na encosta marítima, possui as serras das Lajes, da Jabuticabeira, de Itacuruçá, etc. que são denominações locais da serra do Mar.

CLIMA — Tropical, amenizado à noite por constante ventilação.

PRODUÇÃO — Laranja e tangerina são os principais produtos de sua agricultura. Preço das terras: de Cr\$ 1 000,00, o alqueire geométrico (em terras para lavouras) a Cr\$ 3 000,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — A Central corta toda a orla atlântica do município, nêlo possuindo já sete estações. Excelente estrada de rodagem que se desenvolve na direção norte, liga a cidade à vila de São-João-Marcos, distrito do município de Itaverá; essa estrada, que ligava o porto do Saco ao interior de São-Paulo e Minas, foi ultimamente reconstruída pelo governo do Estado do Rio; dela ainda restam, não só a honra histórica de ter sido palmilhada várias vezes pelo régio séquito do imperador Dom Pedro I, como também as primitivas obras de arte, verdadeiros monumentos de sólida construção colonial. Até Passa-Três, essa estrada conta 43 quilômetros. Partem de Mangaratiba as linhas marítimas que a ligam a Conceição de Jacareí, Abraão, Parati e Angra-dos-Reis. O serviço é feito por lanchas pertencentes à Empresa Sul Fluminense e que estão em correspondência com os trens da Central.

Entre Mangaratiba e Angra já se acha construída a linha, na extensão de 60 km fantando-lhe apenas os trilhos.





CAPÍTULO V

A DIVISÃO AUXILIAR

Trilhos do Rio

SUMÁRIO

Linha-Tronco

Circular da Pavuna

Ramal de Santa-Rita-de-Jacutinga

Sub-ramal de Afonso-Arinos

Ramal de São-Pedro (Rio-do-Ouro)

Sub-ramal de Reprêsa

Sub-ramal do Tinguá

Sub-ramal de Xerém

Xerém — Mantiquira

Xerém — Registro

Mantiquira — Galvão

Linha de Teresópolis

Descrição sucinta da linha, das localidades por ela servidas, ligeiras informações sôbre as estradas que convergem para a Divisão Auxiliar, incluindo as de rodagem; etimologia ou origem dos nomes das estações; e sôbre cada um dos municípios atravessados pela linha, informações contendo:

História — Descrição e planta da sede — Hotéis — População — Superfície — Distritos — Povoações — Limites — Rios — Quedas d'água — Relêvo — Clima — Produção — Preço das terras — Viação — Informações diversas

Perfil das linhas

Estações, suas posições quilométricas, altitudes e datas de inauguração

Planta da linha e das estradas de ferro para ela convergentes

TRINHO DO RIO

LINHA-TRONCO

A linha-tronco da Divisão Auxiliar começa na rua Figueira de Melo, junto à estação Lauro-Müller, da bitola larga, e onde fica situada a estação

ALFREDO-MAIA

Posição 000,000 km — Altitude 2,461 m

Primitiva Inicial. ALFREDO EUGÊNIO DE ALMEIDA MAIA, ministro da Viação de 1900 a 1902.

Com o percurso de 240,108 km a linha vai até Pôrto Novo do Cunha, no Estado de Minas-Gerais, atravessando, primeiro, o território do Distrito-Federal e em seguida a fértil baixada do Estado do Rio compreendida entre o Meriti e o baixo curso do Sant'Ana. Depois, transpondo a serra do Mar, ganha o vale do rio Ubá, pelo qual desce em busca das margens do Paraíba, cujo leito vai acompanhando até a estação terminal.

Ao sair de Alfredo-Maia a linha toma a direção nordeste. E nessa direção, até a estação de Aljezur, (quilômetro 55,300) o seu traçado se desenvolve entre a linha da bitola larga e a linha de São-Pedro (antiga Rio-do-Ouro), ora mais próximo de uma, ora de outra.

Logo ao deixar a estação inicial, o trem corta o rio Trapicheiro (km 0,280-14,00 m); e depois de transpor o Maracanã (km 0,903-13,00 m), atravessa o rio Joana (4,00 m) e passa pelo local da extinta estação São-Cristóvão (km 1 320). Correndo paralelamente às linhas da bitola larga e da Leopoldina, o trem passa pelo sítio onde foi a estação Mangueira (km 2,639), primitiva Fruteiras. À direita, vê-se a importante fábrica da Companhia Cerâmica Brasileira.

Daí a linha inflete para o norte, deixando a vizinhança da bitola larga e acompanhando as linhas da Leopoldina até

Triagem — Km 4,380

Primitiva parada Silva-e-Sousa. Triagem, termo técnico que significa — composição de trens; era ali o ponto de junção da Melhoramentos com a Leopoldina, e portanto a estação em que se formavam os trens de uma e outra linha.

À esquerda vêem-se as grandes oficinas da Companhia Carris. Luz e Fôrça do Rio de Janeiro.

Afastando-se agora das linhas da Leopoldina (que continuam na direção norte) e aproximando-se do leito da Rio-do-Ouro, o trem prossegue na sua direção geral de noroeste, cortando a planície nivelada entre o maciço carioca e a muralha da serra do Mar, que ao norte se desenrola em vastíssimo anfiteatro.

Herédia-de-Sá — Km 5,708

ARTUR AMBROSINO HERÉDIA DE SÁ, político carioca e deputado federal.

Depois desta estação a linha corta o rio Jacaré por uma ponte de 10,00 m.

Vieira-Fazenda — Km 6,280

Dr. JOSÉ VIEIRA FAZENDA, médico e historiador. Era um conhecedor profundo da história do Rio-de-Janeiro.

Maria-da-Graça — Km 7,128

Nome da antiga fazenda pertencente à família portuguesa CARDOSO MARTINS, que ali explotava vasta plantação de capim.

A estação, construída a expensas da Companhia Imobiliária Nacional, é localizada em o novo e elegante bairro Maria-da-Graça, criação da referida Companhia.

À esquerda depara-se a fábrica de lâmpadas (a mais importante da América-do-Sul) da General Electric.

Del-Castilo — Km 7,892

MANUEL MARIA DEL CASTILO, engenheiro da Melhoramentos e, depois, da Central.

Nesta localidade está situada a grande Fábrica de Tecidos Nova-América.

Tomando a direção oeste, o trem percorre uma tangente, transpõe um pontilhão (km 9,225), sempre na direção supracitada, atravessa a ponte Trajano-de-Morais (10,00 m), passa pela chave da serraria Trajano de Medeiros, e chega a

Monhangaba 9,270

Monhang-aba, lugar onde se faz a fábrica.

Transposto o rio Faria, chega o trem a

Cintra-Vidal — Km 10,372

ARMANDO CINTRA VIDAL, morador da localidade.

Depois dessa estação é cortado um afluente do rio Faria (km 10,807-10,15 m) prosseguindo o trem em busca da estação

Terra-Nova — Km 10,906

Nome encontrado na localidade ao tempo da construção da linha. À esquerda depara-se importante fábrica de ácidos. É transposto um pontilhão; à esquerda avista-se o morro dos Urubus.

Tomás-Coelho — Km 12,340

TOMÁS COELHO DE ANDRADA, diretor do Banco do Brasil.

Depois desta estação o trem transpõe o rio Timbó (km 13,020), e marcha em direção a

Cavalcante — Km 13,716

MATIAS CAVALCANTE DE ALBUQUERQUE, (apelidado o Gungunhana), encarregado do gráfico da Central.

Engenheiro-Leal — Km 14,680

Fiscal da Melhoramentos por parte do govêrno.

Magno — Km 16,617

ALFREDO MAGNO DE CARVALHO, engenheiro da construção da Melhoramentos.

Era a primitiva Inharajá, nome criado pelo Dr. FLORESTA DE MIRANDA, significando a posição da estação, que serve aos distritos de Inhaúma e Irajá, de onde, *Inha-rajá*.

Aqui a linha se aproxima bastante da do Centro (bitola larga) ficando a estação Magno a cêrca de 200 metros da estação Madureira, daquela linha.

O traçado se desenvolve em tangente; são transpostos dois pontilhões, próximo um do outro, antes de chegar o trem a

Turiação — Km 17,670

Corrupção de *Tur-y-açu*, rio grande dos *turis* ou das *foqueiras*.

Logo depois de Turiação o trem transpõe um pontilhão; e continuando na reta, corta um pequeno arroio, junto à plataforma da estação

Rocha-Miranda — Km 18,703

Primitiva Sapê. Corrupção de *çapé* ou *açapé*, gramínea do gênero *Saccharum* muito usada no Brasil para a cobertura de ranchos e casas humildes. Tomou o novo nome em 3 de janeiro de 1934.

Noventa metros adiante é transposto o rio das Pedras (10,00 m).

Honório-Gurgel — Km 19,521

Primitiva Munguengue. HONÓRIO GURGEL, antigo político carioca.

A linha tange a área da fazenda Boa-Esperança, cuja casa de morada se vê à esquerda e cujos terrenos foram arruados pela Companhia Suburbana de Terrenos e Construções e estão hoje todos edificados.

Daqui parte um ramal que se dirige em linha reta e com a extensão de 3 022 metros até a estação Deodoro, da Linha do Centro (bitola larga).

Um pouco além de Honório-Gurgel (km 19,927) é transposto o rio Munguengue (ponte de 21,00 m).

Mais adiante a linha corta o rio Meriti, (ponte de 12,00 m) afluente do Pavuna, que depois de o receber forma o rio São-João-do-Meriti. Como o Pavuna, o rio São-João-do-Meriti serve de linha divisória entre o Distrito-Federal e o Estado do Rio.

Barros-Filho — Km 21,632 *

Filho do proprietário da fazenda Boa-Esperança, pertencente a ANTÔNIO DA COSTA BARROS que deu o nome à estação de

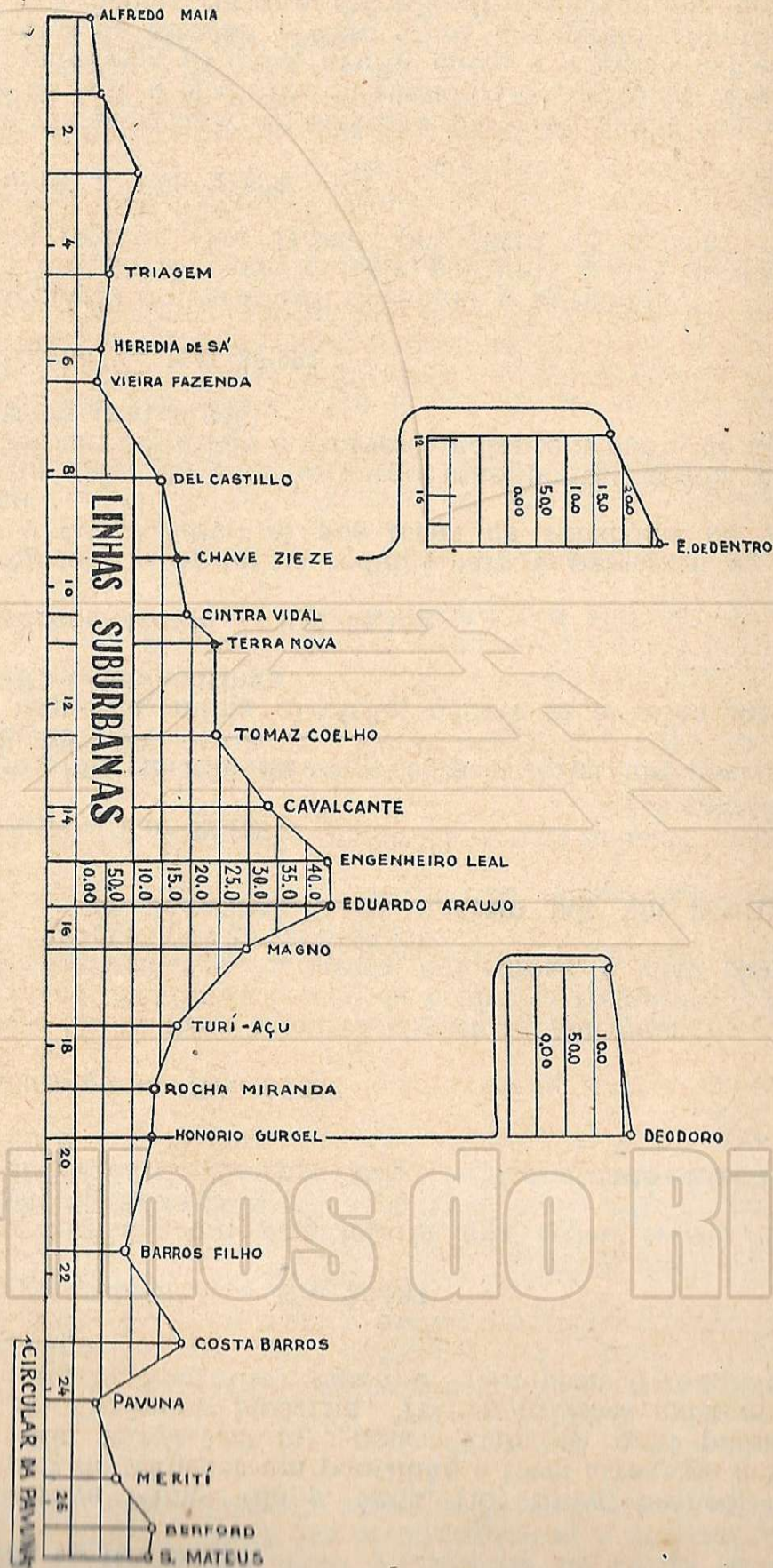
Costa-Barros — Km 23,182

De Costa-Barros, seguindo pela linha direta, o trem cruza a estrada da Pavuna, transpõe o rio do mesmo nome (km 25,206-8,80 m), entrando no município de Duque-de-Caxias (E. do Rio).

São-Mateus — Km 26,537

nome da localidade que por sua vez o tomou de um vendeiro outrora aí estabelecido.

* Um pouco além de Barros-Filho passa o trem pelas chaves do desvio de uma grande olaria situada à direita.



Éden — Km 28,157

Primitiva Itinga (de *y*, água, rio; *tinga*, branco, claro). Depois de transpor um pontilhão o trem atravessa a Ponte-Preta, (km 29,574-9,80 m), pouco além da qual passa pelo desvio da Cerâmica Moderna. Três pontilhões existem entre Éden e Rocha-Sobrinho. Passa o trem para o município de Nova-Iguaçu.

Rocha-Sobrinho — Km 30,287

Era também um proprietário que cedeu terras para a passagem da Estrada.

O desvio da Companhia Cerâmica fica situado entre Rocha-Sobrinho e

Jacutinga — Km 31,517

Yacú-tinga, jacu branco. (*Penelope leucoptera*).

Era aqui localizada a sede da primitiva freguesia de Santo-Antônio-de-Jacutinga. A igreja, em ruínas, é vista sobre pequena elevação, nas proximidades.

Depois de Jacutinga passa o trem por um pontilhão e se dirige a

Prata — Km 32,439

Nome do ribeirão atravessado pela linha um pouco antes da estação.

A esquerda, numa elevação, depara-se a velha igreja de Santa-Rita-de-Jacutinga.

Andrade-Araújo — Km 34,196

Proprietário de terras cedidas para a passagem da linha.

É o ponto terminal dos trens de subúrbios da Divisão Auxiliar.

Logo além da estação surge uma ponte; depois passa o trem por um pontilhão e atravessa adiante a ponte de Caioaba, de 20,00 m (km 36,246).

Caioaba — Km 36,991

Participio do verso *cái*, queimar: a queimada.

No km 37,175 passa o trem por uma ponte de 9,80 m, e logo em seguida (km 37,246), por outra de 19,75 m.

Ambaí — Km 39,678

Talvez abreviação de *ambaiba*, de *emba*, ôco, e *yba*, árvore: árvore de ôco; a embaiba, ou embaúba ou imbaúba (*Cecropia*).

A embaúba, de fato, avulta entre a vegetação local.

Depois da estação o trem cruza um arroio, (pontilhão de 4,00 m) e depois corta a estrada de rodagem que de Nova-

Iguaçu se dirige ao distrito de Cava, passando por Iguaçu, Tinguá, Jeruaba e prolongando-se até Santa-Branca. É transposta uma ponte de 8,00 m perto da plataforma de

Santa-Rita — Km 41,821

Nome de uma fazenda existente nas imediações.

São transpostos um pontilhão, uma ponte de 12,00 m, e outro pontilhão antes de chegar o trem a

Aíva — Km 43,500

Primitiva São-José. Corrupção de *aiva*, *aiba*, a preguiça. (*Bradypus tridactylus*).

A linha atravessa três pontilhões entre *Aíva* e

Amaral — Km 45,140

AMARAL era o nome de um arrendatário de terras e tirador de lenha na localidade.

Vários pontilhões são transpostos no trecho de *Santa-Rita* a

Carlos-Sampaio — Km 47,819

CARLOS CÉSAR DE OLIVEIRA SAMPAIO, presidente interino (1897) da Melhoramentos.

No km 49... é transposto um pontilhão; mais adiante há ainda dois pontilhões antes da ponte do km 51,337. (10,00 m).

E depois de passar sobre o rio do Ouro (km 53,715 — 20,00 m), o trem corre sobre o pontilhão do km 54..., e ainda por outro que fica nas proximidades de

Aljezur — Km 55,300

FRANCISCO DE LEMOS DE FARIA PEREIRA COUTINHO, visconde e depois conde de ALJEZUR, que possuía uma fazenda na localidade.

Logo adiante de *Aljezur* é atravessado um pontilhão de 3,00 m e no km 56,921 é transposta a ponte de Santo-Antônio (20,00 m) sobre o rio do mesmo nome. Transposto ainda um pontilhão de 6,00 m, (km 59...), chega o trem a

Theófilo-Cunha — Km 60,500

THEÓFILO RODRIGUES DA CUNHA, engenheiro da construção da Melhoramentos, morto em 1895.

O trem prossegue, passando por um pontilhão de 3,00 m.

Depois de atravessar o rio São-Pedro, por uma ponte de 40,00 m (km 63,519), o trem corta a estrada de rodagem (km 66 ...) em passagem de nível, e atravessando ainda um pontilhão de 3,00 m, prossegue em direção a

Japeri — Km 67,724

Aíva, foi o nome que lhe pôs a Central quando a Melhoramentos foi incorporada; voltou depois ao primitivo nome de Belém, denominação de muitas localidades do Brasil, e cujo sabor bíblico relembra o espírito religioso de nossos maiores.

O nome atual lhe foi dado recentemente.

Está situada no km 61,749 da bitola larga (Linha do Centro) A estação muito movimentada possui um bar e restaurante. Logo após entra o trem no município de Vassouras.

Acompanhando a direita da bitola larga por cerca de dois quilômetros, segue a linha até aproximar-se da margem esquerda do rio Sant'Ana. E, então, descreve uma larga curva, inflete para o nordeste e vai subindo o vale do rio mencionado.

À esquerda, galgando a montanha, vê-se a linha da bitola larga, no seu traçado aclave e heróico, de onde se destaca o pequeno e isolado edifício da estação Ellison, hoje fechada.

Por entre os montes acima referidos, zigzagueia a linha, sólida e bem cuidada.

Botais — Km 75,560

Toma o nome de uma fazenda situada nas proximidades. Prossegue o trem ao longo do famoso vale; dois pequenos cursos d'água são cortados pela linha antes de

Pais-Leme — Km 80,390

FERNÃO PAIS LEME, proprietário da fazenda Sant'Ana, situada abaixo da estação Mário-Belo (da bitola larga), e por cujas terras passou a linha.

Daqui se descortina, cerca de 18 quilômetros em frente, o traçado do ramal de Jacutinga (km 114 a 118) riscando o alto da abrupta vertente meridional da serra da Viúva.

Depois de Pais-Leme, o trem transpõe (km 81,576) a ponte do Coador de 11,10 m; e atravessa ainda dois ribeirões, (um dos quais o ribeirão Mangueira), chegando a

Sertão — Km 86,776

Está situada na base da serra, em aprazível lugarejo que desde 1901 possui uma igreja sob a invocação de Nossa Senhora Sant'Ana.

Começam aqui os 25 quilômetros de subida até a garganta do Sapê (cota 640), situada um pouco além de Governador Portela.

Santa-Branca — Km 88,220

Nome da povoação em que foi construída.

Ao partir da estação o trem atravessa o rio Sant'Ana (km 88,408), pela ponte de Santa-Branca, de 41,55 m.

O trem sobe a encosta do vale profundo; encachoeiradas, à direita, correm as águas do Sant'Ana.

A linha é sempre acompanhada pela estrada de rodagem que vem de Mangaratiba, no litoral, e que passa por Itacuruçá, Itaguai, Bananal e Japeri, dirigindo-se para Pati-do-Alferes, de onde segue em direção a Petrópolis, cortando, antes, a povoação de Santa-Catarina.

Depois de cruzar a supra referida estrada de rodagem, chega o trem a

Arcádia — Km 92,695

Construída em terras da fazenda Bonfim, situada às margens do Sant'Ana. Aí havia, ao tempo da construção da linha, um grande estabelecimento comercial pertencente a SEBASTIÃO CORREIA.

Transposta a ponte de Bonfim, de 20,00 m (km 92,760), prossegue o trem na sua marcha ascensional. É sensível a subida da serra, havendo já uma diferença de nível de cerca de 100 metros, nos 4 475 que medeiam entre Bonfim e a estação precedente.

Engenheiro-Adel — Km 96,731

Primitiva Monte-Sinai. ADEL BARRETO PINTO, engenheiro residente em 1913, inventor do aparelho de sinalização a que legou o nome: Block Adel.

A partir da estação a linha toma o rumo sueste, transpondo novamente o Sant'Ana, pela ponte de Monte-Líbano (km 99,727 — 41,70 m), próxima da plataforma de

Monte-Líbano — Km 99,826

Transmitiu-lhe o nome uma secular fazenda situada à direita. À esquerda vê-se a fazenda da Saúde.

Tangendo a fralda setentrional da serra do Couto, prossegue o trem, chegando à estação.

Vera-Cruz — Km 102,424

Nome de uma fazenda pertencente à família TELES.

Aqui se localiza a usina elétrica da Sociedade Anônima Força e Luz Vera-Cruz, que fornece força e luz às povoações de Governador-Portela, Miguel-Pereira, Avelar e a muitas localidades do município de Nova-Iguaçu.

Não longe da estação é transposto o viaduto Paulo-de-Frontin, uma das principais obras de arte da Central; êste viaduto, em curva e em rampa, dá passagem ainda sobre o Sant'Ana, cujas águas rolam a 24 metros de profundidade; tem 82 m (2 vãos retos e um arco central de 40,00 m) e está situado no km 103,037.

A direita do viaduto, em plano inferior, vê-se a fazenda que deu o nome à estação.

Tomando agora a direção oeste, e trilhando a vertente meridional da serra da Viúva, sobe o trem; perto da linha, à

O trem sobe a encosta do vale profundo; encachoeiradas, à direita, correm as águas do Sant'Ana.

A linha é sempre acompanhada pela estrada de rodagem que vem de Mangaratiba, no litoral, e que passa por Itacuruçá, Itaguaí, Bananal e Japeri, dirigindo-se para Pati-do-Alferes, de onde segue em direção a Petrópolis, cortando, antes, a povoação de Santa-Catarina.

Depois de cruzar a supra referida estrada de rodagem, chega o trem a

Arcádia — Km 92,695

Construída em terras da fazenda Bonfim, situada às margens do Sant'Ana. Aí havia, ao tempo da construção da linha, um grande estabelecimento comercial pertencente a SEBASTIÃO CORREIA.

Transposta a ponte de Bonfim, de 20,00 m (km 92,760), prossegue o trem na sua marcha ascensional. É sensível a subida da serra, havendo já uma diferença de nível de cerca de 100 metros, nos 4 475 que medeiam entre Bonfim e a estação precedente.

Engenheiro-Adel — Km 96,731

Primitiva Monte-Sinai. ADEL BARRETO PINTO, engenheiro residente em 1913, inventor do aparelho de sinalização a que legou o nome: Block Adel.

A partir da estação a linha toma o rumo sueste, transpondo novamente o Sant'Ana, pela ponte de Monte-Líbano (km 99,727 — 41,70 m), próxima da plataforma de

Monte-Líbano — Km 99,826

Transmitiu-lhe o nome uma secular fazenda situada à direita. À esquerda vê-se a fazenda da Saúde.

Tangendo a fralda setentrional da serra do Couto, prossegue o trem, chegando à estação.

Vera-Cruz — Km 102,424

Nome de uma fazenda pertencente à família TELES.

Aqui se localiza a usina elétrica da Sociedade Anônima Força e Luz Vera-Cruz, que fornece força e luz às povoações de Governador-Portela, Miguel-Pereira, Avelar e a muitas localidades do município de Nova-Iguaçu.

Não longe da estação é transposto o viaduto Paulo-de-Frontin, uma das principais obras de arte da Central; êste viaduto, em curva e em rampa, dá passagem ainda sobre o Sant'Ana, cujas águas rolam a 24 metros de profundidade; tem 82 m (2 vãos retos e um arco central de 40,00 m) e está situado no km 103,037.

A direita do viaduto, em plano inferior, vê-se a fazenda que deu o nome à estação.

Tomando agora a direção oeste, e trilhando a vertente meridional da serra da Viúva, sobe o trem; perto da linha, à

esquerda, jazem restos de paredes, enegrecidas pelo tempo. São as ruínas da fazenda Sant'Ana, outrora opulenta.

No km 106,100, é transposta, por meio de um viaduto, a velha estrada de rodagem a que já nos referimos.

Solitárias, brancas, destacando-se do verde claro de encosta, avistam-se ao longe, as casas de morada das fazendas Saúde, Prata e Monte-Líbano.

Cortando a serra do Couto, distingue-se também ao longo, sinuosa e aclave, a velha estrada do Comércio, que, passando pelas povoações de Jeruaba, Tinguá e Cava, vai até a cidade de Nova-Iguaçu.

Francisco Fragoso — Km 106,327

Em curvas sinuosas, segue a linha; em frente e ao longe, destaca-se a fazenda Monte-Arará.

A linha toma de novo a direção nordeste; e, prosseguindo, atinge, já no dorso da serra da Viúva, a estação

GOVERNADOR-PORTELA — Km 111,730

FRANCISCO PORTELA médico piauiense, durante muitos anos residente em Campos, onde se fêz político. Foi o primeiro governador do Estado do Rio.

E' uma estação importante, situada no meio de alegre e aprazível vila (que constitui a sede do 9.º distrito do município de Vassouras) e a que as oficinas do Depósito de Máquinas da Central imprimem desusado movimento.

Não só a Secção de Reflorestamento, da Estrada, como o referido Depósito de Máquinas, aí possuem excelentes edifícios

A vila é ampla, bem localizada, ajardinada; sua padroeira, Nossa Senhora da Glória, aí recebe, em elegante capela de construção moderna, os votos e orações da população que soma 3 425 habitantes.

Aí fica situada a fazenda Monte-Sinai, de propriedade da Estrada. Nessa fazenda, que tem a área de 5 046 818 m², existem 117 323 pés de eucaliptos e 1 974 árvores de essências indígenas.

De Governador-Portela parte o ramal de Santa Rita de Jacutinga, que dirigindo-se para noroeste, vai até a cidade do mesmo nome, situada a 147 quilômetros, às margens do Jacutinga, em território mineiro.

Continuando no rumo nordeste, a linha-tronco atinge, cerca de 200 metros depois da estação, a garganta do Sapê, ponto culminante da linha; e, já na bacia do Paraíba, desce por entre aprazível cenário, a que não falta a tranqüila nota das águas azuladas de um lago entre frondes de arvoredos.

Barão-de-Javari — Km 113,169

JORGE JOÃO DODSWORTH, barão de JAVARI, diretor da Secretaria da Câmara dos Deputados.

Fica localizada nas nascentes do rio Ubá.

Aí se encontra, belamente situado, o Hotel Javari. E' esta também a estação de desembarque para a fazenda-hotel La Chaumière.

No km 114,900 é transposto um pontilhão. À esquerda da linha corre a estrada de rodagem pontilhada de esplêndidos edifícios particulares.

MIGUEL-PEREIRA — Km 116,214

Outrora Estiva. Dr. MIGUEL PEREIRA, médico notável, professor da Faculdade de Medicina do Rio-de-Janeiro, e falecido na localidade.

Ladeando o amplo pátio da estação, notam-se esplêndidos edifícios particulares, quase todos ajardinados. No alto, à direita, destaca-se a casa de morada do inspetor da 14.^a Inspeção de Linha.

Nos arredores da povoação encontram-se excelentes sítios de repouso, entre eles o hotel Ermitage e a fazenda São-Francisco.

À esquerda continua a estirar-se a estrada de rodagem.

Transposto o pontilhão Monte-Alegre, de 4,00 m, (quilômetro 119,372), o trem se aproxima de

Pedras Ruivas — Km 119,693

Topônimo muito apropriado à aprazível localidade em que está situada a estação.

E' um dos pontos da serra preferidos pelos veranistas.

Fica aí situado o Hotel Monte Alegre, em vasto e histórico prédio.

No km 121... a linha cruza, pela Passagem-do-Bernardino, a estrada de rodagem a que já nos referimos; seiscentos metros além, passa pela ponte da Padaria, de 4,80 m; e um pouco adiante transpõe, sobre um canal, a ponte de Pati, de 4,40 m. Não longe desta ponte fica a estação

PATI-DO-ALFERES — Km 122,448

Pati — espécie de palmeira: (*Siagrus botriophora*, MARTIUS).

Chamou-se, por algum tempo, Bueno; quando a Melhora-mentos passou a fazer parte da Central, chegou a chamar-se Alferes; em 1920, voltou ao seu primitivo nome.

A igreja existente na localidade, edificada, sob a invocação de Nossa Senhora da Conceição, em terras do alferes LEONARDO CARDOSO DA SILVA, na fazenda denominada Roça-do-Alferes, foi em 1739, declarada capela curada. Por Alvará de 4 de setembro de 1820, a povoação foi elevada a vila.

Hoje é a sede do 2.^o distrito do município de Vassouras. Nesta vila encontra-se o Grande Hotel Pati, instalado em lendária fazenda, na qual estiveram hospedados o imperador D. PEDRO II e o conde d'Eu, por ocasião da abertura da picada do Imperador que ligava Pati à cidade de Petrópolis. Encontra-se, também o Hotel Serrano na antiga fazenda Manga-Larga.

A estrada de rodagem que vem do litoral, (é a que já nos referimos) daqui dirige um ramo com o desenvolvimento de 39 quilômetros até Petrópolis.

Deixando Pati, a linha segue sempre na direção nordeste, acompanhando o vale do rio Ubá, que corre à esquerda, e de cujas águas sinuosas o trem ora se aproxima, ora se afasta. A direita ficam os últimos contrafortes ocidentais da serra das Araras.

Arcozelo — Km 125,645

Visconde de ARCOZELO (JOAQUIM TEIXEIRA DE CASTRO), fundador da fazenda * do mesmo nome, e que pertenceu ao industrial GERALDO ROCHA. O edifício da fazenda é visto à esquerda próximo à linha.

No km 126,950 é transposta a ponte de Santa-Teresa, de 10,70 m, sobre o ribeirão do mesmo nome; à direita, vê-se a fazenda Santa-Teresa.

Cêrca de mil metros adiante desta última, surge a Ponte-Preta, também de 10,70 m (km 127,701). Há ainda as pontes do Sumidouro (5,00 m) e do Coelho (5,60 m), nos quilômetros 128,090 e 130,355, respectivamente, antes de chegar a

Bueno-de-Andrada — Km 131,340

Primitiva Barro-Branco, ANTÔNIO CARLOS BUENO DE ANDRADA, político paulista e engenheiro da Central. É filho de MARTIM FRANCISCO.

Transposta a ponte do Areal (km 132,594), de 5,20 m, caminha o trem passando depois sobre um largo bueiro em arco, que fica perto da estação

Pau-Grande — Km 133,572

Aqui fica situada uma fazenda de propriedade da Estrada, e que tem a área de 24 260 500 m², com 334 062 pés de eucaliptos e 682 árvores de essências indígenas.

Um pouco além da estação (km 134,014), o trem atravessa a passagem do Pau-Grande, de 5,10 m; e cêrca de um quilômetro adiante (km 135,119) a do Pai-Jacó, de 5,50 m.

AVELAR — Km 137,535

ANTÔNIO GOMES RIBEIRO DE AVELAR, fazendeiro na localidade cedeu terras de sua propriedade para a passagem da estrada.

No km 138,000 é atravessada uma ponte de 8,00 m.

* A fazenda Arcozelo, hoje transformada em notável centro de indústria pastoril, produz 2 600 litros diários de leite.

É dotada de aperfeiçoado sistema de preparação do leite, e possui um estábulo mecânico (estilo americano) para 200 vacas.

A linha continua, em sinuoso traçado, a descer o vale do Ubá. O terreno é acidentado; o trem prossegue, na vertente do Paraíba. Avistam-se os cabeços da serra Negra.

Tabuões — Km 143,112

Nome de uma fazenda, outrora pertencente a elementos da família do barão de UBÁ.

O horizonte é vasto e todo pontilhado de elevações. O trem agora procura mais pronunciadamente a direção nordeste, afastando-se do vale do Ubá. À direita, ao longe, avistam-se os píncaros da serra de Sucupira.

Caiapó — Km 146,295

Cai-apó: o que queima ou faz queimadas; nome de uma tribo selvagem.

Serve à povoação de Sucupira, à direita.

Andrade-Costa — Km 148,768

GABRIEL DE ANDRADE COSTA, engenheiro da Melhoramentos, falecido em Paraíba-do-Sul.

Logo adiante entra o trem no município de Paraíba-do-Sul, e prossegue em demanda da estação.

Cavaru — Km 151,612

Corrupção do português cavalo, que o gentio pronunciava *cavaru*.

Cêrca de duzentos metros além da estação atravessa o trem a ponte do Cavaru (km 151,797), de 11,40 m.

No km 154,000 a linha passa por uma antiga fazenda. Dois quilômetros adiante é transposto um pontilhão, pouco além do qual existiu a parada Medeiros, de que hoje nem os vestígios aparecem.

Werneck — Km 157,060

JOÃO QUIRINO DA ROCHA WERNECK, barão de PALMEIRAS, proprietário de uma fazenda que se vê à esquerda. Era chefe de um dos ramos da influente família WERNECK, oriunda do município.

Inema — Km 161,738

Toma o nome do ribeirão atravessado um pouco além.

Serve à fazenda Inema, cuja casa de morada fica em frente à plataforma.

Aproximamo-nos da margem do imponente Paraíba; a linha toma a direção norte e transpõe no km 162,570, a ponte do Diocleciano, de 16,20 metros sôbre o ribeirão do Lucas.

Já se percebem, à esquerda, as formosas paisagens do grandioso vale.

No km 163,820, é transposta a ponte Agronômica, de 21,20 metros, e ainda sôbre o Lucas, que aí forma esplêndida cascata.

Mil metros além, surge a linda e extensa ponte do Paraíba, com 237 50 m (km 164,805), no fim da qual corta o trem, em passagem superior de 20,00 m de vão, a linha da bitola larga (Linha-do-Centro).

E descrevendo uma curva para a direita, desce até

PARAÍBA-DO-SUL

Rio	167,937 km
Pôrto Novo	74,171 km
Altitude	278,873 m
Latitude sul	22° 09' 43",4
Longitude W. Gr.	43° 17' 28",8 *

Inaugurada pela Melhoramentos com o nome de "Paraíba", teve o nome mudado em 1903 (quando passou para a Central), para o de Duas-Pontes; veio, posteriormente, a chamar-se Paraíba-do-Sul.

Entre a serra da Covanca e o rio Paraíba, "das cidades de serra acima é uma das que mais sobressaem pela sua grande área, asseio e posição topográfica; o cais em tôda a sua extensão, os edifícios públicos e particulares, alguns de apurado gôsto e custoso preço, o seu solo quase todo plano, cortado por extensas ruas calçadas a paralelepípedos, alguns chafarizes públicos, a monumental ponte de ferro sôbre o rio, a configuração das colinas, que a acidentam pelo centro, tudo enfim concorre para lhe dar um aspectó agradabilíssimo".

* * *

Trezentos metros depois da estação o trem cruza a rua Saldanha Marinho pelo viaduto do Lavapés, de 19,00 m; um pouco além transpõe o córrego Limoeiro e o viaduto da rua das Flores; no km 167,570, corta o córrego Mingu, pela ponte do mesmo nome, de 25,90 m; e agora corre por entre barrancos vermelhos de argila. O arvoredó é luxuriante e destaca-se da verde pelúcia dos campos regados pelo Paraíba, largo e marchetado de ilhas cobertas de vegetação.

Barão-de-Angra — Km 171,167

ELISÁRIO ANTÔNIO DOS SANTOS, vice-almirante, barão de ANGRA, diretor da Estrada em 1872-1873.

Logo após, entra o trem no município de Três-Rios.

O terreno apresenta socavões e barrancos, conseqüência da atividade de oleiros.

No km 173,260 é transposta a ponte de Cantagalo, de 17 m, sôbre o ribeirão do mesmo nome. Nessa altura forma o Paraíba a cachoeira do Cantagalo.

Mais alguns momentos e o trem passa por um depósito de máquinas da Central, à direita, chegando logo após a

* Dados referentes à sede municipal e ao município à página 79.

TRÊS-RIOS

Rio	176,337 km
Porto Novo	63,771 km
Altitude	271,263 m
Latitude sul	22° 06' 47"
Longitude W. Gr.	43° 12' 37" *

Três rios, que são o Paraíba, o Paraibuna e o Piabanha.

E' uma das mais importantes estações da Central. Serve também à Linha-do-Centro e é ponto de junção da Leopoldina, que daí irradia tôda a sua rêde mineira.**

È cidade grande e movimentada, possuindo centro comercial de grande importância. As ruas são extensas e os prédios excelentes. Há ali um bonito e moderno jardim e desusado movimento de automóveis. Conta com todos os recursos inclusive água canalizada telefonia, luz e fôrça elétrica, teatros, cinemas e bons hotéis.

* * *

Partindo de Três-Rios sempre na direção nordeste, o trem margeia uma extensa rua da cidade, correndo paralelamente à linha da Leopoldina, que fica à direita. Em breve é o leito da Auxiliar cruzado pela referida linha da Leopoldina, que por meio de uma passagem superior se transfere para a esquerda, procurando o rumo norte e desaparecendo por fim.

Prossegue o trem percorrendo o território do município de Paraíba do Sul até a linda ponte de Humaitá, de 95,60 m, (km 183,290) sôbre o Paraibuna.

Pouco adiante, em território do Estado de Minas, município de Mar-de-Espanha, fica a estação

Santa-Fé — Km 184,318

Nome de antiga fazenda, situada um pouco ao norte, à margem esquerda do Paraibuna. E' a primeira das três estações que a Central possui no município de

MAR-DE-ESPANHA

Latitude sul	21°51'45",0 *
Longitude W. Gr.	43°01'27",0

A vista de um lago (provavelmente de águas estagnadas) que havia na localidade, deu a alguém a impressão de achar-se diante de um dos mares da costa espanhola. Daí o nome de Mar-d'España, que a cidade conservou.***

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

** Com a extensão de 3 000 km a Leopoldina Railway cruza com as suas linhas tôda a metade oriental do Estado do Rio, serve a uma vasta região do sul do Espírito-Santo e tem no sueste de Minas, a sua extensa rêde mineira, que atravessa a riquíssima zona da mata, produtora abundante de café e de madeiras de lei.

*** *Apud* ROCHA POMBO.

Vila criada com a denominação atual, pela lei provincial n.º 514, de 10 de setembro de 1851 e cidade por lei provincial n.º 997, de 27 de junho de 1859. É dotada de água canalizada, luz e força elétrica, telefonia, matadouro e posto meteorológico.

Possui 562 prédios 14 ruas, 1 avenida, 4 travessas, 4 praças. Mantém 3 escolas primárias, uma de ensino magisterial e 3 técnico-industrial. Conta 2 jornais periódicos, 2 cinemas e 4 institutos de assistência. Além da matriz, sob a invocação de Nossa Senhora das Mercês, há 4 igrejas. População da cidade: 2 664 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 36; de ensino primário 31; técnico-industrial 3; magisterial 1; e de categoria não especificada 1.

HOTÉIS — Hotel-Castro.

POPULAÇÃO — 19 627 habitantes.

SUPERFÍCIE — 737 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Mar-de-Espanha; Penha-Longa (30 km); Engenho-Novo (8 km); Senador-Côrtes, ex-Monte-Verde (16 km); Chiador (21 km); Saudade (12 km).

POVOADOS — *Senador-Côrtes*: Pregos, 9 — Sarandi, 6.

LIMITES — Guarará, 18; Leopoldina, 60; Além-Paraíba, 48; Estado do Rio-de-Janeiro; Matias-Barbosa; e Bicas.

RIOS — Situado nas bacias dos rios Paraíba e Paraibuna, possui este município grande número de cursos d'água, notando-se além destes rios, o Cágado e os ribeirões do Macuco e Lourival. Entre as cachoeiras existentes em seu território salientamos: no rio Paraíba, a Chiador, com 37 500 C. V.; no rio Cágado, a Fumaça, com 4 320 C.V.; e no ribeirão Lourival, a Alpes, com 1 000 C.V.

RELÊVO — Município situado em região montanhosa, pertencente à Mantiqueira, conta com as serras do Panorama, do Calambau e do Banguê, cujo ponto mais elevado acha-se a 1 199 m de altitude.

CLIMA — Ameno e salubre, temperatura média de 20°,4.

PRODUÇÃO — É a pecuária a principal produção do município, com 110 840 cabeças de gado, sendo 60 000 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 320 000 cabeças. Na agricultura, que é variada e desenvolvida, predomina a produção de café, milho, arroz, feijão, laranja, alho e manga. A indústria produz açúcar de engenho, aguardente, cal, etc. Na produção extrativa figuram lenha, madeira e caulim. É grande, no município, a produção de leite e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 1 500,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 4 000,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — O município é cortado pela Divisão-Auxiliar e pela Leopoldina. Esta leva os seus trilhos (por meio de um

ramal que parte da estação de Pequeri da sua linha tronco) até a cidade de Mar-de-Espanha. Cruzam também o município, em vários sentidos, cerca de 400 km de estradas de rodagem que se vão, paulatinamente, adaptando ao trânsito de automóveis.

* * *

Atravessando descampados onde aparecem, de trecho a trecho, humildes habitações, desenvolve-se a linha em extensa reta de 4 mil metros.

Em pouco surge, à direita, um pequeno cemitério ladeado de solitária capela.

Cruzada uma estrada de rodagem de grande trânsito, chega o trem a

PENHA-LONGA — Km 191,135

Situada na sede do distrito de que tomou o nome.

Aí existe, há longos anos, uma afamada indústria de cerâmica; a olaria, de vastas proporções, é vista à direita.

A esquerda, logo ao sair da estação, aparece uma fábrica de cal. Junto à fazenda do Casal-Verde, ainda a esquerda, é cortado o córrego Roça-Grande, afluente do ribeirão Chiador, cujo curso vai a linha acompanhando e que por sua vez é cortado duas vezes, antes de chegar o trem a

CHIADOR — Km 195,497

Toma o nome do distrito a que serve e cuja sede fica situada 6 km ao norte.

Uma regular estrada de rodagem liga a estação ao referido distrito, prolongando-se até a sede municipal.

Há aqui um posto mineiro de vigia fiscal.

Ao sair de Chiador o trem inflete para leste, em busca da margem esquerda do Paraíba. Finalmente reaparece o rio lendário, sulcando um impressionante panorama que começa na cachoeira do Chiador e se estende pelo vale marulhoso e estupendo.

No km 199,525 é o rio Macuco transposto pela ponte de Santo-Antônio, de 45,55 m.

A paisagem é deslumbradora; não se sabe o que mais admirar; se o cenário majestoso, oferecido pelo vale do Paraíba, cujas águas rolam pelos calhaus da cachoeira do Macuco, se o formoso trecho de linha que o trem vai celeremente percorrendo.

As águas do rio fascinante cascadeiam, à direita, bem nas proximidades da linha. Para transpô-las em ângulo reto acolá, o trem descreve uma linda e ampla curva, infletindo depois para o sul, com o fim de atingir a formosa ponte de Anta,

(137,000 m — km 201,866) pela qual de novo passa a linha para o território do Estado do Rio.

Do meio da ponte, é perfeitamente contemplada a minúscula vila de Anta, com a sua modesta capelinha de alvas paredes.

Logo ao sair da ponte, o trem toma a sua direção geral de nordeste, corta o córrego d'Anta, e chega à estação

ANTA — Km 203,004

Toma o nome do distrito (município de Sapucaia) em cuja sede está situada.

Construída em terrenos cedidos por JOSÉ DE OLIVEIRA FERNANDES.

Uma barca de cabo, que está em correspondência com os trens, faz o serviço de transporte de passageiros entre as duas margens do rio.

Como em Chiador, há também aqui um pôsto de vigia fiscal.

Ao norte avistam-se as serras do Calambau e do Bongue.

Agora à direita do Paraíba, e trilhando o território fluminense, o trem transpõe o córrego São-João, pequeno afluente do Paraíba, e chega a

SAPUCAIA.

Rio	212,375 km
Pôrto Novo	27,733 km
Altitude	214,586 m
Latitude sul	21° 58' 15",0
Longitude W. Gr.	42° 57' 39",0 *

Corrupção de *yaçapucaí*, o fruto conhecido por sapucaia (*Lecythis*).

A antiga paróquia do município de Majé, (18 de novembro de 1871) era, primitivamente, um "pouso" de tropeiros. À sombra de frondosa sapucaia, aquêles infatigáveis condutores de mercadorias descansavam das rudes caminhadas entre o interior e o pôrto da Piedade, no município referido; daí o nome de Sapucaia, dado à povoação que, em 7 de dezembro de 1874 era vila e em 27 de dezembro de 1889 foi elevada à categoria de cidade.

Abrigada sob um verdadeiro bosque de mangueiras, Sapucaia apresenta, a quem passa no trem, um aspecto pitoresco. Tem 301 prédios, belos edifícios, como o da Câmara, de excelente construção, o do Forum, a igreja Matriz, (templo moderno e de agradável aspecto pela correção das suas linhas arquitetônicas) a estação da Central, e muitos outros prédios particulares e elegantes, que dão uma nota de aprazível conforto à pequena cidade.

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Na praça Coronel Marcôndes, existe uma figueira secular, tradicional e imponente, e que é olhada com respeito e carinho pelos moradores do lugar.

A cidade possui luz e fôrça elétrica, esgotos e água canalizada de superior qualidade. Possui 2 escolas primárias. População da cidade: 1 358 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 26, de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel Nicolau Parize.

POPULAÇÃO — 16 349 habitantes.

SUPERFÍCIE — 457 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Sapucaia, Anta Jamaparâ e Nossa-Senhora-da-Aparecida.

POVOADOS — *Nossa-Senhora-da-Aparecida*: Sant'Ana e B.-de-São-Francisco.

LIMITES — Estado de Minas-Gerais, Carmo, Sumidouro, Petrópolis e Três-Rios.

RIOS — Território situado na bacia do Paraíba, conta com muitos cursos d'água afluentes daquele rio, sendo mais notáveis o São-Francisco e o Calçado.

RELÊVO — Município de território acidentado possui grande número de serras, destacando-se a de São-João e a do Capim, pertencentes à serra do Mar.

CLIMA — Muito salubre.

PRODUÇÃO — A base da renda municipal é a agricultura, produzindo manga, feijão, café, arroz, etc. Segue-se a pecuária com 5 510 cabeças de gado, sendo 2 500 de bovinos. A criação de aves domésticas soma 32 000 cabeças. Constitui, também, boa renda para o município a extração de lenha e dormentes, e a produção de leite, ovos, açúcar de banguê e aguardente. Preço das terras: de Cr\$ 1 500,00 a Cr\$ 4 000,00, o alqueire geométrico.

VIAÇÃO — Além da Central, é o município servido por boas estradas de rodagem que partindo da sede, passam pelos três distritos e prolongam-se até os municípios vizinhos; destas estradas, destaca-se a de Aparecida, com 24 quilômetros.

* * *

Depois de Sapucaia a linha curva-se para o norte, e cêrca de quatrocentos metros além da estação, atravessa pela última vez o Paraíba na bela ponte de Sapucaia, (144,00 m) cujos encontros setentrionais repousam sôbre território do município de Mar-de-Espanha (Minas).

O Paraíba apresenta aí um dos mais imponentes trechos do seu formoso curso, espumando por entre as freqüentes corredeiras.

Ligando a cidade às plagas mineiras, aparece em plano inferior, à direita, a formosa ponte pênsil construída em 1857 pelo engenheiro ASTIER. Foi a primeira ponte dessa espécie que se armou no Brasil; constitui verdadeira curiosidade e tem sido objeto de freqüentes visitas dos estudantes da Escola de Minas, que a vêm observar e admirar. Mede 80 metros. Pouco adiante passa a linha para o município de Além-Paraíba.

No km 213,339 o trem transpõe um viaduto de 4,10 m sobre a estrada de rodagem que vai dar à sobredita ponte; e, rumo do seu destino, prossegue pelo soberbo vale.

Ora de um, ora de outro lado da linha, corre uma estrada de rodagem de grande trânsito. As águas do Paraíba rolam agora no leito pétreo, que nesse trecho forma a cachoeira do Judeu.

Depois de ter passado pela fazenda do Coqueiro e de transpor, quase na foz, o ribeirão Ouro-Fino, chega o trem a

Benjamim-Constant — Km 219,464

Primitiva Ouro-Fino. BENJAMIM CONSTANT BOTELHO DE MAGALHÃES, o fundador da República.

Depois de Benjamim-Constant o trem passa pela fazenda Barra-do-Ouro-Fino, corta vários riachos que se despejam no Paraíba e vai a

Teixeira-Soares — Km 225,844

Eng. João TEIXEIRA SOARES, fazendeiro na localidade e chefe do Tráfego da Central em 1885.*

Prosseguindo sempre por entre as formosas paisagens que o Paraíba enfeita e engrandece, o trem passa pela fazenda Santo-Antônio e chega a

Simplicio — Km 228,873

Antiga Conceição. SIMPLÍCIO JOSÉ FERREIRA DA FONSECA, importante fazendeiro da localidade.

Da estação partem duas estradas de rodagem que se ramificam para os distritos e povoações do município. Uma destas estradas é apropriada ao trânsito de automóveis até a fazenda da Conceição (12 km). Esta estrada passa pelas fazendas do Rio-do-Peixe e das Três-Barras, em território mineiro e pelas do Paraíso e Lengruber, no Estado do Rio.

Aqui também existe um pôsto de vigia fiscal.

Logo depois da plataforma é o rio Conceição transposto pela ponte do Simplicio de 43,95 m.

Chegamos ao último trecho da formosa e atraente viagem. Entre o Paraíba e a estrada de rodagem que liga Simplicio a Pôrto-Novo, prossegue o trem, perpassando, a espaços, por humildes e solitárias casinhas.

No km 236,010, é transposto um pontilhão de 3,00 m.

* Chamam-se Bom-Jardim e Santa-Alda as fazendas que pertenceram ao Dr. TEIXEIRA SOARES.

Ao longe, do outro lado do rio, surge a alegre povoação de Sant'Ana. Adensa-se o número de casas, à margem da linha, prenunciando uma próxima estação que é

PÔRTO NOVO — Km 240,108

Situada no povoado de Pôrto-Novo-do-Cunha, fundado em 1784 pelo sargento-mor PEDRO AFONSO GALVÃO DE SÃO MARTINHO que aí estabeleceu um "registro", dando-lhe o nome de Cunha, em homenagem a LUÍS DA CUNHA MENESES, governador de Minas.

E' um próspero povoado, com grande atividade comercial e considerável movimento de passageiros e de operários, movimento decorrente da sua qualidade de estação inicial das linhas mineiras da Leopoldina, e de sede das importantes oficinas desta Companhia. Dista 3 km, da cidade de Além-Paraíba, a que está ligada por longa e larga rua edificada e macadamizada, e por onde correm os bondes de uma empresa particular inaugurada em 1895 com a tração animal e últimamente remodelada, adaptando as suas linhas à tração elétrica.

O Magnífico Hotel bem instalado, oferece comodidade ao passageiro.

A estação de Pôrto Novo, embora de antiga construção é uma das melhores da Estrada. Espaçosa e dotada de longas plataformas que servem às duas linhas (Auxiliar e Leopoldina). Possui bar, restaurante e hotel.

A estação vêm ter várias estradas de rodagem; uma delas, adaptada ao trânsito de automóveis, vai até a sede do distrito de Trimonte, ex-São-Luís (mun. de Volta-Grande), passando pela do distrito de Angustura.

Atravessando o Paraíba, depara-se, quase em frente à estação, uma longa ponte ligando os territórios dos Estados de Minas e Rio.

E aqui, na estação de Pôrto-Novo-do-Cunha, inaugurada em 2 de agosto de 1871 para servir a bitola larga, termina a Divisão Auxiliar. A sede do município em que fica a estação é a cidade de

ALÉM-PARAÍBA

Se bem que, em relação à capital do Estado a que pertence, ela esteja situada aquém do Paraíba, a velha São-José-d'Além-Paraíba restringiu últimamente o seu nome, passando, por determinação oficial, a designar-se Além-Paraíba.

A povoação de São-José, que desde 30 de novembro de 1880 era vila, passou à categoria de cidade por lei provincial n.º 3 100, de 28 de setembro de 1883 e tomou o nome atual por lei estadual n.º 843, de 7 de setembro de 1923.

A cidade assenta ao longo do leito da Leopoldina Railway, entre a margem esquerda do Paraíba e uma série de outeiros. A estação da estrada de ferro está situada em uma praça arborizada e ajardinada, onde, à esquerda, na base de uma colina, ergue-se a matriz, que dá frente para a praça referida.

Ligada à *urbs*, por pontes de madeira, vêm-se no Paraíba duas ilhas edificadas; a do Recreio, de mais largas proporções, constitui um verdadeiro e aprazível bairro.

Possui 1 947 prédios, 95 ruas, 3 travessas, e 5 praças. Tem água canalizada, luz e força elétrica, esgotos, matadouro, telefonia, agência bancária, 2 jornais periódicos, cinema, 4 institutos de assistência, entre os quais o Hospital São-Salvador, 11 escolas primárias, um curso de ensino secundário e um magisterial.

A cidade está na altitude de 153 metros. Sua população é de 9 645 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 27; de ensino primário, 25; secundário, 1; e magisterial, 1.

POPULAÇÃO — 24 838 habitantes.

SUPERFÍCIE — 727 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Além-Paraíba; Angustura (20 km) e Aventureiro.

POVOADOS — *Além-Paraíba*: Antônio-Carlos, 10; *Angustura*: São-Domingos; *Aventureiro*: Alto-da-Conceição.

LIMITES — Leopoldina, 42; Volta-Grande; Estado do Rio-de-Janeiro e Mar-de-Espanha, 48.

RIOS — Município situado na bacia do Paraíba, o qual constitui a divisa entre este município e o Estado do Rio-de-Janeiro, possui grande número de cursos d'água, sendo mais notáveis: o rio Angu (com as cachoeiras Quedas-do-Rio-Angu, de 1 630, Aventureiro, de 1 400 C. V. e Guararema, de 1 200 C. V.) e o ribeirão da Conceição. Existe, ainda, no rio Paraíba, a cachoeira da Ilha-dos-Pombos (159 907 C. V.) aproveitada pela Light, que aí fez importantes instalações.*

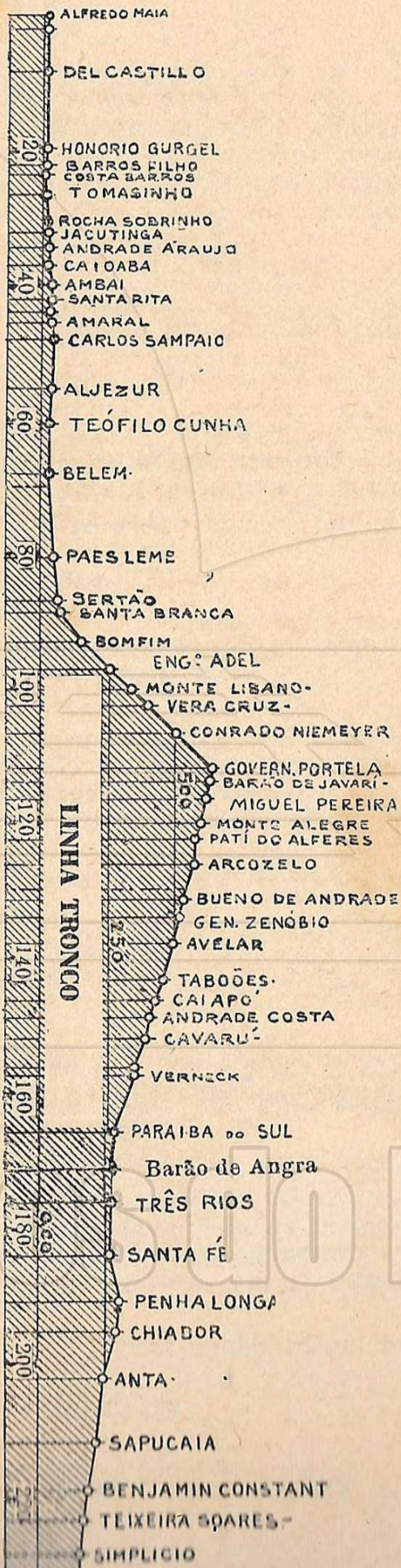
RELÊVO — Situado em território acidentado, conta o município com várias serras, pertencentes à Mantiqueira.

CLIMA — Bom, com a temperatura média de 18°0.

PRODUÇÃO — A produção principal do município é a pecuária, com 66 112 cabeças de gado, sendo, de bovinos 30 000. A criação de aves domésticas atinge 160 000. Na variada e bem desenvolvida agricultura, nota-se a produção de milho, café, arroz, feijão, algodão, alho e tomate. Na indústria existem fábricas de confecção de artigos para o vestuário, e de papel. É grande a produção de leite e ovos. Na produção extrativa predomina a lenha, o minério de manganês e dormentes. Preço das terras: de Cr\$ 2 500,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 6 000,00 (próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — O município é cortado pela Central, por duas linhas da Leopoldina e por 365 quilômetros de estradas de rodagem que se vão, rapidamente, adaptando ao trânsito de automóveis.

* Entre essas instalações notam-se as comportas automáticas, de 45 m de vão, e que mantêm constante a diferença de nível da água.



Trilh São Rio

CIRCULAR DA PAVUNA

Costa-Barros — Km 23,182

Nome do proprietário que cedeu terras para a passagem da linha.

A chave inferior da circular da Pavuna fica situada um pouco além de Costa-Barros. Daí tomando o rumo nordeste, a circular segue até as proximidades da junção dos seus trilhos com os do ramal de São-Pedro.

Descrevendo então uma curva para noroeste, encontra o leito do ramal acima referido.

A linha circular, que abrange os territórios do Distrito-Federal e do Estado do Rio, conta 3 808 m e tem as seguintes estações:

Pavuna — Km 24,266

Corrupç. de *pab-una*, todo prêto, completamente escuro.

Pavuna, linda povoação que constitui uma das mais importantes localidades rurais atravessadas pela Divisão Auxiliar.

A direita vê-se o extremo ocidental do canal da Pavuna, outrora navegável e hoje completamente obstruído. Esse canal tem 3 950 m de extensão, por 20 de largura. Lá está ainda, abandonado mas perfeito, o vasto e sólido edifício que servia de trapiche.

Logo depois da estação o trem corta o rio Pavuna, entrando em território do Estado do Rio, e dirigindo-se a

MERITI — Km 25,627

Toma o nome do rio a que já nos referimos.

Cêrca de 7 km a leste, fica situada a cidade de Duque-de-Caxias (primitiva São-João-de-Trairaponga), que é servida pela Leopoldina Railway.

Berford -- Km 26,408

ANTONIO DE SALES NUNES BERFORD, engenheiro da Melhoramentos e, depois, da Central.

São-Mateus — Km 26,990

Primitiva São-Mateus, mais tarde Galdino-Rocha (engenheiro da 1.^a Residência e depois chefe da Secção de Reclamações) e, desde 1931, novamente São-Mateus.

É o ponto terminal da circular.

RAMAL DE SANTA-RITA-DE-JACUTINGA

Tem início em

GOVERNADOR-PORTELA — Km 111,730

Um pouco além da estação (km 112,007) a linha cruza (viaduto de 5,00 m) uma estrada de rodagem e toma a direção noroeste.

Tangendo as encostas elevadas da serra da Viúva, marcha o trem em demanda do divisor das águas do Sacra-Família e do Sant'Ana.

Até o km 118 a linha se desenvolve pela vertente meridional da referida serra, que nesse trecho apresenta o aspecto de alta muralha inclinada de onde se desenrola um estupendo panorama.

Todo o formosíssimo vale do rio Sant'Ana é descortinado pelo passageiro, atento ante a visão de mais êsse quadro novo, que lhe apresenta o traçado da linha na serra do Mar.

Monsores — Km 121,313

É um estribo ou antes, a localização de um estribo, por isso que passa despercebido. Serve à fazenda de que tirou o nome e que se acha situada nas imediações.

Guaribu — Km 124,278

Fica no vale do Sacra-Família e três quilômetros ao sul da povoação de Ferreiros, sede do distrito do mesmo nome.

Continuando a descer o vale mencionado e sempre na direção sudoeste, o trem atravessa (km 126,...) um pontilhão de 6,00 m, e logo em seguida passa pelo desvio de uma importante fazenda pertencente ao Estado do Rio.

Pouco além é transposto um pontilhão, também de 6,00 m, junto à chave inferior da estação

SACRA-FAMÍLIA-DO-TINGUÁ — Km 127,883

Situada na sede do distrito de que tomou o nome. A vila é aprazível e goza de excelente clima; tem uma igreja vetusta, bem localizada, e um hotel moderno.

Criada freguesia por alvará de 12 de janeiro de 1755 com o nome de Sacra-Família-do-Caminho-Novo-do-Tinguá.

O progresso de Sacra-Família-do-Tinguá está em franco renascimento. E não só na vila mas nos arredores, se encontram atrativos, como o extenso e piscoso açude da fazenda de Todos-os-Santos, e o gracioso sítio das Andorinhas.

Uma boa estrada de automóveis liga a estação ao distrito de Ferreiros, a nordeste, e ao de Mendes (município de Barra-do-Piraí), a sudoeste.

Logo depois da plataforma de Sacra-Família-do-Tinguá, é transposto outro pontilhão de 4,00 m, sôbre o mesmo córrego atravessado antes da estação.

A linha toma a direção noroeste, dirigindo-se, sempre em declive.

Quem percorre, os quilômetros 131 e 132, fica admirado da naturalidade com que a linha se desenvolve por entre a série ininterrupta de outeiros que nesse trecho se multiplicam, como a querer tornar impraticável qualquer passagem ferroviária pela montanhosa região.

E por vales e montes corre o trem, passando pelo estribo

Palmital — Km 132,014

que é também o nome de uma fazenda situada nas imediações.

Logo depois da estação é o Sacra-Família atravessado por uma ponte de 33,20 m (km 133,133). Dêste ponto ao leito da bitola larga, em Humberto-Antunes, não distam mais que 10 km.

O trem ruma, de novo, na direção sudoeste e vai a

Palmas — Km 133,118

À esquerda da linha fica situada a fazenda Palmas fundada pelo barão do AMPARO (JOAQUIM TEIXEIRA LEITE DE CARVALHO) e ainda hoje pertencente à família daquele titular.

Tomando a direção noroeste, que será agora a sua direção geral até atingir os limites do Estado na estação Alberto-Furtado, (km 208,914) o trem sobe o vale de um afluente do Sacra-Família, passa pela fazenda do Triunfo (à esquerda) e chega a

Engenheiro-Nobrega — Km 138,628

Primitiva Triunfo. LUÍS FILIPE ALVES DE NÓBREGA, sub-diretor do Tráfego de 1901 a 1906.

Logo a partir de Engenheiro-Nóbrega a linha passa pela importante fazenda Cachoeira.

O trem toma por breve trecho, o rumo nordeste; e inflitando adiante para noroeste, marcha em direção à sede do município.

À esquerda se desenvolve a bela estrada de automóveis que liga Vassouras ao distrito de Mendes, do vizinho município de Barra do Piraí.

Outra estrada de rodagem é atravessada (passagem inferior) no km 142,850 (pontilhão de 3,00 m).

Cortado um pequeno riacho, o trem cruza a ponte de Itororó, que dá passagem à rua Visconde de Araxá, rua esta que pertence à cidade de

VASSOURAS

Rio	148,418 km
Santa-Rita-de-Jacutinga	109,991 km
Altitude	416,822 m
Latitude sul	22° 25' 14",0 *
Longitude W. Gr.	43° 42' 19",0

Até 1820, o sítio em que hoje demora a cidade de Vassouras não era mais que uma selva onde alastrava, em grande quantidade, certa espécie de arbusto (*Sida carpinifolia*) de que se fazem vassouras. Já porém em 1833 era tal o desenvolvimento da povoação que, por lei de 15 de janeiro daquele ano, foi a vila de Pati-dô-Alferes despojada dêsse título, que passou para a povoação de Vassouras. A 22 de abril do mesmo ano, a nova vila celebrava a primeira sessão de sua Câmara Municipal, presidida por LAUREANO CORREIA E CASTRO, e a 9 de setembro de 1857, (lei provincial n.º 961) passava a ter os foros de cidade.

Cidade que já teve a sua época de esplendor, notabilizando-se pelo fausto com que aí viviam abastados fazendeiros que se tratavam com o maior conforto e luxo. Nas ruas largas e bem calçadas, *vis à vis* das suas praças e jardins, entre as suas lindas edificações, notam-se ainda os suntuosos solares que são o testemunho mudo e eloqüente da passada grandeza. Citemos, entre êles: o do barão de CANANÉIA, o do barão do AMPARO, o do barão do TINGUÁ, hoje transformado em Casa de Caridade das Irmãs dos Santos Anjos; o antigo palacete Furquim, onde, em 1885-86, se instalou o Colégio Alberto Brandão, dos mais afamados da época.

A cidade, que conta 1 073 prédios, está belamente situada, possui abastecimento d'água, luz e força elétrica, 4 escolas primárias, um curso profissional, teatro, cinema e, como excelente e preferida estação de verão, oferece todo conforto aos seus visitantes.

A igreja matriz, sob a invocação de Nossa Senhora da Conceição, é um vasto templo, de linhas sóbrias, e majestosamente situado em frente a larga praça secularmente arborizada.

Como curiosidade histórica é digna de ser visitada a "Chácara-da-Hera", pertencente a uma tradicional família vassourense. E' também notável, pela riqueza dos seus túmulos, o minúsculo cemitério da cidade; êsses túmulos, em sua maioria encomendados na Europa, rivalizam, em suntuosidade e arte, com os das grandes necrópoles cariocas; entre êles se destaca; o do barão de ITAMBÉ (feito em mármore de Carrara, tendo custado Cr\$ 400 000,00); o de JOÃO TEIXEIRA LEITE; o da família CORREIA E CASTRO; e o da família AVELAR E ALMEIDA.

Em 1933 foi inaugurado, no alto de graciosa colina, o monumento do centenário de Vassouras.

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Nota-se em Vassouras uma regular atividade comercial e, na estação calmosa, grande movimento de veranistas. A cidade está em freqüentes comunicações com a Capital-Federal, já pela Divisão Auxiliar, já pela Linha do Centro, cujos trens estão em correspondência com os numerosos trens de subúrbios, que trafegam entre a cidade e Barão-de-Vassouras. População da cidade: 5 025 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 56; de ensino primário 55; comercial 1.

HOTÉIS — Hotel Império, Hotel Mara, Palace Hotel e Magnífico Hotel.

POPULAÇÃO — 52 388 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 400 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Vassouras, Andrade-Pinto, Ferreiros, Governador-Portela, Pati-do-Alferes, Engenheiro Paulo de Frontin, Sacra-Família-do-Tinguá, Sebastião-de-Lacerda, Taireté, Avelar e Miguel-Pereira.

POVOADOS — *Andrade-Pinto*: Sucupira; *Sebastião-de-Lacerda*: Maçambará; *Soledade-de-Rodeio*: Jeruaba; *Taireté*: Japeri.

LIMITES — Rio-das-Flores; Paraíba-do-Sul; Petrópolis; Nova-Iguaçu; Itaguai; Barra-do-Piraí; e Marquês-de-Valença.

RIOS — Município situado quase que inteiramente na bacia do Paraíba, conta com diversos cursos d'água, notando-se o rio Paraíba e o seu afluente pela margem direita, o ribeirão Ubá.

RELÊVO — Situado na serra do Mar, conta êste território com as serras do Couto, da Viúva e outras.

CLIMA — Excelente, constituindo as localidades atravessadas pela Divisão Auxiliar, verdadeiros sanatórios, cada vez mais procurados não só por enfermos e convalescentes, como por veranistas. Temperatura média: 20°,5.

PRODUÇÃO — É a agricultura que, bem desenvolvida e variada, constitui a base da renda municipal, produzindo tomate, favas, legumes, bananas, milho, feijão, e arroz. Segue-se a pecuária, com 147 318 cabeças de gado, sendo 27 372 de bovinos. A criação de aves domésticas soma 92 320 cabeças.

Na indústria notam-se fábricas de massas alimentícias, de produtos químicos, de papel, de tecidos e de artefatos de minerais não metálicos. Produz, ainda, o município em quantidade apreciável: ovos, leite, aguardente, carvão e couros salgados. Preço das terras: de Cr\$ 2 000,00 (em capoeiras) a Cr\$ 5 000,00 (para lavoura em geral).

VIAÇÃO — O município é cortado por três linhas da Central, que nêle possui cêrca de 60 estações, facilitando-lhe o transporte dos produtos e o desenvolvimento das indústrias

Possui ainda várias estradas de rodagem tôdas elas franca-mente trafegáveis por automóvel. Entre estas destacam-se a que vai de Vassouras a Mendes, com 20 quilômetros de extensão e a que vai de Vassouras a Sacra-Família-do-Tinguá com um ramal para a sede do distrito de Ferreiros. De Pati-do-Alferes a estrada que acompanha a linha desde Japeri, toma o rumo leste e vai com cêrca de 39 quilômetros, até a sede do município de Petrópolis, passando pela povoação Santa-Catarina, dêste município.

A viagem de automóvel, entre Vassouras e a Capital-Federal, passando por Taireté é feita em cêrca de 3 horas.

* * *

Logo depois da estação a linha transpõe um pontilhão de 6,00 m e tomando a direção noroeste sobe até o km 150,700. Depois, acompanhando a vertente setentrional do rio das Pedras, que rola encachoeirado no fundo do vale pitoresco, desce até as proximidades da margem direita do Paraíba, transpondo aí o referido rio das Pedras pela ponte de Vassouras (31,80 m), que serve também à bitola larga e que dista cento e cinqüenta metros de

Barão-de-Vassouras — Km 154,667

Vassouras, Barão-de-Vassouras, Caetano-Furquim e, novamente, Barão-de-Vassouras; são êstes os nomes por que tem passado a primitiva Rio-das-Mortes.

FRANCISCO JOSÉ TEIXEIRA LEITE, barão de VASSOURAS, chefe de influente família oriunda do município.

A estação fica situada no km 128,528 da bitola larga.

No pequeno trecho que vai da cidade a Barão-de-Vassouras a linha cruza (passagens inferiores) quatro estradas de rodagem.

Voltando sôbre o caminho percorrido, o trem retranspõe a citada ponte de Vassouras e pelo trilho intercalado no leito da bitola larga até Desengano continua a sua marcha em demanda desta estação.

As pequenas casas, modestas mas alegres, os tratos de terra lavrada, junto às águas abundantes do Paraíba, predispõem favoravelmente o espírito do passageiro observador.

Na outra margem do rio, contrastando com a modéstia das humildes moradas, importante propriedade agrícola cujos apêndres aparecem entre luxuriante arvoredo.

E' o Patronato de Menores, pertencente ao Ministério da Agricultura e instalado no edifício da antiga e opulenta fazenda Santa-Mônica.

Depois de cruzar a estrada de rodagem por um viaduto, o trem atravessa (km 156,190) a bela ponte do Desengano, de 173,020 m, em curva,* entrando no município de Marquês-de-Valença e chegando a

* Esta ponte dá também passagem à estrada de rodagem.

DESENGANO — Km 157,815

Desengano está no meio da vila do mesmo nome que é um distrito de Marquês-de-Valença. Situada em larga planície, entre o Paraíba e a serra das Cruzes, a povoação possui uma linda igreja, um vasto e sólido prédio que abriga o Asilo-Isabel, e alguns bons edifícios pertencentes à Central.

Desengano é, como dissemos acima, estação comum à Linha do Centro, que daí continua na direção nordeste.

Depois de Desengano o trem toma a direção norte e começa a galgar a serra das Cruzes, oferecendo, à direita, uma empolgante vista panorâmica (km 161).

No km 162,190, cruza, pela ponte do Capim-Plantado (13,00 m), um pequeno afluente do rio Quirino.

Pouco além é a margem direita do rio Quirino atingida pela linha no ponto em que se apresenta, transpondo o rio, um estreito e elegante aqueduto de cimento armado (km 164).

Acompanhando o curso do rio, o trem toma a direção oeste e prossegue até

Quirino — Km 166,155

Toma o nome do rio acima mencionado.

Sempre na direção supracitada, e em sentido contrário ao curso encachoeirado do Quirino, continua o trem por entre as elevações do acidentado terreno. Os morros apresentam-se forrados, na sua maioria, pelo alaranjado veludo do capim gordura (*Panicum melinis*) em florescência. Léguas a fio o interminável tapête se estende sôbre a morraria outrora recoberta pelo oceano verde-escuro de milhões e milhões de cafeeiros.

A direita do trem, coberto de fechado capoeirão em que predomina a sonolenta embaúba, surge um elevado outeiro; aproximando-nos da extinta estação

Carvalho-Borges — Km 170,333

Eng.º JOÃO DE CARVALHO BORGES FILHO, um dos gerentes da antiga União Valenciana.

A estação não funciona, se bem que o prédio ali permanece, abandonado e resistente.

Cento e cinquenta metros após a estação e atravessado o rio Quirino, pela Ponte-Alta, de 33,40 m. O trem prossegue em marcha ascendente para ganhar o divisor das águas do Paraíba e do rio Prêto; o Quirino é ainda transposto; por fim, é aquêle divisor atingido, na cota 582 (km 174), tomando então a linha a direção nordeste.

Apanhando as nascentes do rio Estêves o trem desce pela direita daquele rio, transpondo-o um pouco antes de

Estêves — Km 176,122

Nome da fazenda belamente situada um pouco antes, a uma centena de metros à direita da linha.

Há na localidade, uma usina de laticínios pertencente a AXEL MALM.

Depois da estação, o trem acompanha o curso do rio Estêves, atravessando-o ainda, antes de chegar a

Chacrinha — Km 179,963

Nome de antiga fazenda, fundada por MANUEL PEREIRA DE SOUSA BARROS, barão de VISTA ALEGRE. Essa fazenda dista 7 quilômetros da estação.

Logo depois de Chacrinha o trem corta mais uma vez o rio Estêves e, prosseguindo em marcha ascendente, chega a

MARQUÊS-DE-VALENÇA

Rio	182,850 km
Santa-Rita-de-Jacutinga	75,559 km
Altitude	541,215 m
Latitude sul	22° 15' 44",0 *
Longitude W. Gr.	43° 41' 54",0

Antigo aldeamento de índios Coroados (*Puris*), fundado em fins do século XVIII por JOSÉ RODRIGUES DA CRUZ e seu sobrinho JOSÉ RODRIGUES PEREIRA DE ALMEIDA, auxiliados pelo capitão INÁCIO DE SOUSA WERNECK.

O vigário de Sacra-Família MANUEL GOMES LEAL, aí fêz erigir, em princípios do século passado, uma capela sob a invocação de Nossa Senhora da Glória, tomando a aldeia o nome de Valença em honra a D. FERNANDO JOSÉ DE PORTUGAL, marquês de AGUIAR, descendente dos nobres de Valença.

Vila criada por alvará de 17 de outubro de 1823 passou a cidade por lei provincial n.º 961, de 29 de setembro de 1857.

Conta 2 162 prédios, 30 ruas, 1 avenida e 3 praças ajardinadas, erguendo-se em uma delas o busto do Dr. PAULO DE FRONTIN, diretor da Central, sob cuja administração foi encampada a antiga União Valenciana, em outra praça ergue-se também o busto do comendador JANUZZI, benfeitor da cidade.

Possui belos edifícios, como a Câmara, o Teatro-Glória, o Palácio-Episcopal, o esplêndido palácio do visconde do RIO PRÊTO, hoje pertencente aos herdeiros do coronel MANUEL J. CARDOSO, o Quartel do 5.º Grupo de Artilharia, o Quartel Estadual, o Grupo Escolar Casimiro de Abreu, a Casa de Caridade, a Escola Profissional, a Igreja Evangélica Batista, etc.

As oficinas da 9.ª Inspetoria da Locomoção e o Depósito de Máquinas ocupam espaçosos prédios, pertencentes à Central, que também aí possui as confortáveis e elegantes moradas dos Inspectores da Linha (5.ª Inspetoria) e a Locomoção. Aí estão

* Ponto de referência: estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

instaladas as importantes Oficinas da Linha, a que nos referiremos adiante.

Os edificios particulares de Marquês-de-Valença obedecem quase todos a uma graciosa linha arquitetônica, sendo que os edificios antigos revelam a opulência e o luxo de uma passada idade de ouro.

De entre os seus quatro cemitérios destaca-se o de Riachuelo, com alguns túmulos de apreciável riqueza; notemos, entre êstes, o de PEREGRINO JOSÉ D'AMÉRICO PINHEIRO, visconde de IPIABAS, falecido em 1882, na fazenda Oriente, de sua propriedade; o de RITA LEOPOLDINA PIMENTEL, condessa de PIMENTEL; o de DOMINGOS CUSTÓDIO GUIMARÃES, visconde do RIO PRÊTO, nascido a 7 de setembro, em 1802, e falecido no mesmo dia 7 de setembro, em 1868; e o do tenente FERNANDO JOSÉ DE SOUSA WERNECK.

A catedral, sob a invocação de Nossa Senhora da Glória, é um vasto templo, belamente situado na base do morro do Mascate e dando frente para a importante e movimentada rua Saldanha Marinho.

Marquês-de-Valença é dotada de boa iluminação elétrica, esgotos e água canalizada. Tem uma excelente biblioteca * com 5 mil volumes, conta 2 jornais periódicos, 3 escolas primárias, 2 cursos de ensino secundário, um magisterial e um profissional.

Nota-se na cidade um grande movimento de operários; a atividade comercial é regular, havendo bons estabelecimentos e bem abastecidos.

Famosa cidade de verão, Marquês-de-Valença é, como Vasouras, Engenheiro Paulo de Frontin, Pati, Mendes, Jeruaba e outras localidades serranas servidas pela Central, muito procurada por veranistas, que, na estação calmosa, lhe dão um encantador movimento social.

E' sede de bispado. População da cidade: 10 709 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 49; de ensino primário 44; secundário 2; doméstico 1; magisterial 1; e de categoria não especificada 1.

HOTÉIS — Hotel dos Viajantes e Hotel Valenciano.

POPULAÇÃO — 37 032 habitantes.

SUPERFÍCIE — 1 297 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Marquês-de-Valença, Desengano, Pentagna, Santa-Isabel do Rio-Prêto e Parapeúna.

POVOADOS — Chacrinha, Quirino e outros.

* Entre as suas preciosidades conta a Biblioteca a coleção completa da *Revista dos Dois Mundos*, que pertenceu a GUISOR e foi arrematada em Paris pelo Dr. CARLOS AUGUSTO DE OLIVEIRA FIGUEIREDO.

LIMITES — Estado de Minas-Gerais, Rio-das-Flores, Vasouras, Barra-do-Pirai e Barra-Mansa.

RIOS — Situado nas bacias do Paraíba e do Prêto conta estes municípios, entre seus cursos d'água, os rios Bonito, das Flores, Prêto e Paraíba.

RELEVO — Território situado em região acidentada conta entre outras, as serras da Taquara, da Charneca, da Conceição e outras, ramificações da Mantiqueira.

CLIMA — Sêco, ameno e proverbialmente salubre. Temperatura média: 17°5.

PRODUÇÃO — A base da renda municipal é a pecuária, que conta 100 500 cabeças de gado, sendo 70 000 de bovinos. A criação de aves domésticas possui 20 000 cabeças. A agricultura, variada e desenvolvida, produz principalmente laranja, tangerina, café, limão, manga, milho e abacate. na indústria notam-se fábricas de tecidos, de manteiga, de queijo e estabelecimentos para produção de aguardente. O expoente máximo, porém, das suas indústrias, são as oficinas * da 3.^a Divisão da Central, onde o poder e a precisão das máquinas (algumas de fabricação da própria oficina) condizem com a habilidade e a diligência do operário que nela labuta e produz. Exporta café, cereais, fumo, fruta, fubá, sabão, lenha, aguardente, açúcar, tecidos, tijolos, telhas, etc. Preço das terras: de Cr\$ 2 000,00, o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 5 000,00 (para café, hortaliças, etc.).

VIAÇÃO — O município é servido pela Central, que nêle possui 188 km de linha, e pela Rêde Mineira de Viação. Todos os seus distritos são ligados à sede por boas estradas de rodagem, na sua maioria já adaptadas ao trânsito de automóveis.

* * *

Partindo de Marquês-de-Valença a linha corta o córrego Barroso e, tomando a direção nornoroeste, transpõe o rio das Flores por uma ponte de 19,65 m (km 186,479).

Galgando, por uma rampa de 3,840 m, o divisor das águas dos rios Bonito e das Flores, o trem corta a estrada de rodagem (km 188) e vai a

General-Osório — Km 189,987

General MANUEL LUÍS OSÓRIO, marquês do ERVAL, o MURAT nacional, uma das mais lídimas glórias do valor militar brasileiro.

Osório, foi o primitivo nome, tomado de um antigo sitiante da localidade.

A estação, transformada hoje em morada de trabalhadores, não funciona.

* Essas oficinas foram criadas pelo Dr. MÁRIO CASTILHOS, quando engenheiro residente em Marquês-de-Valença. Elas representam um dos muitos e relevantes serviços que a Central deve à atuação dinâmica e à notável proficiência daquele engenheiro.

Agora em declive, a linha continua na direção supracitada. Depois de cortar ainda a estrada de rodagem, o trem atravessa o córrego Cantagalo, e chega a

Santa-Inácia — Km 192,981

Situada em terras da fazenda Santa-Inácia, que se vê à direita, rodeada de palmeiras.

Serve às importantes fazendas Riachuelo, Bemposta, Paraguai e Santo Antônio.

Ao sair da estação, a linha sobe até atingir a cota 576; depois continua em busca das águas do rio Bonito, cuja margem direita é atingida por breve trecho, até a ponte do km 196,751 (17,60 m), pela qual é transposto o referido rio. Antes dessa ponte o trem passa sobre largo bueiro, por onde se escoam as águas do ribeirão das Cobras; depois da ponte a linha se desenvolve em rampa forte, passando pela estação

PENTAGNA — Km 197,949

Primitiva Rio-Bonito. A estação toma o nome da sede distrital em que está situada. Esta vila, localizada no fundo do vale é pitoresca e dominada por graciosa igreja que se ergue no cimo de um outeiro isolado.

A estação serve às fazendas da Cachoeira e das Cruzes.

Ao partir de Pentagna a linha toma a direção nordeste, atravessa duas vezes o córrego Fabiano e procura, por dificultoso traçado, o alto da serra da Taquara; atingida a garganta do Alto-do-Brilhante (cota 594) o trem começa a descer e passa por

Coroas — Km 202,788

É uma parada. Toma o nome da fazenda em cujas terras foi construída. Essa fazenda foi fundada por ESTÉVÃO RIBEIRO DE RESENDE, conde de VALENÇA e pertenceu depois à marquesa de CAMBOLÁS.

Deixando Coroas o trem inflete por um breve trecho, para o rumo oeste; o horizonte é largo e limitado ao fundo pela longínqua serra Negra. Tomando a direção nordeste passa o trem pelo sítio em que foi outrora a parada Guimarães (quilômetro 206,464) e depois, já em rumo noroeste, transpõe uma ponte de 9,15, construída sobre pequena cachoeira formada pelo ribeirão Macuco.

A linha corta a estrada de rodagem, primeiro, por passagem de nível; depois, por meio de um viaduto que fica junto a plataforma de

Alberto-Furtado — Km 208,914

Primitiva Santa-Delfina. ALBERTO FURTADO, engenheiro da antiga União Valenciana.

Serve à fazenda Bolívia (município de Rio Preto).

Essa fazenda, que dista 18 km da estação, possui instalações elétricas, cerca de 1 000 reses e uma fábrica de laticínios (Manteiga Barreadense).

De Alberto-Furtado parte uma estrada de rodagem que em território fluminense se dirige a Pôrto-dos-Índios; paralelamente, na outra margem do rio, corre também uma estrada mineira de grande trânsito, passando pela localidade referida e ramificando-se depois para diversos rumos.

Nesta estação está instalado um pôsto fluminense de vigia fiscal. Uma ponte interestadual, de armação metálica, liga as duas margens do rio.

Continuando na direção supra indicada, e tendo à direita as águas tranqüilas e negras do rio Prêto, prossegue o trem, no sentido oposto ao do curso do rio.

Um pouco depois de transposto o ribeirão Santa-Delfina, aparece aos olhos do passageiro a cachoeira do Criminoso ou melhor, as *corredeiras* do Criminoso, formadas pelo rio Prêto.

A breve trecho dessa cachoeira, o trem inflete para sudoeste, sempre marginando o rio Prêto. E esta será a sua direção geral, até transpor o citado rio, já nas proximidades da estação *terminus* do ramal.

Caminha o trem à beira do rio tranqüilo. Surge, além, a fazenda São-José, que se vê na outra margem.

Coutinho — Km 214,510

Primitiva Parada Sousa-Lima. Coronel FRANCISCO ALVES COUTINHO, atual proprietário da sobredita fazenda, outrora pertencente ao barão de SOUSA LIMA.

Logo depois de Coutinho é transposto o córrego São-José. A paisagem é sedutora.

No km 218 o trem passa pelo sítio onde foi a parada do Ventura. Nessas imediações fica, à esquerda, a velha fazenda São-João-da-Mata.

Debruçadas sôbre a margem oposta do rio, vão surgindo habitações humanas que se adensam, à medida que o trem marcha.

Destacando-se enfim, da alvura de ampla igreja que lhe fica ao centro, aparece, longe, um grupo de majestosas palmeiras.

O trem transpõe o rio Ubá, por uma ponte de 10,00 m (km 220...).

Aproximamo-nos de

PARAPEÚNA — Km 221,304

que serve à cidade, situada do outro lado do rio Prêto e que é sede do município mineiro de

RIO-PRÊTO — Km 221,308

Altitude	422,515 m
Latitude sul	22° 05' 22",5 *
Longitude W. Gr.	43° 49' 38",0

* Ponto de referência: igreja matriz.

Paróquia em 24 de julho de 1832, a povoação do Presídio-do-Rio-Prêto, era, em 15 de abril de 1844, elevada à categoria de vila, que foi suprimida em 46, restaurada em 50, novamente suprimida em 54, restaurada ainda em 57, e transferida em 64 para a povoação de Nossa-Senhora-do-Pôrto-do-Turvo, do município de Aiuruoca, com a denominação de Vila-Bela-do-Turvo. Voltou, em 70, para o seu primitivo berço, sendo finalmente elevada à categoria de cidade em 21 de setembro de 1871.

E' a menos importante das cidades servidas pela Central do Brasil, que ainda não conseguiu fazê-la assimilar a seiva de progresso e vitalidade observada em todos os núcleos de população por onde passa o aço mágico dos trilhos da Estrada. A velha Rio Prêto persiste na exceção; por isso mesmo talvez que, pròpriamente, ela não é atravessada pela linha; a estação que a serve, fica em estranho território.

Rio Prêto está assente nas fraldas dos elevados morros da Formiga, da Gramma, e dos Beatos, que desabam sôbre a margem esquerda do rio Prêto.

Sólida ponte de ferro, de 55 metros, liga a estação à rua Venceslau Brás que vai dar à frondosa e ajardinada praça principal da *urbs* sossegada.

Em frente a essa praça, ergue-se, abrigada entre palmeiras e sob a invocação do Senhor dos Passos, a ampla matriz da cidade minúscula. Da praça Barão de Santa Clara, se irradiam as ruas, entre as quais a do Doutor Esperidião, larga, calçada a lajes, arborizada e com boas edificações.

A cidade possui água canalizada, luz e fôrça elétrica, 347 prédios, 10 ruas, 9 travessas e 3 praças.

Conta 3 escolas primárias, 1 curso de ensino magisterial, 3 jornais periódicos, 2 cinemas, 2 institutos de assistência e matadouro. Possui dois cemitérios, um dêles bem em frente à praça principal, à meia encosta do morro e amparado por enegrecidos muros de alvenaria. Há, além da matriz, 6 igrejas no município. População da cidade: 1 564 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 19; de ensino primário 13; magisterial 1.

HOTÉIS — Hotel Central e Hotel Glória.

POPULAÇÃO — 10 629 habitantes.

SUPERFÍCIE — 918 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Rio-Prêto; Santa-Bárbara-do-Monte-Verde (18 km); São-Sebastião-do-Barreado (19 km).

POVOADOS — *Rio-Prêto*: Conceição-do-Monte-Alegre, 12; Três-Barras, 15; *Santa-Bárbara-do-Monte-Verde*: Araxá, 18 Pirapetinga, 15; *São-Sebastião-do-Barreado*: Pasto-dos-Índios.

LIMITES — Bom Jardim de Minas; Lima Duarte, 40; Juiz de Fora, 78; Estado do Rio de Janeiro; e Santa Rita de Jacutinga.

RIOS — Situado no vale do rio Prêto, conta êste município com grande número de cursos d'água e cachoeiras, sendo de

notar: o rio Prêto, o ribeirão Monte-Verde (com as cachoeiras Monte-Verde, de 3 00 C. V. e Serra, de 1 800 C. V.) o ribeirão Sant'Ana (com a cachoeira Sumidouro, de 2 100 C. V.) e o ribeirão São-Luís: (com a cachoeira do mesmo nome, de 1 202 C. V.).

RELEVO — Situado em território acidentado, conta este município com as serras de Lima-Duarte, Negra, do Empossado, do Chora (cujo pico culminante tem de altitude 1 725 m) e outras mais, tôdas pertencentes à Mantiqueira.

CLIMA — Saudável, com a temperatura média de 17º,0.

PRODUÇÃO — É a pecuária a base da renda municipal, com 150 165 cabeças de gado, sendo 98 000, de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 250 000 cabeças. Na agricultura que é variada, sobressai a produção de milho, café, feijão, arroz e mandioca. O município produz, também, em grande quantidade leite, ovos, lenha, açúcar de engenho e madeira. Preço das terras: de Cr\$ 1 500,00 o alqueire geométrico (em capoeiras) a Cr\$ 4 500,00 (em matas e próximas à sede municipal).

VIAÇÃO — Várias estradas de rodagem cortam o território, ligando-o aos municípios vizinhos. A adaptação dessas estradas ao trânsito de automóveis se vai rapidamente verificando. A estação de Parapeúna serve à importante fazenda Santa Fé.

* * *

Prossegue o trem, subindo o vale do rio Prêto; no km 222,504 é o ribeirão São-Pedro cortado por uma ponte de 11,00 m; no km 224,006 a linha atravessa uma ponte de 10,00 m; o rio Tinto é por sua vez atravessado no km 229,500 e o córrego São-Luís no km 230...

Transpondo ainda o ribeirão Madalena, por uma ponte de 19,80 m (km 231,630), o trem defronta, na outra margem do rio, a povoação Taguá (contr. de *itá*, *guaba*, pedra ou argila de comer, barreiro) e chega a

Fernandes-Figueira — Km 232,020

Primitiva São-Luís. MANUEL FERNANDES FIGUEIRA, secretário da Estrada.

Vê-se à esquerda a fazenda São-Luís, que pertenceu a PEDRO RIBEIRO DE SOUSA RESENDE, barão de VALENÇA.

A estação serve às fazendas Tromba-d'Anta, Antônio-Barros e Soledade, situadas em território mineiro.

O trem passa pela fazenda Glória (km 235,754). Um pequeno estribo, sólido e elegante, à esquerda da linha, serve à reterida fazenda.

Do outro lado do rio fica a povoação de Três-Barras; no km 235,800 é transposta uma ponte de 11,00 m; e no km 236,900 passa o trem por um pontilhão.

Coronel-Cardoso — Km 238,237

Primitiva Cardoso. Coronel MANUEL JOAQUIM CARDOSO, proprietário da fazenda São-Fernando, que fica à esquerda, nas proximidades da linha, e que pertenceu a JOAQUIM DE CAMPOS NEGREIROS, barão da CRUZ ALTA.

É uma das fazendas mais importantes do município, contando ainda grandes lavouras de café. Possui usina elétrica e uma fábrica de alumínio.

A estação serve também às fazendas São-Silvestre, São-Paulo e da Lagoa, esta última situada em território mineiro.

Cêrca de quatrocentos metros além da estação é transposto o ribeirão São-Fernando, por uma ponte de 41,80 m. Ao longe, à esquerda, vê-se a usina de eletricidade da fazenda São-Fernando, assente em pequena cachoeira formada pelo ribeirão.

O trem marcha, sempre à margem do rio Prêto, que corre no espaçoso vale formado pela serra da Taquara, à esquerda, e as de São-Lourenço e dos Teixeiras, mais afastadas, à direita.

Relembrando os castelos feudais das margens do Reno, surge à direita, na margem oposta do rio, uma vasta edificação ou antes, uma série de edificações conjuntas.

É a casa de morada da velha fazenda Santa-Clara, construída quase na foz do ribeirão do mesmo nome; à esquerda, no mesmo meridiano e em território fluminense, fica a fazenda Santa-Teresa.

Ligando as duas margens do rio havia uma ponte * interestadual, situada um pouco antes da fazenda Santa-Clara, que por sua vez fica quase em frente da estação

João-Honório — Km 242,256

A estação serve às fazendas São-Bento e Lambari do município de Rio Prêto.

Depois da estação é visto, à direita, o morro Santa-Clara. No km 245,670 é transposto o córrego Indaiá, por uma ponte de 28,00 m.

À margem direita desse córrego está situada a fazenda São-Francisco, bem junto à linha, de que é separada por sólido muro de arrimo, construído na aba de um corte. Assim, o sítio em que está a fazenda se faz notar pela sua graciosa posição em face da Estrada.

Cêrca de dois quilômetros adiante desta ponte aparece a cachoeira Barbosa-Gonçalves, próxima da estação

* Essa ponte era de arceira e fôra construída em 1831. Por ela passara CAXIAS, em 1845, com as fôrças que iam bater, em Minas, os revolucionários de FEIJÓ. As fôrças que defendiam o govêrno em 1930, mals avisadas, demoliram-na.

Barbosa-Gonçalves — Km 247,256

Dr. JOSÉ BARBOSA GONÇALVES, ministro da Viação ao tempo da construção da linha.

Ligando as duas margens do rio há também aqui uma ponte interestadual situada aquém da estação.

As fazendas Dona-Ana-Caetano, Roldão, Boa-Vista, Viúva-Gama, Aleixo, São-José-da-Cachoeira, em território mineiro; e São-Matias e Sant'Ana, em território fluminense, são servidas pela estação.

No km 250,980 a linha corta a estrada de rodagem por meio de um viaduto; logo depois passa por largo bueiro.

Estamos a deixar o território fluminense; com efeito, no km 251,590, em cujas imediações fica situada a fazenda São-Matias, é o rio Prêto transposto por uma bela ponte de 54,00 m, construída sôbre esplêndida cachoeira.

Entra o trem no município mineiro de Santa-Rita-de-Jacutinga; a linha toma a direção noroeste. O terreno muda de aspecto apresentando morros próximos e elevados; a vegetação é mais densa.

Vamos subindo a margem esquerda do rio Prêto, cujo vale bellissimo, empolga-nos a atenção. Na vertente oposta aparece a fazenda Coronel-Carvalho, junto às águas do rio, em plano inferior, pois o trem vai sulcando a vertente elevada do suntuoso vale, cujo silêncio é quebrado, além, pelo rumor fragoroso da linda cachoeira das Areias, formada pelo Bananal, cujo curso é agora seguido pela linha.

Avista-se, na outra vertente, o traçado da linha da Rêde Mineira de Viação, que se dirige para o sul. No km 257,488 é varado o morro das Areias, por um túnel de 136,00 m; à esquerda, transpondo o Bananal, delinea-se a ponte da Rêde Mineira.

Um quilômetro além do túnel fica a cidade de

SANTA-RITA-DE-JACUTINGA *

Rio	258,228 km
Altitude	441,205 m

Toma o nome do município em cuja sede está situada, à margem esquerda do ribeirão Jacutinga e na base do morro da Aparecida.

A cidade está assente na confluência do referido ribeirão com o rio Bananal. Sólida ponte de cimento armado, sôbre o Jacutinga, dá acesso à parte principal da cidade, onde se ergue, à meia encosta de um outeiro, a igreja matriz, sob a invocação de Santa Rita.

Limpa e bem cuidada, entre os serros verde-negros que constituem o relêvo do terreno circunjacente, Santa-Rita apresenta um aspecto pitoresco e acolhedor, que agrada ao turista ressecado pelo pó de algumas horas de viagem no caminho rubro da antiga União Valenciana.

* *Yacú-tinga*, o jacu branco (*Penelope leucoptera*).

A cidade possui bons prédios, entre os quais o hospital de caridade custeado pela Irmandade de Nossa Senhora Aparecida. Conta 341 prédios.

Tem água canalizada e luz elétrica. População da cidade: 1 464 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

POPULAÇÃO — 6 356 habitantes.

HOTÉIS — Hotel Central.

DISTRITOS — Santa-Rita-de-Jacutinga e Itaboca (ex-Boqueirão).

POVOADOS — *Itaboca*: Cruzeiro e Vargem-do-Sobrado.

LIMITES — Bom-Jardim-de-Minas, Rio-Prêto, Estado do Rio-de-Janeiro e Liberdade.

RIOS — Situado no vale do rio Prêto conta êste município com alguns cursos d'água e cachoeiras, sendo mais notáveis: o rio Prêto, o ribeirão da Jacutinga (formando as cachoeiras Areias ou Santa-Rita, de 6 104 C.V. e Pacau, de 1 337 C.V.), o rio do Bananal e outros.

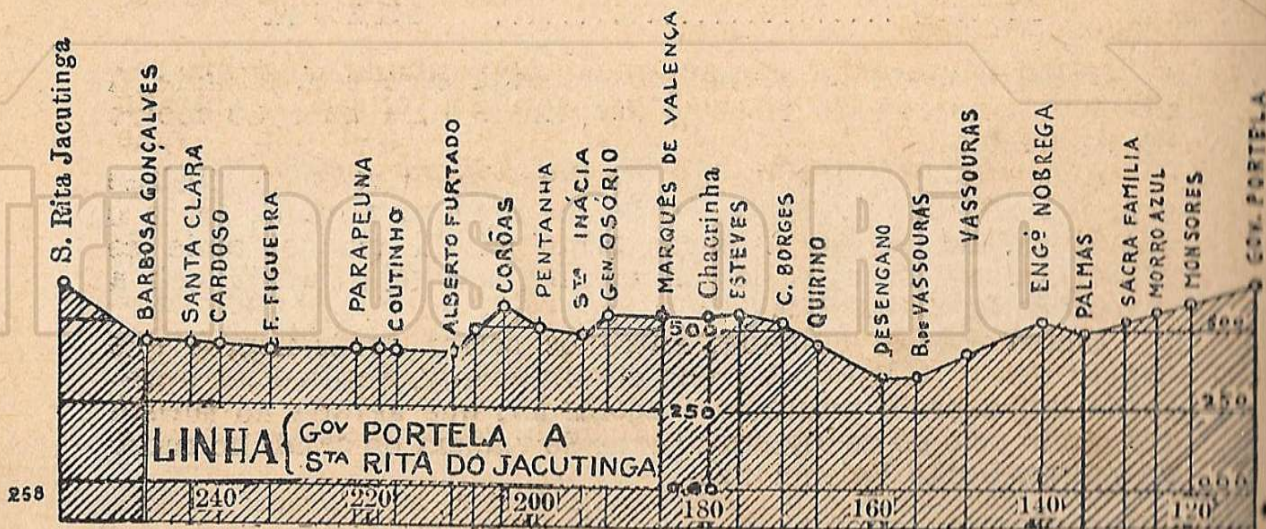
RELEVO — Situado na Mantiqueira conta êste município com um território acidentado, no qual sobressaem as serras dos Teixeiras, da Candonga, do Lagarto e outras.

CLIMA — Salubre e ameno.

VIAÇÃO — Além da Central é o município servido pela Rêde Mineira de Viação.

* * *

E aqui termina o ramal de Santa-Rita-de-Jacutinga, que liga tôda a região do sul de Minas à linha-tronco da Divisão Auxiliar.



SUB-RAMAL DE AFONSO-ARINOS

O sub-ramal de Afonso Arinos é constituído, na sua mor parte, pela antiga Estrada de Ferro Rio das Flores que, já em 1874, pensava em ligar em Marquês-de-Valença, as suas linhas às da União Valenciana. A linha parte da estação de

MARQUÊS-DE-VALENÇA — Km 182,860

Logo depois da estação o trem corta o córrego Barroso, afluente do rio das Flores, e tomando a direção nordeste, segue mais ou menos o traçado da antiga estrada de rodagem de Marquês-de-Valença a Rio-das-Flores.

No km 187... é cruzada a estrada de rodagem (passagem inferior.)

Para atravessar, no km 187,755 (ponte de 7,00 m), o ribeirão Manuel-Pereira (cujo curso é mais ou menos paralelo ao do rio das Flores) a linha toma, por breve trecho, a direção leste; transposto o ribeirão, o trem inflete para o norte e chega a

Engenheiro-Dunham — Km 189,962

Dr. JOSÉ VALENTIM DUNHAM, sub-diretor da extinta 6.^a Divisão (hoje 1.^a), engenheiro a quem muito devem os trabalhos de construção não só da Divisão Auxiliar (então Melhoramentos do Brasil) como dos ramais de Mangaratiba, Piranga, Lima-Duarte, etc.

À esquerda, na baixada, fica a fazenda Santa-Rosa.

Tomando de novo a direção leste, o trem prossegue, deixando dentro em pouco o município de Marquês-de-Valença para entrar no de Rio-das-Flores.

Depois de cortar a estrada de rodagem mencionada, a linha toma ainda a direção norte. No km 193 encontra-se, à direita, o desvio de uma vasta pedreira.

No km 194... é transposto um pontilhão; à direita aparece pequeno cemitério abandonado.

Outro pontilhão surge adiante acompanhado, logo em seguida, de uma passagem inferior; aqui se verifica a entrada da antiga Estrada de Ferro Rio das Flores — à direita — hoje transformada em estrada de rodagem. Estamos em

TABOAS — Km 195,515

Toma o nome da vila em que está situada e que constitui a sede do 3.^o distrito do município que vamos percorrendo. A vila fica à direita, é pitoresca, e tem como rua principal um trecho da estrada de rodagem de Comércio, que a atravessa pelo meio. Possui uma pequena igreja cuja parte posterior é avistada do trem.

De Taboas partia o ramal de Comércio, hoje transformado em estrada de rodagem.

Atravessando a estrada de rodagem a que já nos referimos, vai o trem descendo o vale formoso do ribeirão Manuel-Pereira, que fica à direita.

Paralela à linha, desenvolve-se a estrada de rodagem. O trem passa pelo local da demolida estação de

Machado-da-Cunha — Km 199,278

JOSÉ VIEIRA MACHADO DA CUNHA, hábil engenheiro da antiga União Valenciana.

Inflitando para o rumo leste o trem corta um pequeno córrego (km 200,400), para daí a momentos passar por entre duas filas de casas, entre estas a de uma importante fábrica de meias. E cortando a estrada de rodagem, pára na estação

RIO-DAS-FLORES

Rio	201,970 km
Afonso-Arinos	40,825 km
Altitude	510,923 m

Elevada à categoria de paróquia em 8 de outubro de 1855, passou, em 17 de março de 1890, à dignidade de vila, e a cidade por lei estadual n.º 2 335, de 27 de dezembro de 1929. Foi distrito do município de Marquês-de-Valença.

Cidade pequena (conta 140 prédios) e pitoresca, possui água canalizada, iluminação, fôrça elétrica e telefonia.

Entre os seus edifícios destacam-se a matriz, graciosamente situada, a Câmara e o Forum; êstes últimos, de construção moderna e elegante. Possui uma escola primária. População da cidade: 598 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 13, de ensino primário.

HOTÉIS — Hotel Itália.

POPULAÇÃO 7 832 habitantes.

SUPERFÍCIE — 493 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Rio-das-Flores, Abarracamento, Manuel Duarte e Taboas.

POVOADOS — *Rio-das-Flores*: Tôrres; *Manuel Duarte*: Cachoeira-do-Funil e Três-Ilhas.

LIMITES — Estado de Minas-Gerais, municípios de Paraíba-do-Sul, Vassouras e Marquês-de-Valença.

RIOS — Situado nas bacias dos rios Paraíba e Prêto, conta o município com êstes rios e alguns cursos d'água de menor vulto, como o rio das Flores e o ribeirão Manuel-Pereira, afluentes do Prêto.

RELEVO — Território do solo acidentado, conta com as serras da Taquara, das Abóboras e outras, ramificações da Mantiqueira.

CLIMA — Superiormente salubre, constituindo as localidades do município apreciáveis estações de verão.

PRODUÇÃO — A principal renda dêste município é a pecuária, contando 70 689 cabeças de gado, sendo 20 200, de bovinos. A criação de aves domésticas soma 40 000 cabeças. Café, cana de açúcar, milho e feijão são os principais produtos da agricultura. O município produz ainda, leite, aguardente, queijo e ovos. Preço das terras: de Cr\$ 3 000,00 o alqueire geométrico (para lavoura em geral e pastagens naturais) a Cr\$ 5 500,00 (em matas).

VIACÃO — O território é cortado na direção SO-NE pela Divisão Auxiliar; além desta, algumas boas estradas de rodagem ligam a sede municipal aos distritos e aos municípios vizinhos. De entre as estradas de rodagem destaca-se a que vai de Riódas-Flores a Sebastião-de-Lacerda, estação da bitola larga situada no município de Vassouras; esta estrada tem 24 quilômetros e é francamente trafegada por automóveis.

* * *

Agora na direção norte, prossegue o trem descendo o vale do ribeirão Manuel-Pereira.

No km 202,960 é êste rio cortado por uma ponte de 9,00 m. Mais além (km 205,700) a linha novamente transpõe o ribeirão, pela ponte de São-Leandro, que fica a montante do cachoeira do mesmo nome.

Lá está, ao fundo, a usina que fornece luz e fôrça elétrica à cidade de Rio-das-Flores. Aproximamo-nos da estação

Santa-Fé — Km 206,717

Primitiva Elói-de-Andrade. Deu-lhe o nome o barão de SANTA FÉ (JOSÉ RODRIGUES ALVES BARBOSA) cuja fazenda (do Bananal) é vista à direita; essa fazenda pertence hoje a JOSÉ MANUEL.

De novo na direção nordeste e tendo à direita os contrafortes da serra das Abóboras, o trem desliza pela margem esquerda do gracioso curso d'água que, no km 209,040 (ponte da Criméia — 8,00 m) passa para o outro lado da linha.

Cachoeira-do-Funil — Km 209,695

Toponímia da formosa cachoeira do Funil, formada pelo ribeirão que vimos acompanhando.

Logo adiante da estação é cortada mais uma vez a estrada de rodagem, junto à cachoeira acima referida e que é vista à esquerda, do trem.

A linha toma, pela última vez, a direção norte. No km 210,500 novamente corta a estrada de rodagem, que agora segue pela direita até Manuel Duarte.

A paisagem muda de aspecto; espaçosa várzea se apresenta, pontilhada aqui, ali, por grupos de virentes palmeiras;* ao norte, em forma de anfiteatro, no azul ferrête das elevações distantes, descortina-se a serra do Monte-Verde.

Paraíso — Km 211,981

Toma o nome de uma outrora opulenta fazenda, situada à esquerda e fundada pelo visconde do RIO PRÊTO.

A ampla casa de residência dessa fazenda é ligada à estação por uma alameda de palmeiras de cêrca de 200 metros.

A fazenda do Paraíso atesta o luxo, a vida confortável, e o gôsto apurado e fino dos abastados fazendeiros do segundo quartel do século passado, na região que era o centro da cultura do café.

As proporções do palácio, construído pelo braço escravo, a decoração dos salões, o mobiliário dos apartamentos, a ornamentação dos jardins, onde figuram estatuetas de grande valor artístico, tudo recorda uma época de grandeza que parece ter finalizado definitivamente, por dispersão, por mudança inexorável de hábitos rurais; as modernas gerações substituíram a permanência demorada e operosa nesses centros de prosperidade, pela embriaguez da locomoção nos *Fords* ligeiros, que as transportam à primeira estação férrea, caminho das grandes metrópoles encantadoras e absorventes.

Cêrca de mil e quinhentos metros depois de Paraíso chega o trem a

MANUEL DUARTE — Km 213,473

Toma o nome do distrito em cuja sede está localizada, à margem do rio Prêto e junto à foz do ribeirão Manuel-Pereira.

Linda ponte de cimento armado liga a estação ao território mineiro.**

A vila é de agradável aspecto, movimentada, com ruas limpas e boas edificações. A firma Olinto Belfort & Garcia aí possui uma importante usina de laticínios.

Deixando Manuel Duarte o trem se afasta um pouco da margem do rio Prêto, dela porém se aproximando de novo logo depois de transpor o ribeirão Jequitibá junto à plataforma da estação

* Um dêsses grupos circunda a casa de morada da fazenda Loanda, situada em uma ilha do rio Prêto, e nas imediações da foz do rio das Flores.

** Tem 2,80 m na calçada, e 1,40 m para os dois passeios laterais. Mede 111,60 m.

Santa-Rosa — Km 221,310

Construída em terras da fazenda que lhe deu o nome e que pertenceu ao conde de BAEPENDI.

Prossegue o trem pela margem direita do rio Prêto, cujas águas tranqüilas estarão sempre à vista até o ponto terminal da linha.

Guarda-Fernandes — Km 223,342

Era a antiga Independência. Tomou o nome atual em homenagem a um guarda-cancela da 3.^a Residência de São-Paulo. Esse benemérito funcionário sacrificou a própria vida, para salvar a de uma pobre mulher que ia ser esmagada por um trem.*

Descendo sempre a margem direita do rio Prêto, segue o trem em demanda da estação

Santa-Justa — Km 227,536

Toma o nome da fazenda Santa-Justa, cuja casa de morada é vista à direita, lembrando, com a solidez velha da sua construção pesada, a opulência de passadas eras. Foi fundada por JOSÉ ALVES DA SILVEIRA BARBOSA, barão de SANTA JUSTA.

A estação é o ponto terminal da estrada de rodagem que parte de Pedro-do-Rio, no município de Petrópolis e passa pela sede dos distritos de Salutaris e Inconfidência.

Logo adiante é transposto o rio Santa-Justa, por uma ponte de 10,00 m.

TRÊS-ILHAS — Km 229,457

Dão-lhe o nome três interessantes ilhas formadas aí pelo rio Prêto.

Serve à fazenda Três-Ilhas, outras fazendas estão em contacto com a estação por estradas de automóvel.

Moderna ponte de cimento armado, de 99,00 m, comunica a estação com a outra margem do rio, onde se acha a vila mineira de Três-Ilhas.

A povoação de São-José a 18 quilômetros, é também ligada à estação por excelente estrada de rodagem onde trafegam ônibus em correspondência com os trens.

Logo adiante entra o trem no município de Paraíba-do-Sul.

* Não confundir com o guarda cancela de igual nome, e que, nas chaves da estação Quintino-Bocaiúva, também salvou, com risco da própria vida, um passageiro que tentava atravessar as linhas no momento em que passava um trem.

Esse outro benemérito recebeu, como distinção pelo ato altruístico, a medalha humanitária.

São-Fidélis — Km 233,501

cujo nome provém de uma fazenda existente nas imediações.

Engenheiro-Carvalhais — Km 235,677

JOÃO DE BARROS CARVALHAIS, chefe de Distrito na Central e operoso auxiliar da construção da antiga Melhoramentos. Não muito distante desta, fica a estação

Santa-Mafalda — Km 238,455

Foi a fazenda Santa-Mafalda, fundada por JOSÉ MARIA DE CERQUEIRA VALE, barão de SANTA MAFALDA, que deu o nome à estação.

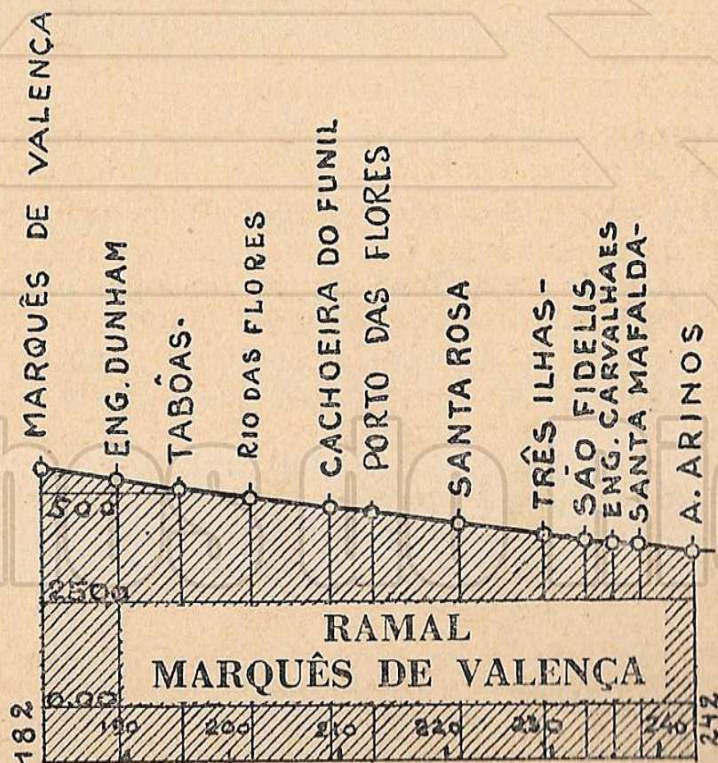
Vencendo o último trecho da linha, entra o trem no município de Três-Rios e chega a

AFONSO-ARINOS — Km 242,642

Primitiva Barra-Longa. AFONSO ARINOS DE MELO FRANCO, político mineiro e escritor elegante.

Está situada no km 229 da Linha do Centro, no meio de aprazível povoação, dotada de luz elétrica, e que possui algumas casas comerciais e uma usina de laticínios.

Os trens do ramal estão em correspondência com os da Linha do Centro.



RAMAL DE SÃO-PEDRO

O ramal de São Pedro, que constituía a linha principal da antiga Rio do Ouro, acompanha os encanamentos adutores das águas do rio São-Pedro, desenvolvendo-se na direção noroeste, mais ou menos paralelamente à linha-tronco.

Os seus trens continuam a partir da estação Francisco-Sá,* situada na rua São Cristóvão, junto à cancela de cruzamento da linha-tronco com a referida rua.

E seguem, pela mencionada linha-tronco até

Del-Castilo — Km 7,892

No Distrito-Federal a linha é sempre acompanhada pela avenida Automóvel Clube (antiga estrada da Pavuna) que se vê à esquerda, no trecho que vamos percorrendo e no qual existe um pontilhão. À esquerda também, em breve aparece o cemitério de

Inhaúma — Km 9,570

Inhaúma, alter. de *Anhumas*, corr. de *nhã-um* com a posição do artigo português *a*; diz-se também *inhuma*, *inhaum*, *anhyma*. Significa ave preta (*Palamedea carnuta*); ave armada de um corno móvel e ponteagudo sobre a cabeça e que vive nas regiões pantanosas do interior do Brasil.

Esta situada em território do 19.º Distrito Municipal, paróquia de São Tiago Maior de Inhaúma.

Logo depois da estação o trem cruza a linha de bondes. Vêem-se, à esquerda, as oficinas da Inspetoria de Águas e alguns bons edifícios pertencentes à mesma repartição.

Depois de passar pelos terrenos da antiga fazenda Botafogo (à direita), cuja casa de morada era situada na base da serra da Misericórdia, a linha transpõe o rio Timbó (ponte de 6,00 m) e chega a

Engenho-da-Rainha — Km 11,033

Nome da extinta fazenda em cujas terras está situada a estação, construída pela Empresa de Terrenos e Edificações, que dela fez doação à Central.

* É difícil atinar com o motivo pelo qual os trens continuam a partir de Francisco-Sá, tendo a rede da antiga Rio do Ouro passado a fazer parte da Divisão Auxiliar.

A comodidade do passageiro, o interesse econômico da Estrada, a uniformidade de serviços, lucrariam, parece, com a partida de todos os trens da Divisão Auxiliar da sua estação inicial.

É localidade moderna, aprazível, com ruas amplas e bem traçadas; nota-se-lhe um intenso trabalho de construção de pequenos *bungalows* que em breve formarão populoso bairro operário.

No km 11,226 passa o trem pela extinta estação Engenho-do-Mato onde se verificava a ligação com a linha-tronco, por meio de uma variante até a estação Tomás-Coelho (daquela linha) que fica a 2 quilômetros.

Essa variante fôra construída com o fim de suprimir o trecho de 4 000 metros entre Engenho-do-Mato e Liberdade (Del-Castilo) da antiga Rio do Ouro, trecho que corre paralelamente, a dois passos da referida linha-tronco.

Vê-se à direita, o morro do Caricó, coberto de pedras sôltas. Sôbre uma dessas pedras foi assente (1710) pelos defensores da cidade, um canhão contra os franceses de DUCLERC.

À esquerda fica o morro do Juramento, assim chamado porque os referidos defensores da cidade ali se acastelaram proferindo o solene juramento de que jamais se renderiam.

Vicente-de-Carvalho — Km 13,830

Homenagem ao poeta paulista VICENTE DE CARVALHO, grande parnasiano, talvez o maior lírico da sua geração.

A avenida Automóvel Clube é de novo cortada, passando para a direita, enquanto que à esquerda se delineiam os quarteirões da Vila-São-João-da-Pedreira-de-Irajá.

Depois de transpor um pontilhão de 4,00 m, chega o trem a

Irajá — Km 15,180

Corrupção de *irá-ya*, o mel brota, a meleira.

Está situada na sede do 2.º Distrito Municipal, paróquia de Nossa Senhora da Apresentação de Irajá.

Logo depois da estação o trem corta a linha de bondes assente ao lado da estrada Monsenhor Félix.

A avenida Automóvel-Clube é de novo atravessada junto à plataforma de

Colégio — Km 15,585

O nome lhe vem de um antigo colégio que era o único daquela zona quando ela começou a povoar-se.

Dando frente para as estradas Rio-Petrópolis e Barro-Vermelho, encontra-se, aqui, lindamente traçado, o bairro Glória, com mais de mil lotes de terrenos de 10x50 metros, todos edificados.

Depois da estação a linha atravessa a avenida Automóvel Clube e transpõe um pontilhão, continuando a marginar a citada avenida, que de novo corre à esquerda.

Coelho-Neto — 18,010

Outrora Areal. HENRIQUE COELHO NETO, um dos grandes escritores brasileiros.

A abundância de areia existente no local, teria dado, talvez o primitivo nome à estação.

Acari — Km 18,838

Corrupção de *acari*, peixe de água doce, vulgo *cari* (*Loricaria plecostomus*).

Está situada em Acari a grande Cerâmica São José (vasto prédio à direita) que, no gênero, é a única do Distrito-Federal, e que apresenta produtos perfeitamente iguais aos mais afamados do estrangeiro.

É transposto o rio Acari (km 18,890) sobre uma ponte de 5,00 m e que dá também passagem à estrada de rodagem.

Adiante é atravessada pequena ponte sobre um braço do rio acima citado.

Vencida uma garganta, o trem desliza pelo descampado, tendo sempre à esquerda a avenida Automóvel Clube (que toma a direção norte, indo ligar-se à Rio-Petrópolis nas proximidades da ponte sobre o Iguaçu), o trem chega a

Pavuna — Km 21,809

É ponto de junção com a circular da linha-tronco.

Logo ao partir da estação a linha corta o rio Pavuna (km 21,700 — 10,00 m), entra no Estado do Rio e passa ao lado esquerdo da igreja da localidade, em cujos fundos existe um pequeno cemitério.

Rosali — Km 23,454

Substituiu a parada do Alcântara, primitiva Morro-da-Botica, que era situada à esquerda, a meia encosta do citado morro. Foi construída a expensas da Empresa Territorial Lar Econômico e o seu nome representa uma homenagem à esposa do Dr. RUBENS FARRULA, diretor da referida empresa.

Depois da estação vê-se, à esquerda, o cemitério dos israelitas, que se estende pela vertente setentrional do referido Morro-da-Botica, também chamado dos Barbados, em alusão aos religiosos israelitas, que conservam sempre a barba longa.

Para atingir a antiga parada a linha se desenvolvia em curva de 96° e em rampa de 3%. Com a nova estação, foi construída, também a expensas da referida empresa, uma variante quase de nível e com a extensão de 1 400 metros.

Agostinho-Pôrto — Km 24,446

Primitiva Coqueiros. AGOSTINHO DE CASTRO PÔRTO, chefe da 4.^a Divisão da Inspetoria de Águas.

A localidade é aprazível.

Coelho-da-Rocha — Km 25,621

ALMÉRIO COELHO DA ROCHA, proprietário, na localidade, da fazenda cujo primeiro possuidor, em 1739, foi CRISTÓVÃO MENDES LEITÃO. Cedeu terras para a passagem da linha e para a construção da estação, e foi um dos paladinos do estabelecimento de trens de passageiros na antiga Rio do Ouro.

Logo depois da estação o trem transpõe um bueiro aberto e caminha sôbre a tangente chamada reta do Guimbu.

Transposto o rio Sarapuí (km 26,150 — ponte de 10,00 m) e vencida a tangente acima citada, chega o trem a

Belford-Roxo — Km 27,699

RAIMUNDO TEIXEIRA BELFORD ROXO, chefe da 1.^a Divisão da Inspetoria de Águas.

A localidade tinha o nome de Brejo, e, primitivamente, o de Calhamaço. Êste último nome relembra o canal do Calhamaço, aberto pelo visconde de BARBACENA, com 622 braças de comprimento por 20 palmos de largura, formando um braço do Sarapuí com seis eclusas para a navegação de pranchas, carregando cada uma 400 arrôbas de mercadorias.

Ê sede de um destacamento de máquinas e estação de entroncamento do sub-ramal de Mantiquira, que toma a direção norte.

Há nas proximidades da estação alguns bons edifícios, certo movimento comercial, e notam-se na localidade francas tendências para um rápido desenvolvimento.

A direita, no alto de arredondado morro, quase todo cultivado, fica situada, na altitude de 50 metros, a casa de moradia da fazenda em cujas terras foi construída a estação Coelho-da-Rocha. Daí a vista panorâmica sôbre a vasta planície, interrompida ao sul pelas serras do Distrito-Federal, é soberba.

Em Belford-Roxo está instalado um dos interessantes aparelhos *Venturi* (da Inspetoria de Águas) para o registro de acidentes nas linhas adutoras. Há também, em frente à estação, e erigido pela mesma Inspetoria, um artístico chafariz de bronze, perfeitamente igual ao que existe em Pavuna.

Continuando na sua direção geral de noroeste, prossegue o trem em demanda da estação

Areia-Branca — Km 29,464

Teve, talvez, a mesma origem de Areal. Aqui, como por vêzes em tôda a baixada, encontram-se grandes extensões de areia branca.

Ê atravessado o rio Mangueiras.

Heliópolis — Km 30,647

Hélios, sol; *polis*, cidade — cidade do sol.

Transpondo um bueiro aberto, vai o trem atravessar, adiante, a ponte Branca, sôbre o rio Itaipu ou Botas (km 31,200); e depois de passar por um pontilhão, chega a

Itaipu — Km 32,208

Ita-y-pú, pedra onde a água estronda ou faz estrépito.

Transposta uma pequena ponte, prossegue o trem em direção ao alto de Maxambomba, nome da garganta por onde passa a linha.

Daqui em diante a paisagem toma outro aspecto. As grandes planícies recobertas de vegetação rasteira, de um tom amarelado, sucedem-se os outeiros de formas várias e todos guardados de pujante vegetação.

Cruzada a estrada de rodagem de Iguazu, chega o trem a

Miguel-Couto — Km 34,902

Primitiva Retiro. O nome atual é uma homenagem ao grande vulto da medicina no Brasil.

José-Figueira — Km 36,800

Nome do proprietário dos terrenos, ao tempo da construção da linha.

Estamos em plena “Baixada-Fluminense” hoje completamente saneada e transformada pelas grandes e dispendiosas obras ali realizadas.

CAVA — Km 38,420

A estação está localizada na vila de Cava, sede do 3.º distrito, do município de Nova-Iguazu.

Começa aqui a linha do Tinguá, que se desenvolve na direção norte.

Depois da estação, é transposta a ponte do Paiol (km 39,050 — 7,80 m), entrando o trem na chamada tangente do Paiol. Seis pontilhões são atravessados antes da ponte (km 39,900 — 4,20 m), sobre o rio Marrecas, depois da qual o trem corre nas tangentes do Mendonça e do Mangangá, passando pela ponte do Mangangá (km 42,300 — 4,30 m), e depois por um pontilhão de 4,00 m sobre o rio Dendê, antes de chegar a

Cachoeira — Km 43,300

Dão-lhe o nome as cachoeiras dos rios Sabino e Boa-Vista, cujas águas estão captadas para reforço das linhas adutoras do São-Pedro.

As cachoeiras estão situadas na serra do Comércio e pertenciam à fazenda dos herdeiros de D. SABINO DAMASCENO, adquirida pelo governo, em 1884.

A reprêsa do Sabino está na altitude de 151,500 m e a da Boa-Vista, na de 135,500. A caixa de reunião das águas dos dois rios fica nas proximidades da citada casa do zelador. Tem a capacidade de 440 000 metros cúbicos, e fica na altitude de 113,350 m.

Prosseguindo, a linha atravessa três pontilhões, passa sobre o Iguaçú e mais adiante sobre o Tabuado.

Paineiras — Km 45,410

Paineira (*Chorisa speciosa*), malvácea muito conhecida no Brasil e que avulta entre a vegetação local.

Correndo por entre morros, o trem transpõe o rio Ipê, passa por seis pontilhões, e chega a

Rio-do-Ouro — Km 49,800

Rio do Ouro é o rio histórico, que corre um pouco além da estação; que batizou também a antiga Estrada; e cujo nome é, em geral, escrito impròpriamente.*

E' estação de entroncamento da linha de Reprêsa que, como a do Tinguá, se dirige para o rumo norte.

Depois da estação a linha cruza a estrada de rodagem de Queimados, atravessa o leito pedregoso do rio do Ouro (km 50,200 — ponte de 38,40 m), passa sobre um pontilhão, descreve a Curva-dos-Carrapatos, transpõe outro pontilhão, e corta o rio Santo-Antônio (ponte de 36,80 m), que deu o nome à estação de

Santo-Antônio-do-Rio-de-Janeiro — Km 52,500

A paisagem continua uniforme. A linha se desenvolve pela Tangente-da-Limeira,** corre sobre três pontilhões (entre êles o da Limeira), atinge à garganta da Pedreira, depois da qual transpõe outro pontilhão, e chega a

Saudade-de-Nova-Iguaçu — Km 55,829

Depois de passar por cinco pontilhões a linha atravessa o São-Pedro (ponte de 25,60) e logo adiante passa sobre um bueiro tubular que dá curso às águas cristalinas de apressado regato, chamado córrego das Pedradas.

* Conviria, talvez, acentuar que o nome do rio e da antiga Estrada é do Ouro, e não d'Ouro, que se confunde com o outro, o Douro o dos vinhos, o do norte de Portugal.

A grafia *rio do Ouro* é mais consentânea com a índole da língua brasileira.

Sendo a linguagem uma das mais sublimes faculdades de que dispõe o homem, faculdade que constitui instrumento soberano de aperfeiçoamento e educação, nada custa, em um livro de propaganda das nossas cousas, "puxar a brasa para a nossa sardinha", que, no caso, vem a ser a nossa língua, a língua brasileira.

** Neste trecho a linha atravessa as terras da fazenda da Limeira, outrora pertencente a Finnie, Irmãos & C.

São-Pedro — Km 60,272

Situada na base da serra do Couto, na altitude de 59,793 m.

Depois da estação a linha ainda prossegue até as proximidades do reservatório; o trem galga a encosta da serra, transpondo mais uma vez (ponte de 37,80) as sobras do São-Pedro, que descem, silenciosas e sumidas, por entre os seixos brancos do leito vazio.

Os córregos Maria-da-Penha e Jequitibá, são também cortados pela linha, antes da segunda ponte sobre o São-Pedro.

A linha prossegue, em rampa, transpondo um pontilhão e passando bem junto à casa do administrador das reprêsas, situada à direita.

Estamos nos limites do morgadio de Mato-Grosso, e nas vizinhanças das terras do marquês de SÃO JOÃO MARCOS, PEDRO DIAS PAIS LEME, descendente de FERNÃO DIAS. Algumas dessas terras ainda se acham em mãos de parentes do Marquês tendo sido uma parte vendida à Fazenda Nacional para o abastecimento de água à cidade do Rio-de-Janeiro.

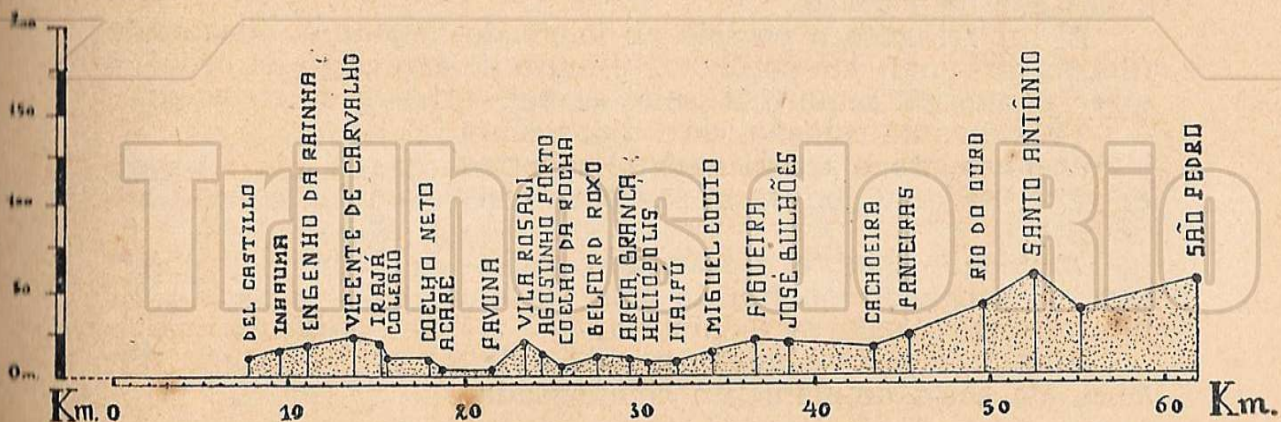
Há sinais evidentes de antigas culturas na localidade. O terreno que circunda a casa do administrador está hoje atapeitado do veludo verde dos pastos, que sucederam as primitivas "roças".

Prosseguindo, a linha transpõe um bueiro que dá passagem a outro córrego de águas límpidas, e chega ao seu terminus, no km 60,600 e na altitude de 125,162 m.

Um pouco acima da ponta dos trilhos, na altitude de 153,00 m, fica situada a antiga reprêsa das águas do rio São-Pedro. Mais além a reprêsa nova (181,590 m de altitude).

Entre as instalações (cuidadosamente tratadas) do reservatório, há uma estação meteorológica, mantida pela Inspetoria de Águas e criada de acôrdo com as instruções fornecidas pelo Observatório Nacional, com quem se comunica diretamente.

Semelhantes estações existem em outros reservatórios.



RAMAL DO RIO D'OURO

SUB-RAMAL DE REPRÊSA

Rio-do-Ouro — Km 49,800

Com a extensão de 2 700 metros e na direção norte, esta linha vai até Reprêsa, situada na base da serra do Couto.

É toda traçada no vale do rio do Ouro, que corre encachoeirado, à esquerda. Com exceção de dois pequenos pontilhões, nenhuma obra de arte se nota no trecho de Rio-do-Ouro a

Reprêsa — Km 52,398

Situada à direita da linha, na base da montanha em que foi construído o grande reservatório. Fica na altitude de 118,587 metros.

À direita, a cavaleiro da plataforma da estação, está situada a casa do administrador das reprêsas. É um edifício de boa construção, e bem localizado.

As reprêsas do Rio-do-Ouro constituem um dos mais lindos recantos dos incomparáveis arredores do Rio-de-Janeiro.

O reservatório tem a capacidade de 12 200 000 m³ e a altitude de 122,700 m. A reprêsa do Rio-do-Ouro está a 128,300 m de altitude. O bosque artificial que circunda o reservatório confunde-se com o bosque natural que recobre aquêle terreno de esplêndida topografia.

Entre as custosas obras de arte ali executadas para a captação das águas, avulta o túnel-aqueduto, de 361,370 m, construído através de elevado morro para ir buscar de vales paralelos, as águas cristalinas de outros mananciais * que vêm aumentar o volume das águas do grande reservatório. Esse túnel é todo revestido de tijolo e dá passagem de um a outro lado, prolongando-se o aqueduto por 943,00 m até a reprêsa de Santo-Antônio, que fica na altitude de 131,417 m.

Além dessa reprêsa, estão ali situadas: a da Limeira (199,400 m); a do Honório (192,300 m); a do Soldado (191,500 m); a do Néri (140,100 m).

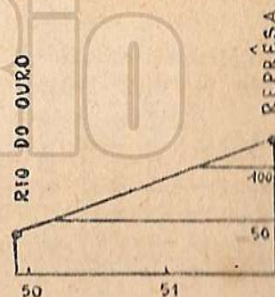
Aí também se encontra a caixa de reunião das águas dos córregos Honório e Soldado, com a capacidade de 425,000 m³ e a altitude de 113,00 m.

É interessante o passeio ao longo do aqueduto, construído (depois do túnel) em corte, sobre muro de alvenaria de pedra, e sobre pontes. É sempre ladeado de bela estrada de rodagem.

Próximas da estação, estendidas sobre o saibro asseado, e artisticamente cobertas de sapê, há duas longas mesas para convescote.

Ambiente salubre e tranqüilo, paisagem... sem gado, ao fim de uma viagem interessante, rápida e econômica.

Mas quando fôsse longa e penosa a viagem, ela seria amplamente compensada.



SUB-RAMAL DE REPRÊSA

* Os rios Santo-Antônio, da Limeira, e os córregos Honório, do Soldado e Néri.

SUB-RAMAL DO TINGUA

Desenvolve-se na direção norte, em demanda da raiz da serra do Tinguá. Parte de

CAVA — Km 38,420

e depois de rodear a encosta de um morro que fica à esquerda, prossegue, na planície, até

São-Bernardino — Km 40,784

Situada em terras da fazenda São-Bernardino, outrora pertencente a JACINTO MANUEL DE SOUSA E MELO, sócio da firma Soares & Melo, um dos grandes estabelecimentos comerciais da vila de Iguacu, na época do seu apogeu.

Sobre uma elevação de terreno, à direita, grande, sólida, assobradada, ergue-se a casa de morada da fazenda. As proporções do prédio atestam a sólida fortuna e a vida opulenta do seu primitivo proprietário.

Duas alinhadas ordens de belas palmeiras ladeiam a avenida (de 200 metros) que vai da estação à entrada principal do antigo latifúndio.

E ali, no meio da vasta macega que constitui todo o horizonte, são elas, são aquelas velhas palmeiras, as únicas representantes legítimas da verdadeira vegetação tropical.

Não muito longe de São-Bernardino fica a estação de

Iguacu — Km 42,010

em prédio primitivo, quadrado, ali contrafeito.

E' que, afora um reduzido comércio de lenha, nenhum movimento se nota na estação, deserta de passageiros e de mercadorias.

Perpendicular à linha, sai à direita, árida e quase abandonada estrada. É a estrada que vai dar à extinta vila de Iguacu, outrora sede do município e um dos portos fluviais mais notáveis da então Província do Rio-de-Janeiro.

A localidade, que fica a 2 quilômetros da linha, era conhecida por Nossa-Senhora-da-Piedade-do-Caminho-Velho.

O povoamento da região é contemporâneo dos primeiros habitantes do Rio-de-Janeiro. Data dessa época a distribuição de terras, por sesmarias, aos primitivos "senhores-de-engenho".

Entre êstes cumpre não esquecer ANTÔNIO DE MARIZ, o fidalgo português que JOSÉ DE ALENCAR imortalizou no *Guarani* e que era possuidor de "3 000 braças de largo e 6 000 para o sertão". Essas terras foram depois cedidas pelo fidalgo ao famoso ARARIBÓIA, fundador de Niterói.

Em 1669 o alferes JOSÉ DIAS DE ARAÚJO ergueu em Iguacu uma capela que se arruinou, sendo substituída por outra, em local próximo, em terreno doado pelo mesmo alferes ou por seu filho DIOGO DIAS.

Por alvará de 24 de janeiro de 1755, passou a capela a ser sede de paróquia perpétua. Essa segunda capela também se arruinou, sendo em 1760 iniciada a construção da terceira, com paredes de pedra e cal, que só ficou concluída em princípios do século XIX.

Por decreto de 15 de janeiro de 1833, da Assembléa Geral Legislativa, foi criado o termo de Iguaçu, tendo por sede a vila do mesmo nome, que foi instalada em 27 de junho daquele ano.

A lei n.º 14, de 13 de abril de 1835, da Assembléa Provincial, extinguiu a vila, mandando dividir o seu território pelos municípios de Majé e Vassouras. No ano seguinte, a mesma Assembléa Provincial, pela lei n.º 40, de 7 de maio determinou que as freguesias de Iguaçu, Marapicu, Jacutinga, Meriti, e Pilar, ficassem provisoriamente fazendo parte da cidade de Niterói; mas na mesma sessão, por lei n.º 57, de 10 de dezembro, a referida Assembléa restabeleceu a vila, a fim de que esta subsistisse nos mesmos precisos termos do decreto que a criara.

Para isso muito contribuiu o comendador FRANCISCO JOSÉ SOARES.

Em 1846 o termo de Iguaçu perdeu uma parte do seu território, com a criação da vila da Estrêla.

Finalmente, em 1891, já sob o regime republicano, o governador FRANCISCO PORTELA, por decreto n.º 204, de 1.º de maio, transferiu a sede do município para Maxambomba, povoação que prosperava à margem da linha da Central, e que a 9 de novembro de 1916, já cidade, passou a denominar-se Nova-Iguaçu.

Reorganizada a divisão municipal do Estado em 1892, e extinto, em virtude dessa reorganização, o município da Estrêla, voltou para Iguaçu tôda a freguesia de Nossa-Senhora-do-Pilar e parte da de Nossa-Senhora-da-Piedade de Inhomirim.

Nos séculos XVIII e XIX os vastos campos do município, recobertos de plantação, constituíam um grande centro de engenhos de açúcar e aguardente.

A cana, a mandioca, os cereais, eram a cultura preferida. Depois, entretanto, até a abolição, passou o município pelo seu ciclo cafeeiro.

A vila de Iguaçu teve a sua época de grandeza. Foi um centro comercial de primeira ordem e era o ponto de transbordo dos produtos da lavoura de serra acima, do ouro e pedras preciosas que vinham de Minas com destino ao Rio, e do abastecimento das tropas, de volta para o interior.

Vinham ter ao Iguaçu as magníficas estradas da "Polícia" e do "Comércio". A primeira comunicava a Côrte com Rio-Prêto e era muito trafegada; a segunda, concluída em 1845, ia das margens do Iguaçu (ponte de Marambaia) ao pôrto de Ubá, no rio Paraíba.

Por volta de 1840 chegou Iguaçu ao seu período áureo, constituindo um pôrto fluvial movimentadíssimo.

A vila prosperava.

E tal era a sua importância que duas estradas de ferro foram projetadas no município.

A lei provincial n.º 192, de 9 de maio daquele ano, autorizou o governo a contratar com ANTÔNIO DA SILVEIRA CALDEIRA a construção de uma estrada de ferro que, partindo da vila de Iguaçú, fôsse ter ao pôrto de Sarapuí, na Guanabara.

Essa via férrea, orçada em Cr\$ 347 000,00 foi a primeira que teve o nome de E. F. Dom Pedro II. E era justa a denominação: Dom PEDRO II foi um dos mais entusiastas propugnadores da obra, e para ela mandou subscrever 100 ações de Cr\$ 200,00.

Em 1846, a lei provincial n.º 409, de 28 de maio, autorizava o governo a contratar com o visconde de BARBACENA (grande proprietário no município), a construção de uma estrada de ferro que do Brejo (freguesia do Jacutinga) se dirigisse para o Guandu, podendo estender um ramal até a vila de Iguaçú.

A própria administração da E. F. Dom Pedro II, depois de inaugurado o seu primeiro trecho (1858) até Queimados, projetou um ramal de Maxambomba a Iguaçú.

Mas nenhuma dessas estradas foi construída, e já nos fins do Império estava Iguaçú em franca decadência.

A navegação a vapor para o pôrto da Estrêla e a construção da E. F. Grão-Pará (1854), desviaram o comércio da vila; à margem da Central florescia Maxambomba, e outros núcleos de população surgiam e prosperavam. As estradas de ferro cortaram o município, mas preferiram zonas que não a da vila.

Pelas proximidades de Iguaçú apenas passaram os trilhos da Rio do Ouro e os encanamentos do abastecimento de água do Rio-de-Janeiro; mas passaram tão somente para entupir valas naturais, represando as águas e transformando a região em formidável e mortífero pantanal.

O despovoamento da vila se foi operando aos poucos; os canais e os rios, agora inúteis, atulharam-se de lôdo, encheram-se de miasmas.

Quando perdeu os foros de sede de município, Iguaçú deixou-se dominar completamente pelo desalento; as ruas cobriram-se de mato e os prédios, abandonados, transformaram-se em ruínas. Atualmente, nem mesmo essas ruínas existem; os moradores das localidades vizinhas aproveitaram-nas para novas construções. Em Iguaçú não ficou pedra sôbre pedra.

Está hoje extinta a vila de Iguaçú. Dela nada mais resta senão a tôrre carcomida da velha igreja, emergindo dos campos, como um desarvorado mastro de navio naufragado emerge das águas, marcando o sítio do naufrágio.

E assim desapareceu a antiga sede do fértil município onde prosperavam os importantes morgadios de Marapicu, Benfica, Mato-Grosso, Campo-Alegre, Piranga, Cabuçú, e outros.

• As terras dêsses morgadios hoje constituem propriedades da Companhia Normândia e de emprêsas e particulares que se empenham no saneamento da região. A passagem das linhas da Rio do Ouro para a rêde da Central (e a conseqüente remodelação das linhas daquela estrada) por certo facilitará a obra dos proprietárics de terras.

E em breve essas regiões, outrora produtivas e hoje cortadas de vias férreas e rodovias, estarão saneadas, criando sem dúvida incalculáveis riquezas para o município, que se tornará o grande celeiro de tudo quanto a lavoura pode fornecer para o abastecimento da população do Rio-de-Janeiro.

Transpostos dois pontilhões, a linha corta um braço do Iguaçú e depois o próprio Iguaçú (ponte de 20,0 m - km 42,700), entrando na reta do Cardoso.

Não muito longe, à esquerda, avista-se a elevada serra do Comércio, inteiramente revestida da sua azulada e majestosa túnica de florestas.

Barreira — Km 46,646

Topônimo. Nas proximidades da parada a linha corta um morro argiloso, barrento.

Estão aqui situadas (à direita) as Granjas da Conceição, que dividiram uma área de 200 alqueires em lotes para chácaras e sítios, hoje cultuados em larga escala.

Vários pontilhões são transpostos antes da ponte de Jundiá (8,00 m - km 47,300) sobre o rio Ana-Felícia.

Vencendo a "tangente do Barão", o trem atravessa a ponte dos Trinta-Dormentes (40,00 m - km 48,900) sobre o rio Utum, que ali corre encachoeirado. Mais adiante corta o rio Piabas (ponte de 9,80 m).

A linha continua a desenvolver-se na planície. Mas muito próxima, na frente, aparece toda a imponente serra do

Tinguá — Km 50,280

Tim-guá ou *tim-quá*, saliência em forma de bico ou ponta, o pico; corrupção de *ti-guá*, o poço.

Estamos na base da referida serra do Tinguá cuja maior altitude é de 1 650 metros.

A estação está situada à margem esquerda da serra Velha e na altitude de 33,734 m.

À direita, na distância de cerca de 1 200 metros, à meia encosta da serra dos Macucos, e na altitude de 122,700 m, fica situado o reservatório do Barrelão (444,000 m³ de capacidade), que reúne as águas das cachoeiras: Brava (138 500 m), Macucos (138,000 m), Boa-Esperança (142,066 m), Giro-Comprido (146,534 m), Bacuburu (147,887 m), Ponte (144,404), Columi (144,537 m) e Serra-Velha (145,000 m).

A reprêsa do Serra-Velha relembra o empreendimento da "água em seis dias".

Por contrato de 16 de março de 1889, obrigava-se o Dr. PAULO DE FRONTIN (de gloriosa e imperecível memória) a fornecer, no prazo de seis dias, um volume de 13 a 15 milhões de litros de água ao abastecimento da cidade, que se tornara insuficiente, impondo urgentes providências. Os trabalhos exigidos no contrato consistiam na construção de duas calhas assentadas sobre o terreno, em níveis diferentes, desde as cachoeiras da Serra e alto da Serra-Velha, reunidas na mesma re-

prêsa, até o reservatório do Barrelão, cerca de 4 quilômetros distante daquelas cachoeiras.

No dia 23 de março as águas canalizadas provisoriamente para o suprimento, mediam, em ambas as calhas, cerca de 16 milhões de litros em 24 horas.

As represas acima referidas estão situadas em terrenos da antiga fazenda Conceição, propriedade do barão do TINGUÁ e que foi vendida ao governo em 10 de março de 1883, pela quantia de Cr\$ 320 000,00.

A casa do administrador fica em plena mata, a 3 quilômetros da estação e a cerca de 160 metros de altitude. Está localizada à margem esquerda da antiga estrada do Comércio, larga, sombreada, e que conserva ainda perfeito o sólido calçamento com que foi inaugurada há quase cem anos.

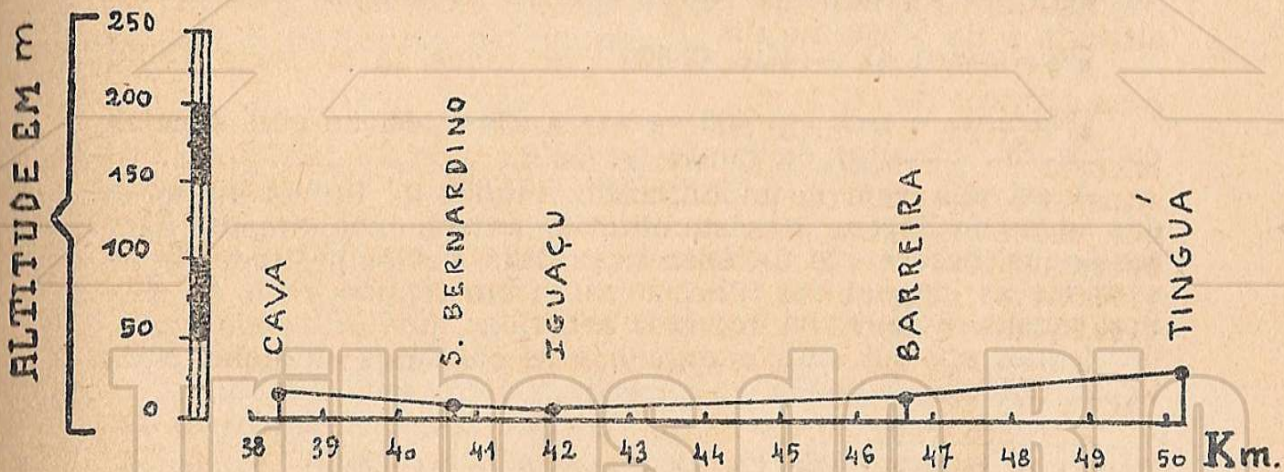
Sete quilômetros acima está situada a povoação de Sant'Anadadas-Palmeiras, primitiva sede da freguesia do mesmo nome, criada em 1855.

No trecho da serra a estrada se desenvolve em gracioso traçado, sob interminável tóldo de verdura.

Da casa do administrador partem os caminhos que levam às várias represas.

Limpos e bem cuidados, êsses caminhos convidam a percorrer, sob a doçura da sombra que os protege, as diversas instalações das referidas represas. E assim se verão, entre essas instalações, um aqueduto de 1 110 metros, (o do Columi) e outro de 1 375 (o da Boa-Esperança).

Correndo a serra de leste para oeste, e achando-se as cachoeiras em uma só vertente, ficam as represas mais ou menos no mesmo alinhamento (com exceção da da Serra-Velha, que fica em uma apertada e pitoresca reentrância de montanha), medindo o caminho direto entre as duas represas extremas a distância de 10 quilômetros, no máximo.



SUB-RAMAL DE TINGUÁ

SUB-RAMAL DE XERÉM

BELFORD-ROXO — Km 27,699

Tomando a direção nordeste a linha transpõe o rio Botas e atinge a garganta do Manuel-Inácio.*

Daí em diante a paisagem muda completamente. Ao vasto descampado que tem por limite as serras da Carioca e do Mar, sucedem os outeiros cobertos do verde negro próprio das florestas tropicais.

Aurora — Km 28,632

Nome de velha fazenda cuja casa de moradia se vê ainda à esquerda.

Transposta a ponte do rio Saião (km 29,700 - 5,40 m) o trem atravessa logo adiante, e novamente, o rio Botas (ponte de 10,00 - km 30,000); e passando por uma série de pontilhões (seis), corta o rio Babi (ponte de 4,00 m — km 33....) antes de chegar a

Babi — Km 34,466

Toma o nome do rio atravessado um pouco antes.

Prosseguindo, o trem corta o rio das Velhas por um pontilhão de 10,00 m (km 36,160) e passa pela parada do quilômetro 37.

No km 38,490 é atravessado o rio Iguaçú (ponte de 38,80 m) outrora navegável e hoje inteiramente abandonado, obstruído, formando as suas margens verdadeiros charcos.

Depois de transpor um pontilhão o trem vai, mais além, cortar o rio Pintor, por uma ponte de 10,00 m.

Quilômetro 43 — Km 42,800

Quarenta e três (42 408) era a antiga posição quilométrica da parada, a contar da Ponta-do-Caju.

A estrada vem acompanhando sempre as linhas adutoras das águas do Xerém. E' triste olhar-se para o encanamento dessas águas. Parece que foi feito às pressas, por empreitada. Quase tôdas as junções dos tubos formam um repuxo, mais ou menos considerável. E há repuxos artísticos, uns imitando grandes leques abertos, outros erguendo-se em finos esguichos verticais, outros compondo enormes jactos em semi-circulo.

* Este MANUEL INÁCIO, da garganta, era nada menos que MANUEL INÁCIO DE ANDRADE SOUTO MAIOR PINTO COELHO, marquês de ITANHAÉM, senhor do morgadio de Mato-Grosso cujas terras estamos atravessando. Em 1876. Mato-Grosso pertencia ao brigadeiro FRANCISCO DE PAULA DE BULHÕES SAIÃO. Mais tarde, tanto esta como a fazenda de Monte-Alegre, pertenciam a herdeiros de BULHÕES SAIÃO, entre estes, D. ALICE SAIÃO, casada com o Dr. JOÃO DE CARVALHO ARAÚJO, inolvidável diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Mas, para manter todo êsse luxo de perspectiva, que tão bela impressão causa ao passageiro, ali está, nos desvios, um trem de socorro que custa Cr\$ 1 200,00 por dia.

A linha passa por 3 bueiros, antes de chegar a

Lamarão — Km 47,900

No Brasil a palavra lamarão (do radical de *lama*) significa lagoa formada pelas chuvas nas depressões de terreno.

Nome adequado, pois a estação fica na baixada do Estado-do-Rio, não longe das margens do Iguaçu, onde se formam muitas dessas lagoas.

Prossegue o trem; a paisagem não muda: florestas, encañamentos, e repuxos. A linha transpõe 10 bueiros antes de passar pela ponte do Xerém (14,10 m-km 51,600), pouco depois da qual chega a

Mantiquira — Km 52,662

Mantiquira, o mesmo que Mantiqueira.

Antiga João-Pinto. Deu-lhe o nome o rio por cujo vale se desenvolve a linha que se dirige às reprêas do Galrão.

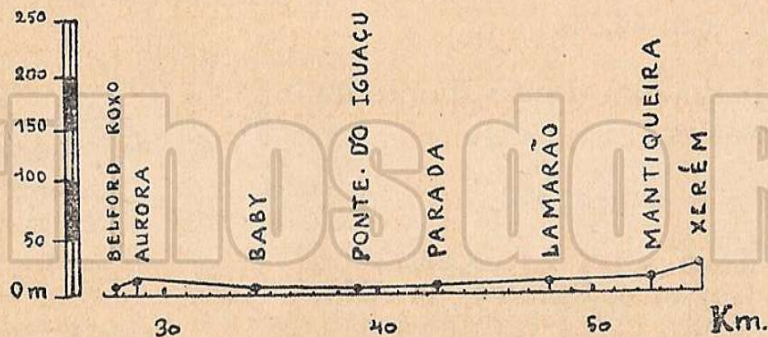
Está situada em terrenos da velha fazenda-da-Posse, pertencente à família PEREIRA-DE-SAMPAIO.

Nota-se aqui uma indústria extrativa de lenha, que faz temer pela existência das florestas protetoras dos mananciais que abastecem de água, água puríssima, a população do Rio-de-Janeiro. Há que confiar, por certo, na fiscalização da respectiva Inspetoria, quanto à conservação de tais matas.

Mas de onde sairá aquela lenha, ali, tão próximo das reprêas? A apreensão permanece.

Xerém — Km 54,084

Situação na povoação de que toma o nome.



RAMAL DE XERÉM

XERÉM — JOÃO-PINTO

Xerém — Km 54,084.

Situada na povoação de que toma o nome.

Estamos na base da serra da Estrêla e o trem vai subir ainda por 3 367 metros até a ponta dos trilhos, que fica muito perto do reservatório de

João-Pinto — Km 57,512

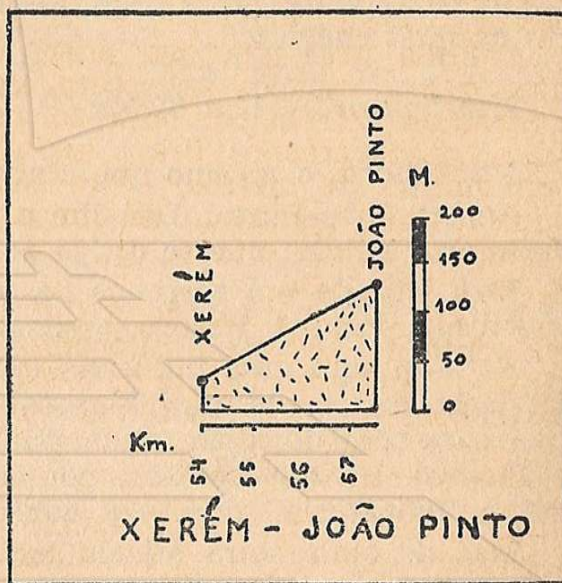
e na altitude de 118,638 m.

A repêsa é no rio João-Pinto e fica na altitude de 137 metros e 400. Como tôdas as outras que visitamos, está bem tratada, notando-se-lhe algumas obras de arte, não só na própria repêsa, como nas proximidades.

Ao longo da espaçosa estrada que conduz às diversas instalações, há arborização escolhida, esparsa e simétrica, contrastando com a que se entremalha nos pendores sobranceiros ao curso das águas sussurrantes, estendendo sôbre estas o tódo protetor da sua larga ramaria.

Os excursionistas estrangeiros que visitam as repêsas, ficam maravilhados com o sistema simples da purificação das águas que abastecem a cidade.

É que não há que expurgá-las, tão límpidas são elas.



*

XERÉM — REGISTO

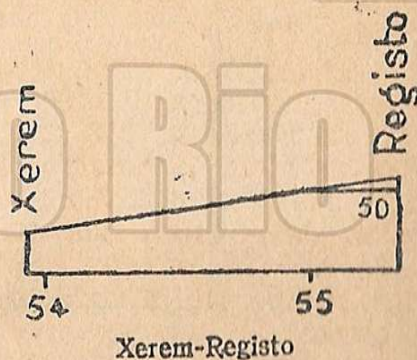
É uma linha de 1 298 metros que, partindo de

Xerém — Km 54,084

transpõe o rio João-Pinto (ponte de 20 m) e vai até

Registo — Km 55,382.

Essa linha serve às repêsas de Covã, do Itapicu e Paraíso, do Alfa, e do Perpétua, cujas altitudes são, respectivamente: 146 metros e 430, 146 metros e 430, 138 metros e 240, 141 metros e 800 e 147,00 m.



MANTIQUEIRA — GALRÃO

Mantiquira — Km 52,662

Antiga João Pinto. Deu-lhe o novo nome o rio por cujo vale se desenvolve a linha que se dirige às represas do Galrão.

Depois de Mantiquira a linha atravessa a pequena várzea em que fica a estação. Feito o que, o trem se mete na floresta, caminhando pela fralda oriental de enorme contraforte da serra da Estrêla.

O quadro é de uma rusticidade impressionante. No vale profundo por onde passa o trem, o sol não penetra. Penetramos a alma um vago desejo de quedar ali, algum tempo, longo tempo, naquele ambiente macio de penumbra e de frescura, sob o dossel verde dos copados arvoredos.

Transposto o córrego do Congo-Chôco (ponte de 4,00 m — km 57,100) passa o trem pelo viaduto da Pedra-Chorona (de 36,00 m — km 57,300).

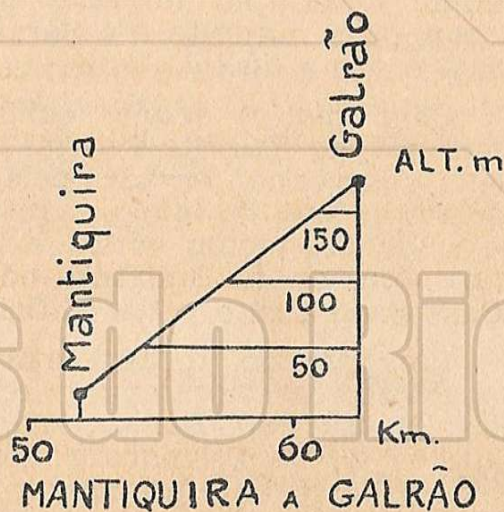
A linha prossegue por entre a mataria densa. Mas nos claros que a espaços aparecem, descortina-se tôda a encosta da serra da Estrêla por onde foi traçada a estrada Rio-Petrópolis. Largos trechos dessa estrada são perfeitamente vistos a um milhar de metros; entre êles, o trecho onde está construído o lindo pontilhão de cimento armado, que, à passagem do viaduto acima citado, se nos depara em tôda a sua elegância e extensão.

No km 59,200 transpõe, a linha o rio Carqueja ou do Valério (ponte de 5,00 m) e oitocentos metros além o rio Pau-de-Trinta ou Linhares (ponte de 8,000), já muito próximo da ponta dos trilhos, que fica em terras outrora pertencentes ao cônego

Galrão — Km 62,332.

A fazenda do cônego GALRÃO está hoje extinta.* O único edifício que se vê na localidade é o do administrador das represas que são três e foram construídas nos ribeirões da Fazenda, do Meio e do José Ribeiro. A reunião dos três ribeirões forma o rio Mantiquira. O mais volumoso desses mananciais é o do ribeirão da Fazenda.

As represas estão situadas nas seguintes altitudes: ribeirão da Fazenda, 203 metros e 900; do Meio, 194 metros e 600; do José-Ribeiro, 213 metros. A caixa de reunião fica na altitude de 189 metros e tem a capacidade de 21 420 metros cúbicos.



* Foi comprada pelo governo em 1886 ao seu então proprietário MANUEL UBELHART LENGRUBER.

LINHA DE TERESÓPOLIS

A linha de Teresópolis desenvolve-se na direção geral de nordeste entre o pôrto da Piedade (km 000), ao fundo da baía de Guanabara, e a cidade de Teresópolis (km 37,690), passando por Majé, a 5 020 metros do referido pôrto.

Pròpriamente, não faz parte da rêde da Central, por isso que constitui uma linha isolada, sem ligação com aquela rêde.

O entroncamento dos seus trilhos, entretanto, com os da Divisão Auxiliar, não nos parece difícil.

A estação Mantiquira da linha dêste nome (km 52,668 a contar de Francisco-Sá), poderia ser tomada como local de partida da linha de ligação que, com um desenvolvimento de 30 quilômetros, mais ou menos, atingiria a estação de Majé ou qualquer outro ponto das imediações, julgado mais conveniente, da linha de Teresópolis.

Outro projeto de ligação que parece ter sido já estudado, é o de Pavuna ao km 14 da linha de Teresópolis. A nova linha teria igualmente, um desenvolvimento de 30 quilômetros, dando assim a extensão total de 75 quilômetros entre Francisco-Sá e Teresópolis.

A solução, porém, mais fácil, dêste problema fácil, seria passar a linha de Teresópolis para a rêde da Leopoldina Railway, a que aquela linha está ligada.

A Leopoldina, que já possui uma linha de cremalheira, com excelente material rodante e combustível a preço especial, teria menores dificuldades que a Central em melhorar as condições de transporte da Teresópolis.

Presentemente os trens chegam ao Rio por meio da linha do litoral da Leopoldina Railway, que cruza em Majé (km 58) com a de Teresópolis.

O trem parte, pois, da estação Barão-de-Mauá. E, tomando a direção noroeste até Sarapuí (km 23), volta-se depois para nordeste até Saracuruna, (km 34), ponto em que toma então a direção leste.

Os primeiros dezoito quilômetros de viagem ocorrem em território do Distrito-Federal. Nesse trecho, que constitui a zona suburbana servida pela Leopoldina Railway, a linha atravessa, logo de início, o futuro bairro industrial da cidade, onde prosperam várias e importantes fábricas, entre elas a da Companhia Brasileira de Artefatos de Cimento Armado (Casa Sano), cujo vasto edifício é visto à direita no km 5.

Prosseguindo, o trem atravessa desenvolvidos centros de população, que apresentam edificações modernas e confortáveis: Bonsucesso, Ramos, Brás-de-Pina (em que se acha localizada a Vila Guanabara, com a área de 1 000 000 m², dividida em lotes, hoje primorosamente edificadas, Penha (onde se encontra sôbre um outeiro destacado, a graciosa igreja de Nossa Senhora da Penha, que, em outubro atrai a tradicional romaria de fiéis ao lindo templo da Senhora milagrosa).

Depois de Duque-de-Caxias, primeira estação situada em território do Estado do Rio, a linha se desenvolve pelos extensos campos da baixada fluminense, cortando os rios Sarapuí, Iguaçú, Saracuruna e Estrêla. Este último é transposto no km 39, um pouco ao norte do local onde ficam as ruínas do antigo e importante pôrto da Estrêla. Aí estão situadas as terras férteis da Empresa Americanópolis, de propriedade do Dr. AFONSO DE OLIVEIRA SANTOS que as dividiu em 30 000 lotes, formando o Parque da Estrêla, no próprio local onde foi outrora o histórico pôrto. Esses lotes foram traçados em terras das fazendas Partido-Grande, Partido-Pequeno, Cadeira, Pôrto, Vala e Sangra-Macaco.

O Dr. OLIVEIRA conservou, carinhosamente, as ruínas da extinta cidade.

Depois da ponte da Estrêla entra a linha no município de Majé, cruzando, além, junto à ponte do Inhomirim.

(Cor. de *nhú-mirim*, campinho), a linha do Grão-Pará, a mais antiga das vias férreas brasileiras, inaugurada em 30 de abril de 1854.

Fica situada um pouco aquém da povoação do mesmo nome, outrora sede do 6.º distrito, hoje localizado em Raíz-da-Serra.

O trem passa por uma fazenda, cuja casa é vista à esquerda, não longe do estribo que a serve.

Seguindo sempre por entre luxuriante vegetação, o trem transpõe o rio Timbira (km 42,325), que dêsse ponto até a foz, é navegável por pequenas embarcações.

Cêrca de quatrocentos metros após a linha corta o Suruí, que corre bem na base do pequeno outeiro em cujo alto se localiza antigo templo que, à direita, é contemplado, na sua parte posterior, pelo passageiro.

Prossegue o trem por entre uma vegetação opulenta, e sempre na direção leste. No km 52,850 é o ribeirão Iriri transposto junto à plataforma da parada Santa-Guilhermina, que serve à fazenda do mesmo nome, e cuja casa de moradia se encontra à esquerda, no alto de elevado morro.

Transpondo ainda, no km 56,750 (ponte de 10,00 m), o rio Majé, chega o trem a

MAJÉ

Rio	5,020 km
Teresópolis	32,670 km
Altitude	3,500 m
Latitude sul	22° 39' 22",6 *
Longitude W. Gr.	43° 02' 18",2

* Ponto de referência: praça em frente à Prefeitura.

Em 1565, SIMÃO DA MATA assentou vivenda em um campo à margem da baía de Niterói a ai erigiu uma capela, que dedicou a Nossa Senhora da Piedade. No transcorrer do século seguinte, essa capela se converteu em igreja, que foi decorada com o título de matriz em virtude de um alvará de 18 de janeiro de 1696. Com o aumento da população constituiu-se uma nova igreja, desaparecendo a primeira. A 9 de junho de 1789, sob o govêrno de LUÍS DE VASCONCELOS, teve a povoação as honras de vila, trocando o nome de Majepe, que então tinha, pelo de Majé, que ainda conserva. Foi instalada em 12 de junho do mesmo ano. Por lei provincial n.º 965, de 2 de outubro de 1857, foi elevada à categoria de cidade.

Por muitos anos decadente, Majé * começa agora a convalescença do seu longo período de abatimento. A intersecção de duas linhas férreas e a divisão em lotes (e conseqüente venda) das terras que constituíam as suas grandes fazendas, têm trazido à velha cidade novas energias, soerguendo-lhe as forças que a tornarão em breve um grande centro comercial, como outrora.

Conta 1 194 prédios, 16 ruas e 3 praças, entre as quais a Nilo Peçanha, ajardinada com gosto. Tem água canalizada, iluminação e força elétrica, telefonia, bons hotéis e bem abastecidos estabelecimentos comerciais. É dotada de um hospital clínico e um Instituto de Proteção à Infância. Além da capela do Senhor do Bonfim, possui a igreja matriz, ricamente decorada e sob a invocação de Nossa Senhora da Piedade.

População da cidade: 5 224 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — 21, de ensino primário.

HOTÉIS — Grande Hotel e Novo Hotel.

POPULAÇÃO — 23 657 habitantes.

SUPERFÍCIE — 785 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Majé, Santo-Aleixo, Guapimirim, Suruí, Guia-de-Pacobaíba e Inhomirim.

POVOADOS — *Majé*: Iriri, Piedade, Citrolândia. *Santo-Aleixo*: Andorinhas. *Guia-de-Pacobaíba*: Ipiranga. *Inhomirim*: Raiz-da-Serra, Meio-da-Serra e Entroncamento.

LIMITES — Petrópolis, Teresópolis, Cachoeiras de Macacu, Itaboraí e baía de Guanabara.

RIOS — O município conta com vários pequenos rios, apresentando cachoeiras. O Guapi, o Inhomirim e o Majé são os mais importantes e afluem para a baía de Guanabara.

* Majé, corrup. de mbajé ou pajé, o feiticeiro, o curandeiro do gentio.

RELEVO — O território municipal fica situado na baixada fluminense e na encosta meridional da serra dos Órgãos, pertencente à serra do Mar.

CLIMA — Bom e ameno, na parte montanhosa.

PRODUÇÃO — É a indústria a base da renda municipal com fábricas de tecidos, de artefatos de couro e de produtos químicos. Segue-se a agricultura produzindo banana, mandioca, abacaxi, etc. A pecuária conta com 470 cabeças de gado, sendo 200 de bovinos. A criação de aves domésticas conta 18 110 cabeças. Preço das terras: de Cr\$ 800,00 a Cr\$ 2 500,00 o alqueire geométrico.

VIACÃO — Além das duas linhas férreas que o cortam em cruz, é o município servido por algumas rodovias, entre elas a de Santo-Aleixo (trafegada por ônibus entre Majé e Santo-Aleixo), e as que se dirigem para a estação de Saracuruna, de um lado, e para Japuíba, do outro. Está em construção uma rodovia entre Majé e Teresópolis, a qual, uma vez construída, permitirá rápida comunicação entre o Rio e aquela última cidade.

* * *

Em Majé entra o trem na linha de Teresópolis, tomando a direção nordeste.

Entre Majé e Piedade devem citar-se a ponte do km 2,724, de 8,00 m; a do km 3,280, de 14,00 m; a do ribeirão Roncador, de 14,25 m (km 3,513); a que transpõe o rio Majé de 16,30 m (km 4,725); e duas pontes de 10 e 6 m, respectivamente (km 4,599-840).

Depois de Majé o trem transpõe os ribeirões Figueira (ponte de 7,00 m - km 8,620) e Fundo (ponte de 10,00 m - km 10,791 m), e chega a

Augusto-Vieira — Km 10,999

Primitivo Santo-Aleixo. JOSÉ AUGUSTO VIEIRA foi o principal empreendedor da construção da Estrada de Ferro Teresópolis.

A estação serve à povoação de Santo-Aleixo, situada a noroeste e à qual é ligada por antiga estrada de rodagem.

Depois de Augusto-Vieira a linha atravessa um pontilhão de 6,50 m (km 12,406), corta o ribeirão do Tabuão (km 13,006) por uma ponte de 11,20 m, transpõe um pontilhão de 6,50 m (km 13,798), corta os córregos Catinguento (km 14,129 - pontilhão de 7,00 m), da Pinguela (km 15,175 - pontilhão de 7,70 m), e passa ainda por mais três pontilhões antes de transpor o Bananal, por uma ponte de 16 metros e 30 (km 19,078). Depois de atravessar mais um pontilhão de 7,00 m o trem atravessa ainda um pontilhão de 5,80 m (km 20,796) e atinge a estação

GUAPIMIRIM — Km 21,748

Primitiva Bananal, depois Raiz-da-Serra, posteriormente "Guapi (*guapy*, cabeceira, nascente). Tomou o nome de um brilhante jornalista fluminense, natural do município de Majé. A localidade chamava-se Guararema. Hoje Guapimirim.

Uma empresa constituída pela firma Virgílio de Aguiar & Cia., aqui possui para mais de 700 alqueires geométricos de terras, as quais foram divididas em cerca de 500 lotes de 10,00 x 50,00 m (em grande parte já vendidos) e sítios próprios para a cultura da laranja.

Os médicos da missão Rockefeller fizeram em Guapi uma parada para estudos e examinando as águas dos rios Soberbo, Inconha, Bananal e Socavão, declararam que eram as águas mais puras que encontraram no Brasil.

E são essas águas que fazem parte do sistema Guapi-Suruí, estudado pela Repartição de Águas, para o abastecimento da Capital-Federal.

Começa aqui a ascensão da serra, operando-se, conseqüentemente, a mudança de locomotiva. O trem vai galgar a serra dos Órgãos por uma das suas formidáveis encostas, cujo lado aclave fica à esquerda do trem, convindo, portanto, ao passageiro, procurar o lado direito para contemplar o empolgante panorama que a subida da serra lhe vai oferecer.

Para além de Guapimirim a linha segue a direção noroeste e sobe o vale do rio Soberbo, que corre, encachoeirado, à direita.

No km 24,448 atravessa o trem uma ponte de 10,44, sobre o afluente do rio acima citado que, por sua vez, é transposto pelas pontes da Barreira,* de 14,35 m a primeira e 15,35 m a segunda km 25,806 - 25,828). Ao lado esquerdo apresenta-se, localizada em uma ilha formada por dois braços do rio Soberbo, a antiga capelinha da fazenda da Barreira

Miudinho — Km 27,160

Apelido de um antigo proprietário de terras na localidade. Estamos no meio da serra.

A linha continua a sulcar a encosta, correndo paralelamente à antiga estrada de rodagem (pavimentada de lajes e por onde outrora subiam as nobres liteiras). Essa estrada se desenvolve à direita, envôlta na mata densa que a torna quase invisível ao passageiro. No km 28,194-889, são transpostas duas pontes de 5,00 m e 11,00 m, respectivamente.

Tomando a direção nordeste a linha transpõe, no km 29,341, o viaduto do Garrafão,** de 60,00 m, em curva de 114,00 m de raio e em rampa de 8,5%, sobre pilares metálicos de 14,90 m de altura.

* A rampa máxima, até aqui, é de 11½%.

** Por volta de 1870 veio aqui residir um moço, tuberculoso, de nome João; tirou imediatamente vantagens do clima, restabeleceu-se, e ficou

Neste trecho a linha aproveitou o traçado da magnífica estrada de rodagem que ligava Majé a Sapucaia, e cujo leito de pedras aparece à direita.

Depois de transpor uma ponte de 9,00 m (km 29,715), atinge o trem, na altitude de 956 metros, a garganta do Soberbo (km 30,880) e entra no município de Teresópolis.

Já na bacia do Paraíba, o trem pára na estação

Soberbo — Km 30,910

onde termina a cremalheira e nova mudança de locomotiva se opera.

Ao partir de Soberbo a linha começa a descer o vale do Paquequer-Pequeno, que é cortado no km 32,541 pela ponte do Paquequer, de 67,00 m.

Percebem-se, à esquerda, as lindas e graciosas edificações da cidade.

ALTO-DE-TERESÓPOLIS — Km 33,350

Cento e cinquenta metros depois o trem atravessa de novo o Paquequer, pela ponte das Araras, de 63,00 m; e descendo sempre, passa pelo túnel dos Órgãos (195,00 m - km 36,036), em curva, e vai depois transpor o córrego do Gouveia, por uma ponte de 10,00 m (km 37,198) e, novamente, o Paquequer, por uma ponte de 30,00 m (km 37,385).

TERESÓPOLIS — Km 37,690

que é a estação terminal, e onde se encontra um bar. No saguão vê-se um busto em bronze de JOSÉ AUGUSTO VIEIRA, construtor da estrada, e benfeitor da cidade de

TERESÓPOLIS

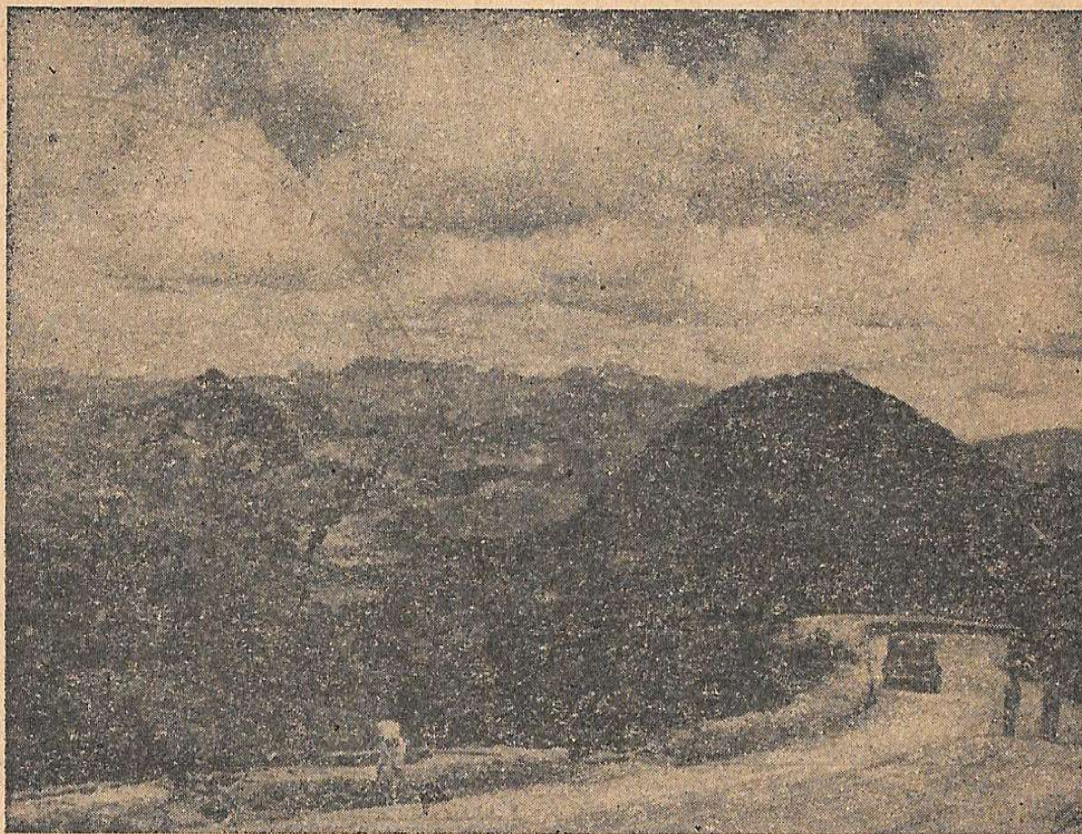
Latitude sul	22° 26' 12",6 *
Longitude W. Gr.	42° 58' 42",0

Cidade de Teresa, em homenagem à imperatriz TERESA CRISTINA que aí tem o seu busto em bronze, abrigado em elegante pavilhão.

A antiga fazenda dos Órgãos (Santo-Antônio-do-Paquequer, como era também conhecida), situada no município de Majé, pertencia a JORGE MASH, subdividindo-se mais tarde pelos diversos proprietários que aí se foram estabelecendo. Entre êles, JOAQUIM PAULA DE OLIVEIRA, os herdeiros de JORGE, RICARDO HEATH, o almirante TAYLOR, o tenente FISCHER, e outros

tão gordo que se tornou disforme. Daí o nome de JOÃO GARRAFÃO que lhe aplicou o povo.

Entretanto, à esquerda, também com a forma de garrafão, depara-se o pico do Garrafão. Qual dos dois garrafões teria dado o nome à localidade?



Trecho da rodovia Petrópolis—Teresópolis — E. do Rio-de-Janeiro

Antes da construção da estrada de ferro, eram a liteira e o cavalo, para uns, e o “landau-pé”, para outros, os meios de transporte facultados a quem procurava o maravilhoso recanto, que era ponto intermediário entre o litoral e o interior e onde descansavam as tropas condutoras de mercadorias e que, contando às vêzes mil cabeças, palmilhavam a velha estrada da serra.

Em caminho da Côrte, e da fôrça, por ali passou também o TIRADENTES, na sua gloriosa peregrinação para a imortalidade.

Em época recente foi organizada a Companhia Estrada de Ferro Teresópolis, cujo objetivo era a construção da cidade e de uma via férrea que, partindo de Niterói, atingisse o planalto em simples aderência, passando pela garganta do antigo traçado da estrada “Majé-Sapucaia”, nas cabeceiras do rio Prêto.

Não podendo essa Companhia cumprir o programa, coube a JOSÉ AUGUSTO VIEIRA, seu sucessor, o pesado encargo de realizar aquêles objetivos. Modificado o traçado, fazendo partir a linha do antigo pôrto de Piedade para atingir diretamente o planalto por meio da cremalheira, foi a obra empreendida, tendo chegado os trilhos da estrada, como dissemos, à cidade de Teresópolis, em 18 de setembro de 1908.

A JOSÉ AUGUSTO VIEIRA se deve, pois, a construção da E. F. Teresópolis, como a êle se deve a cidade atual. Foi êsse brasileiro empreendedor que projetou e doou à Municipalidade a quase totalidade das ruas e praças da moderna Teresópolis.

Organizando uma sociedade de responsabilidade limitada, seus herdeiros ocupam-se ainda do progresso da linda cidade serrana, abrindo novos bairros, harmonizando o antigo traçado com as modernas idéias de urbanismo, facilitando a aquisição de terrenos, construindo casas.

Até a inauguração da estrada de ferro, Teresópolis apenas possuía cêrca de vinte residências, entre elas o Hotel Carneiro, o primeiro inaugurado, e o Hotel Higino, de HIGINO DA SILVEIRA, um dos fundadores da cidade e seu ardente propagandista.

ANTÔNIO LUÍS DA CUNHA BAIANA, ANTÔNIO JUSTINIANO RODRIGUES e DOMINGOS MOTTINHO, foram os precursores do progresso de Teresópolis.

O art. 2.º da lei provincial n.º 829, de 25 de outubro de 1885, erigiu a paróquia que por decreto de 6 de julho de 1891, foi elevada à categoria de vila, com o nome atual. E passou a cidade pela lei estadual n.º 43, de 31 de janeiro de 1893.

Teresópolis é um brilhante de alto valor, mas ainda não lapidado, dizia o geógrafo MOREIRA PINTO em 1898.

Depois que para lá se dirigiram os trilhos de uma via férrea, começou a lapidação do diamante, acelerando-se após a criação da Prefeitura em 1913. E' de esperar que a passagem da linha férrea para a rêde da Central, concorra para ultimar a lapidação, tornando Teresópolis a mais tranqüila, encantadora e atraente de quantas estações de veraneio nos apresenta a serra do Mar, fecunda em localidades atraentes e encantadoras.

Não esqueçamos, contudo, a iniciativa particular, cujo gôsto na disposição das construções, soube imprimir à deliciosa cidade o seu traço característico: confôrto elegante e tranqüilo repouso; cidade e campo.

A impressão de quem sobe a Teresópolis, é, segundo a apreciação unânime dos visitantes, de verdadeiro deslumbramento pela paisagem, entusiasmo pelo clima, e encanto pela topografia da cidade futura.

Já D. PEDRO II dizia, de uma das janelas do Hotel dos Órgãos: "que esplêndido lugar para a capital do Brasil".

E o Dr. FRANCISCO PORTELA, primeiro governador do Estado, e que deu à povoação as honras de cidade, homologando o pensamento do sábio monarca, baixou um decreto elevando Teresópolis à categoria de capital do Estado do Rio-de-Janeiro, tendo-se chegado a fincar o marco inicial da construção da nova capital.

TAUNAY, o contemplativo, o amigo da natureza brasileira, tem páginas magistrais sôbre a impressionante beleza daquela região abençoada.

A cidade possui 8 escolas primárias, um curso de ensino secundário, 5 técnico-profissional, ruas bem calçadas, lindos parques, boa iluminação, esgotos, rios canalizados, piscina pública, telefonia, hotéis confortáveis, e conta cêrca de 2 315 prédios, entre êles verdadeiros palacetes. As praças Nilo-Peçanha e Higino da Silveira, situadas no Alto, bem como a Baltasar da Silveira e a Artur Bernardes (atual 3 de Outubro), na Várzea, são ajardinadas. As avenidas Oliveira Botelho, Feliciano Sodré, Delfim Moreira e as ruas Francisco Sá, Purus, 1.º de Maio, Melo Franco, Jorge Lóssio, Potenji, Javari, Tocantins, Oiapoque, Mamoré, Belmonte, são macadamizadas e lindamente arborizadas.

Soberbo, Caixa-d'Água, Piscina-Sloper, Cascata-Feroz, Cascata dos Amores, Quebra-Frasco, Cascata Guarani Volta-dos-Canudos, Volta-do-O, Ilha-da-Saúde, Cascata-do-Imbuí Pavilhão-Guinle, etc., são passeios aprazíveis, que encantam o visitante. A viação urbana é feita por meio de charretes, automóveis e ônibus. População da cidade: 9 877 habitantes.

DADOS REFERENTES AO MUNICÍPIO

ESCOLAS — Total 44; de ensino primário 38; secundário 1; técnico-industrial 1; comercial 4.

HOTÉIS — Rizzi Hotel, no Alto; Flórida Hotel, à avenida Feliciano Sodré, 1681, próximo à estação; Várzea Palace Hotel, com grande parque; Hotel Le Magourou, esplêndidamente situado à sombra de exuberante vegetação, todos na Várzea; Hotel Fazenda da Paz e Pensão Pinheiro (Quebra-Frasco).

POPULAÇÃO — 29 799 habitantes.

SUPERFÍCIE — 651 quilômetros quadrados.

DISTRITOS — Teresópolis, Paquequer-Pequeno e Nhunguçu.

POVOADOS — Quebra-Frasco, Venda-Nova, Bom-Sucesso, etc.

LIMITES — Petrópolis, Sumidouro, Nova-Friburgo, Cachoeiras de Macacu e Majé.

RIOS — Situado na bacia do Paraíba conta o município com grande número de cursos d'água notando-se os rios Paquequer e Prêto.

RELÊVO — Município situado em território acidentado possui entre outras as serras dos Órgãos, do Subaio, dos Três-

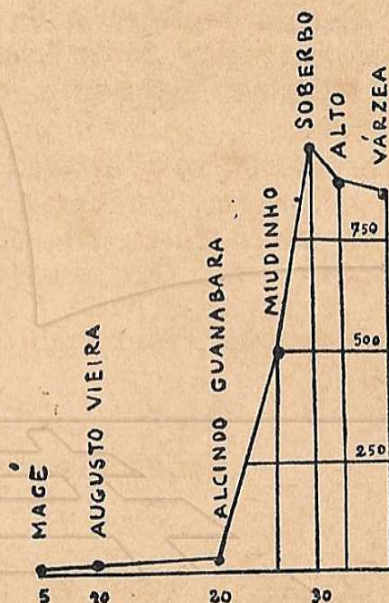
Irmãos, da Mulher-de-Pedra, etc., tôdas pertencentes à serra do Mar. A Pedra Açu, com 2 232 metros de altitude e o Dedo-de-Deus, com 1 695, figuram entre os seus mais altos picos.

CLIMA — O clima de Teresópolis é a sua principal prerrogativa; é um dos mais secos da serra e apresenta grande porcentagem de dias límpidos durante o ano. Temperatura média 16º,7; máxima 27º; mínima 3º.

PRODUÇÃO — A principal renda do município é dada pela agricultura, que produz batatas, mandioca, ervilhas, tangerina (bergamota), milho, feijão, etc. Segue-se-lhe a pecuária com 17 800 cabeças de gado, sendo 5 800 de bovinos. A criação de aves domésticas atinge 62 000 cabeças. O município produz, ainda, leite, ovos, toucinho, madeira e lenha, em grande quantidade.

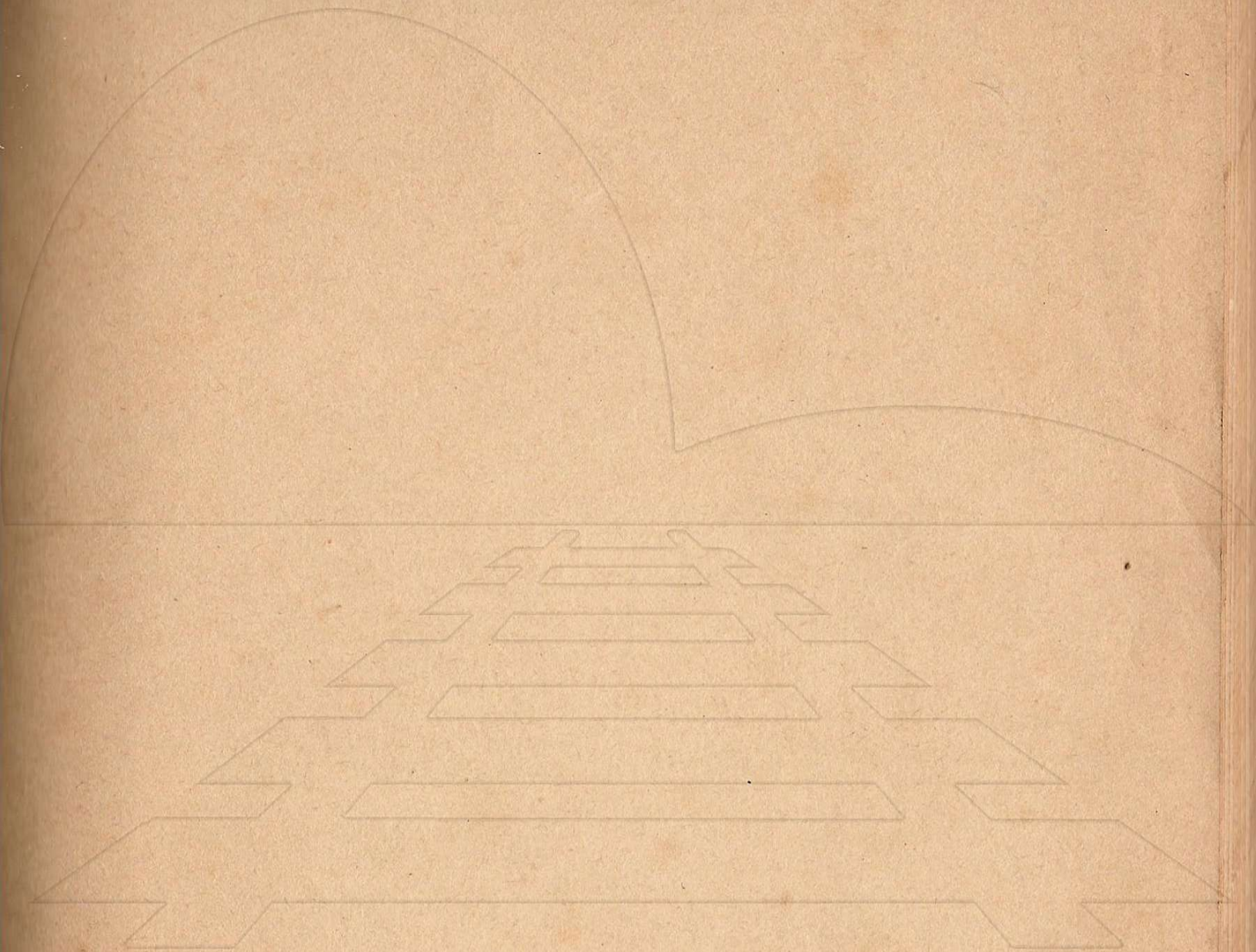
Valor das terras: de Cr\$ 3 000,00 a 7 000,00 o alqueire geométrico.

VIAÇÃO — Teresópolis é um dos municípios mais bem servidos de estradas de rodagem. Tôdas as suas povoações estão ligadas à sede municipal por excelentes rodovias. Petrópolis (54 km); Nova-Friburgo (84 km); Juiz-de-Fora (160 km); e todos os municípios vizinhos, estão igualmente ligados a Teresópolis por boas estradas de rodagem.



LINHA DE TERESÓPOLIS

Trilhos do Rio



Trilhos do Rio

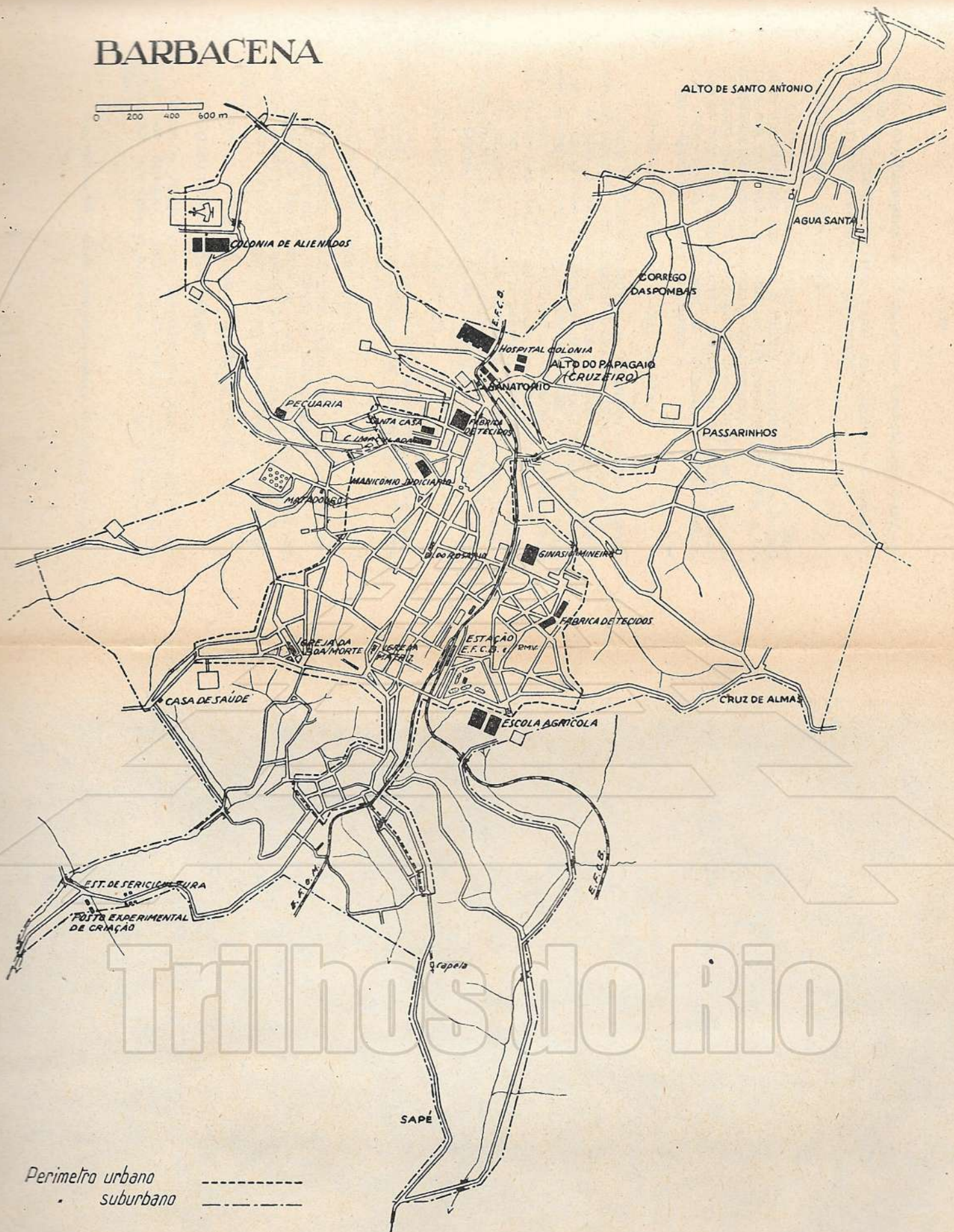
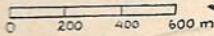
NOVA IGUAÇU

1º DISTRITO



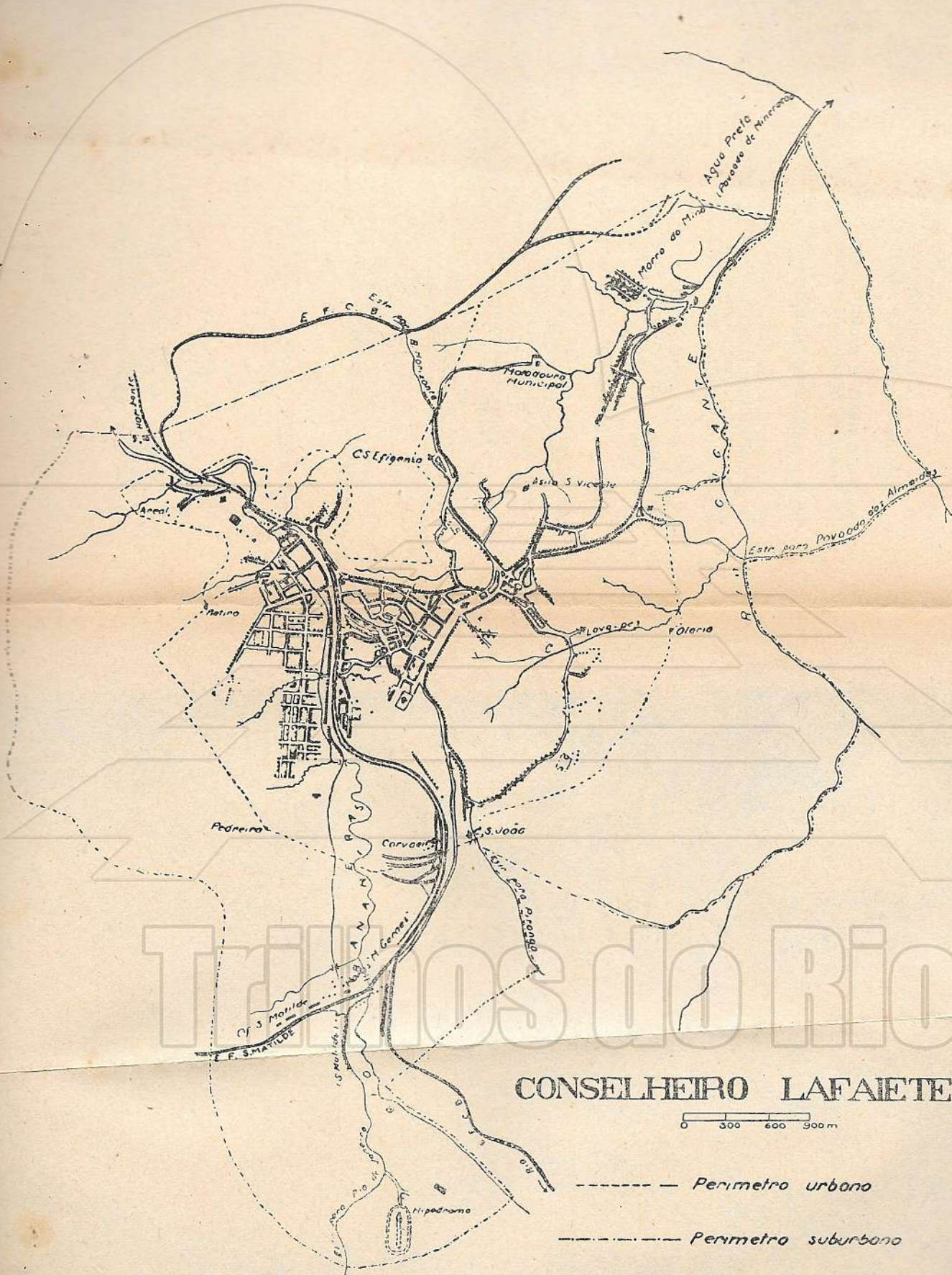
PERÍMETRO URBANO - - - - -
SUBURBANO - · - - - -

BARBACENA



Perimetro urbano -----
suburbano - - - - -

Trilhos do Rio



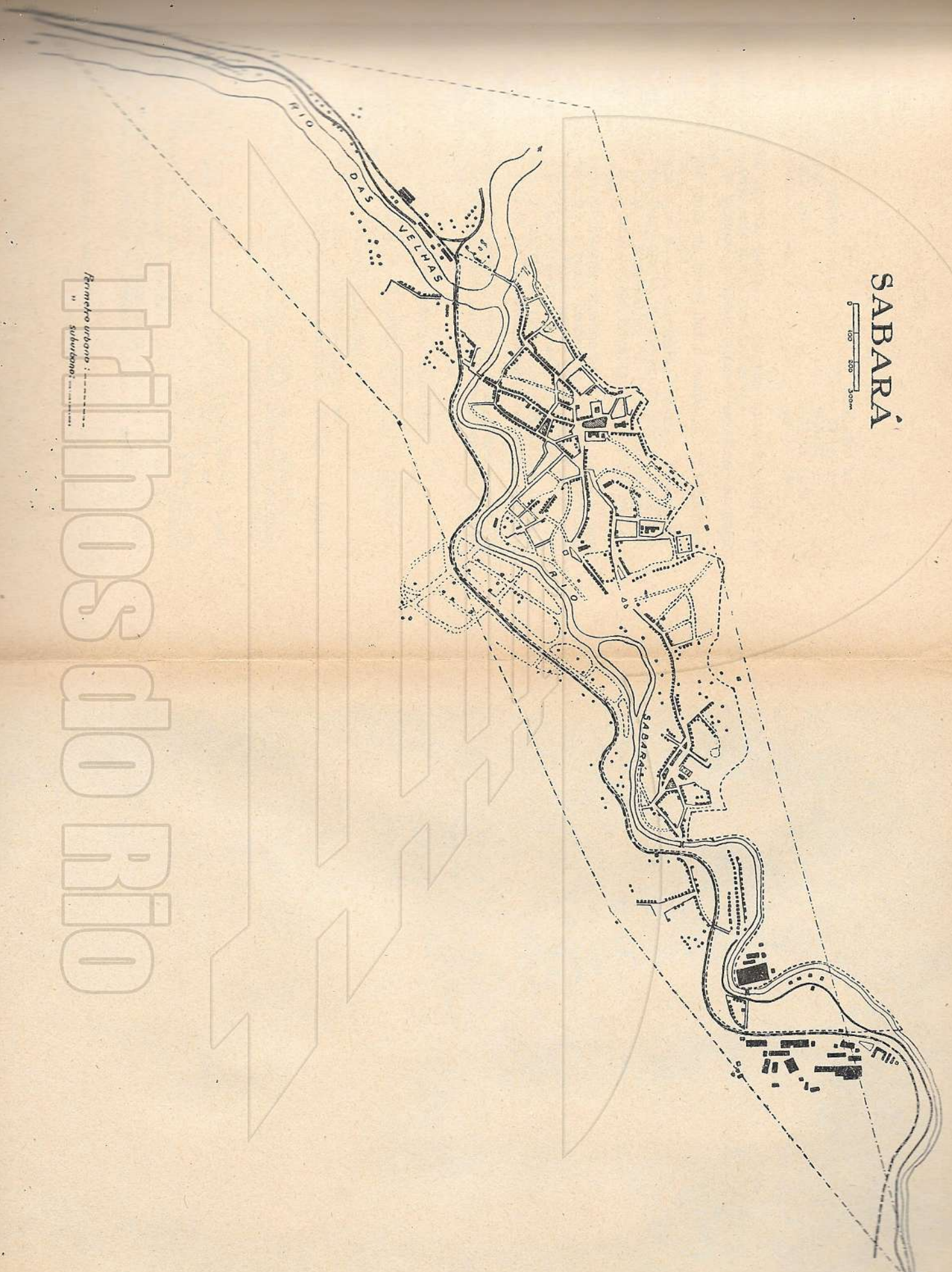
CONSELHEIRO LAFAIETE

0 300 600 900m

----- Perimetro urbano

- - - - - Perimetro suburbano

SABARÁ



TRINOS DO RIO

Remeto urbano :
" suburbanos :

RIO SÃO FRANCISCO

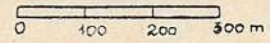
LAGOA DA OLARIA

Para Guaiçú

CAMPO DE AVIAÇÃO

Para Varzea da Palma

PIRAPÓRA



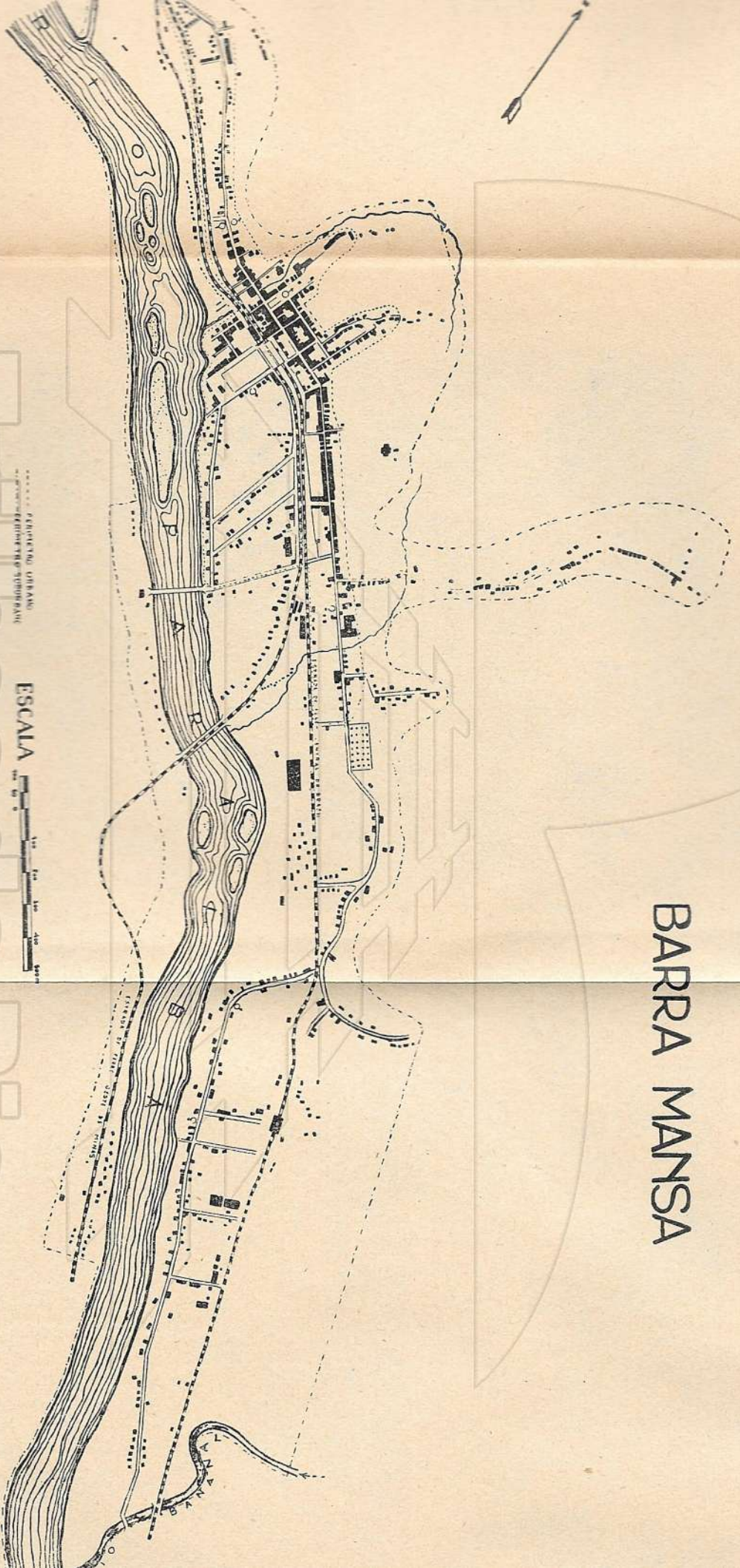
Perimetro urbano

» suburbano - - - - -

Para Rio Acima



BARRA MANSA



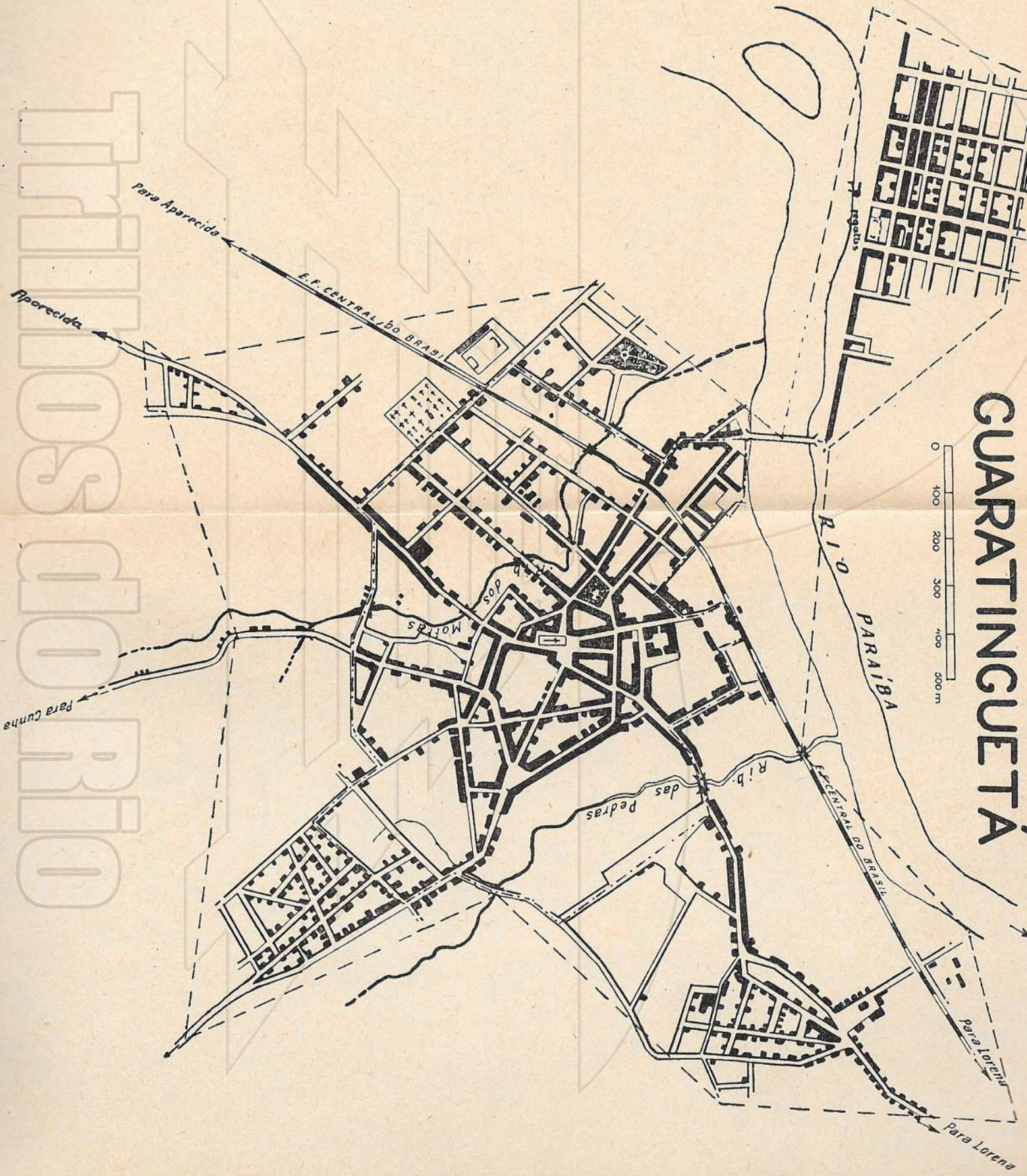
PROFESSOR ALEXANDRE DE ALMEIDA

ESCALA



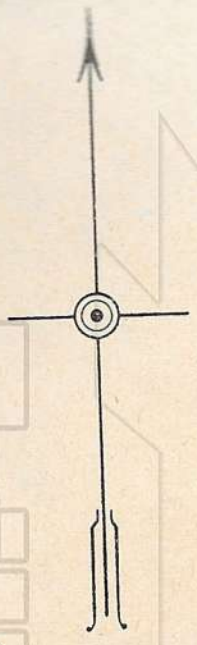
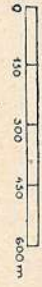
TRINOS DO RIO

GUARATINGUETA



TRINOS DO RIO

PINDAMONHANGABA



Rio Paraiba

Estrada para Capilva

Estrada Estadual

Ribeirão do Corumbá

Para o Rio de Janeiro

CENTRAL DO BRASIL

Cemiterio

Isolamento

Rua das Barbas
Rua da Princesa

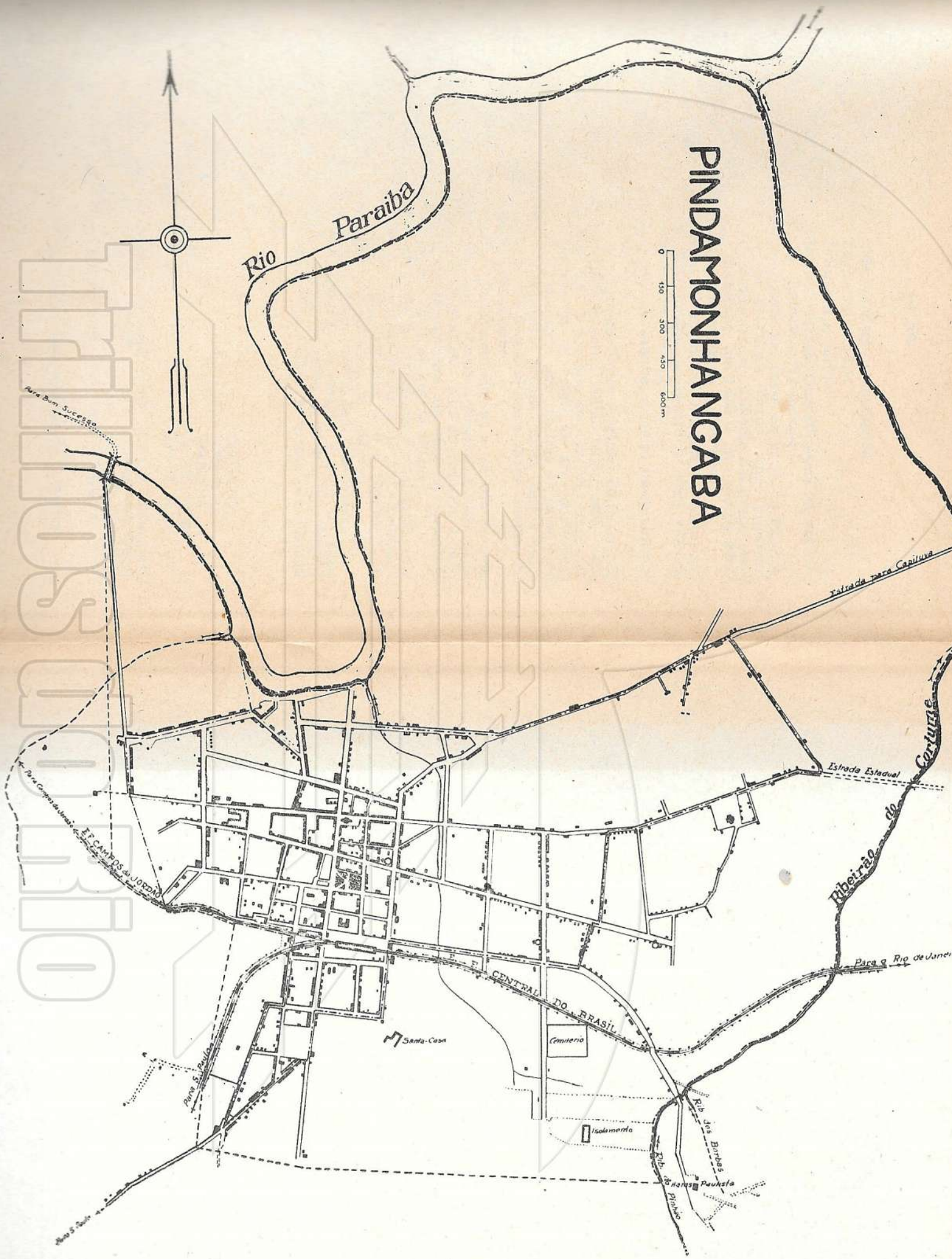
Santa-Casa

Para Bom Sucesso

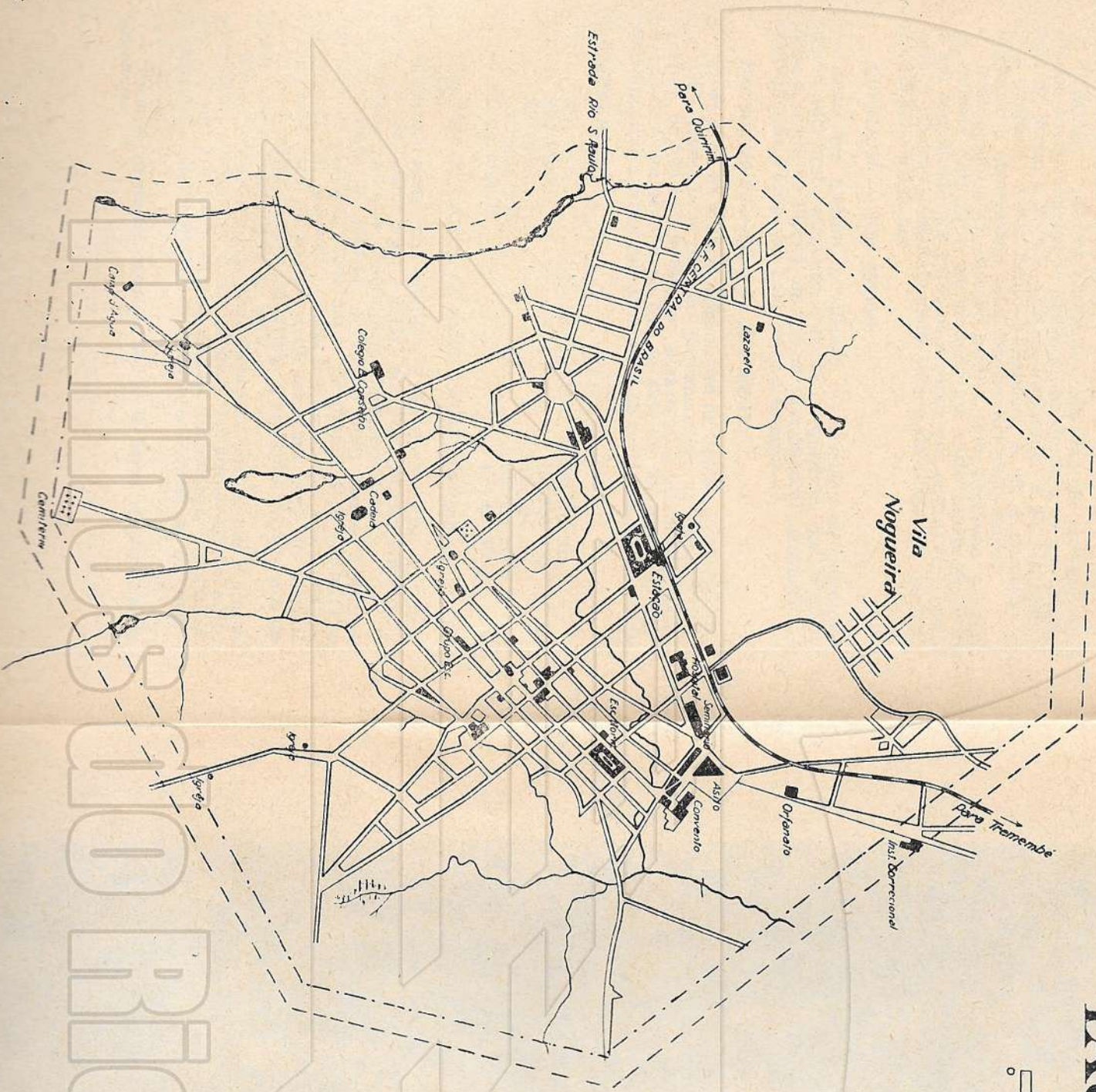
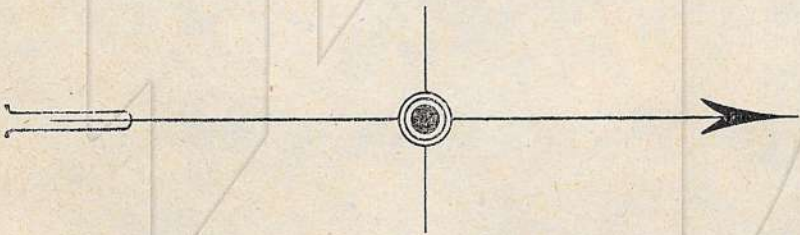
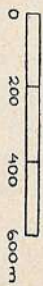
Para Comendador
E. CARVALHO de JORDAN

Para S. Paulo

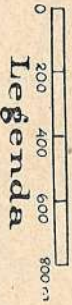
PROJETO DE PLANO DE PINDAMONHANGABA



PLANTA DA CIDADE DE TAUBATÉ



PLANTA DA CIDADE DE MOGÍDAS CRUZES



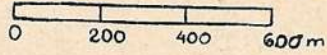
Legenda
..... Perimetro urbano
- - - - - Perimetro suburbano



TRILHOS DO RIO

MARIANA

ESCALA - 1:20.000



Morro Varnas. Varnas

Corrego do Canela



Morro do Rozário

E.F.C.B.

Ribeirão do Carmo

Morro de Galego

Morro S. Gonçalo

Morro Mata Cavalo

C. do Cafete

C. da Cachoeira

Morro do Cruzeiro

PALACIO EPISCOPAL

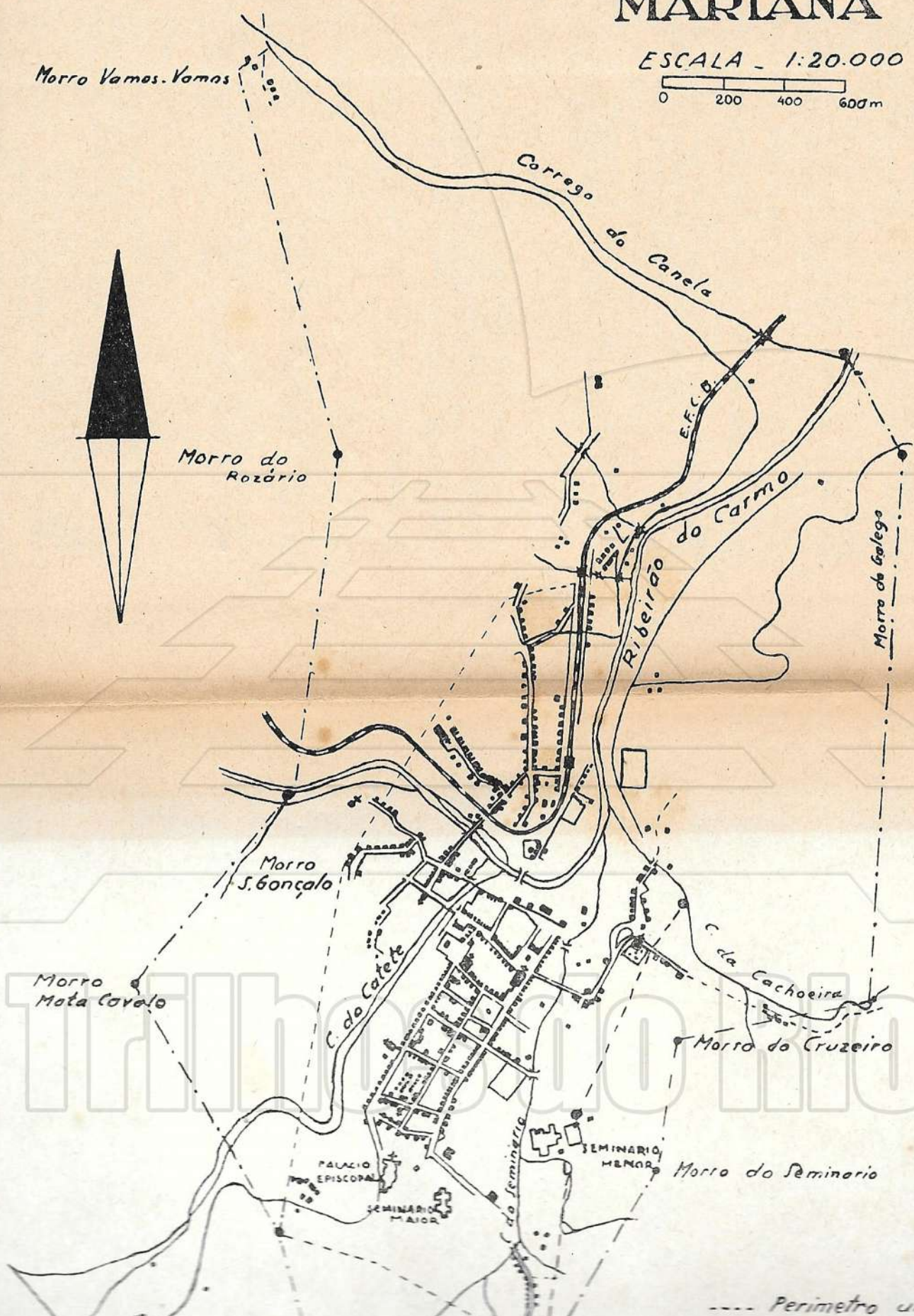
SEMINARIO MAIOR

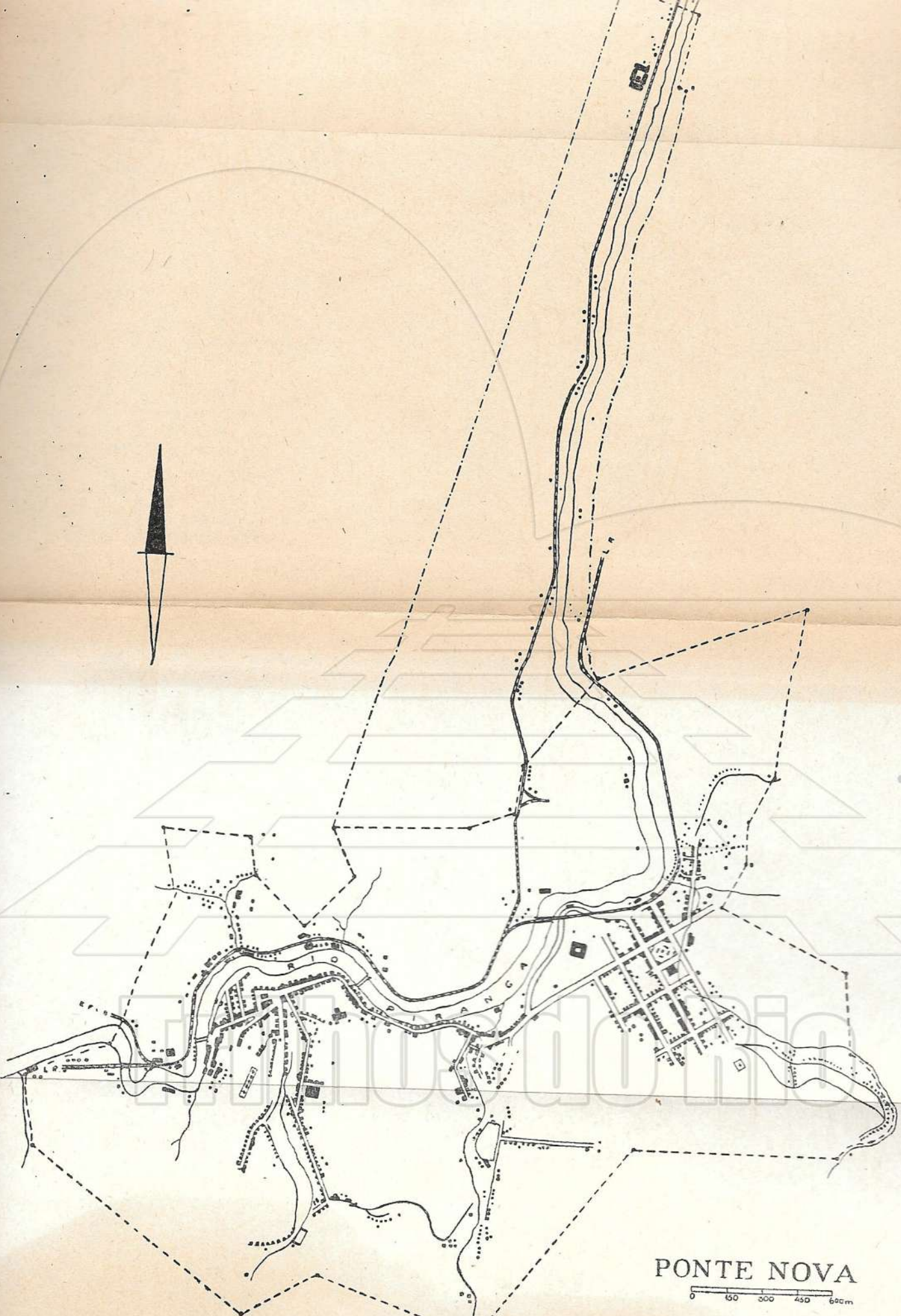
SEMINARIO MENOR

Morro do Seminario

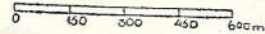
C. do Seminario

----- Perimetro urbano





PONTE NOVA



Perimetro urbano

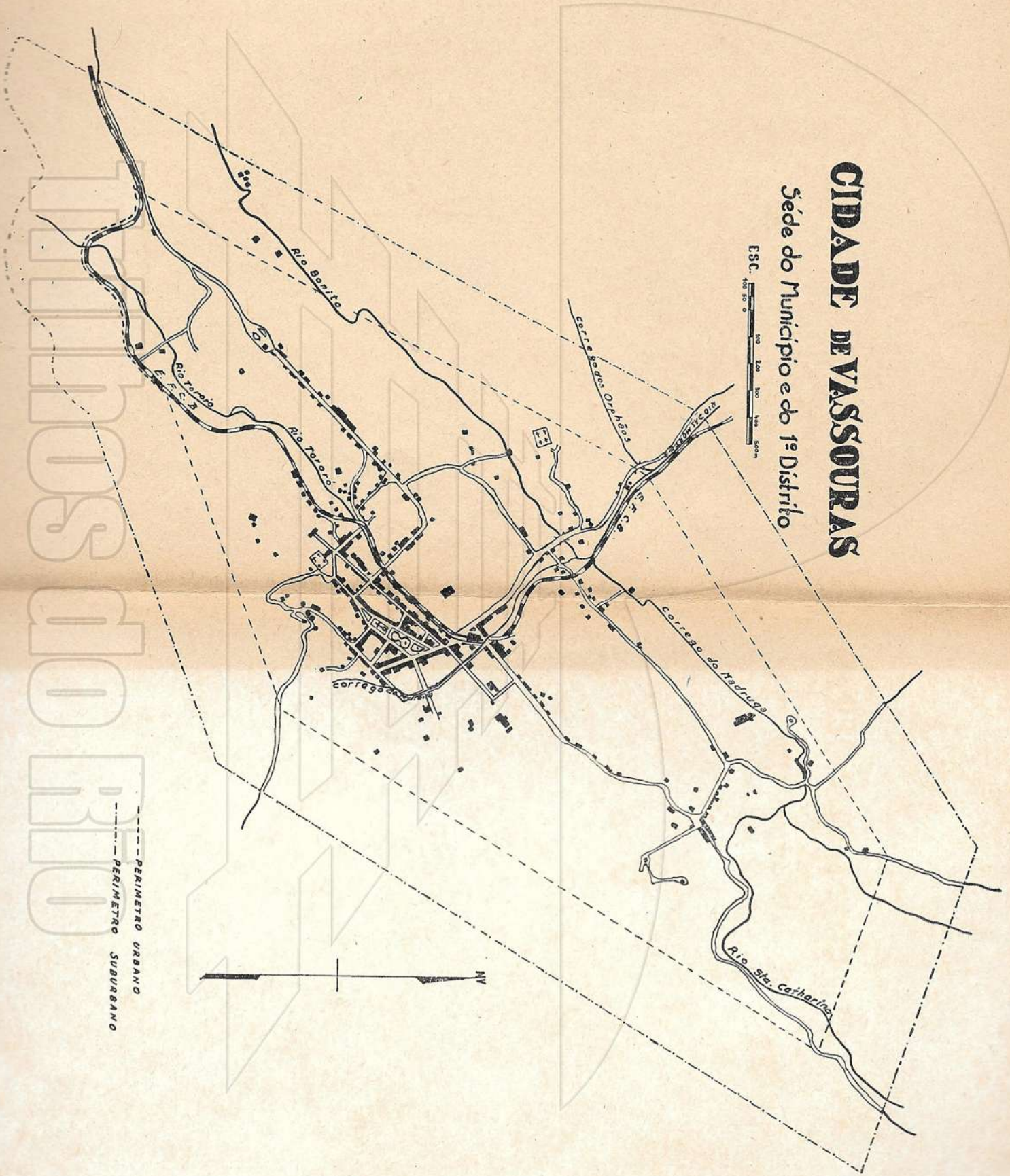
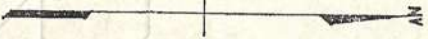
CIDADE DE VASSOURAS

Sede do Municipio e do 1º Distrito

ESC. 1:50,000



--- PERIMETRO URBANO
- - - PERIMETRO SUBURBANO

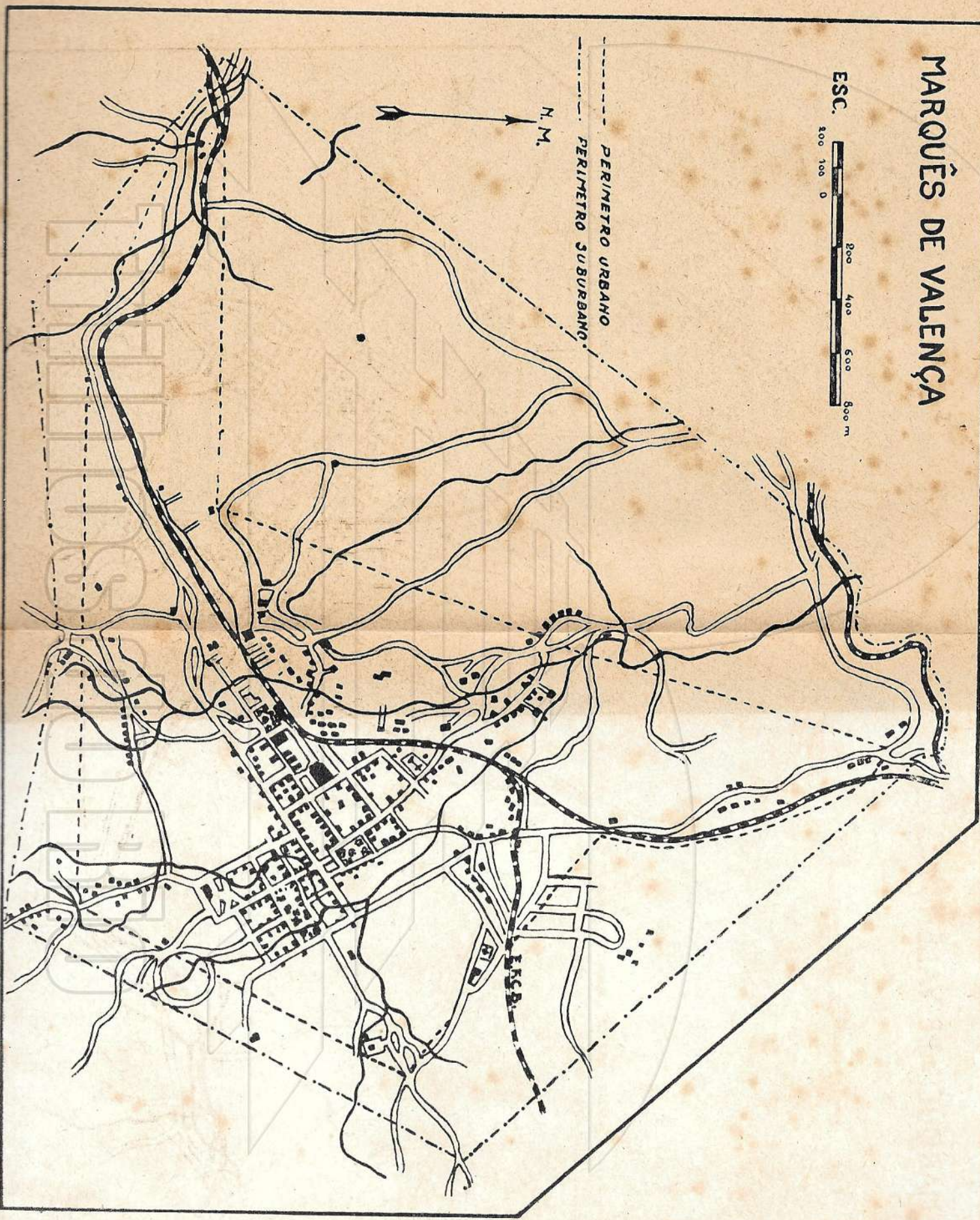


MARQUÊS DE VALENÇA

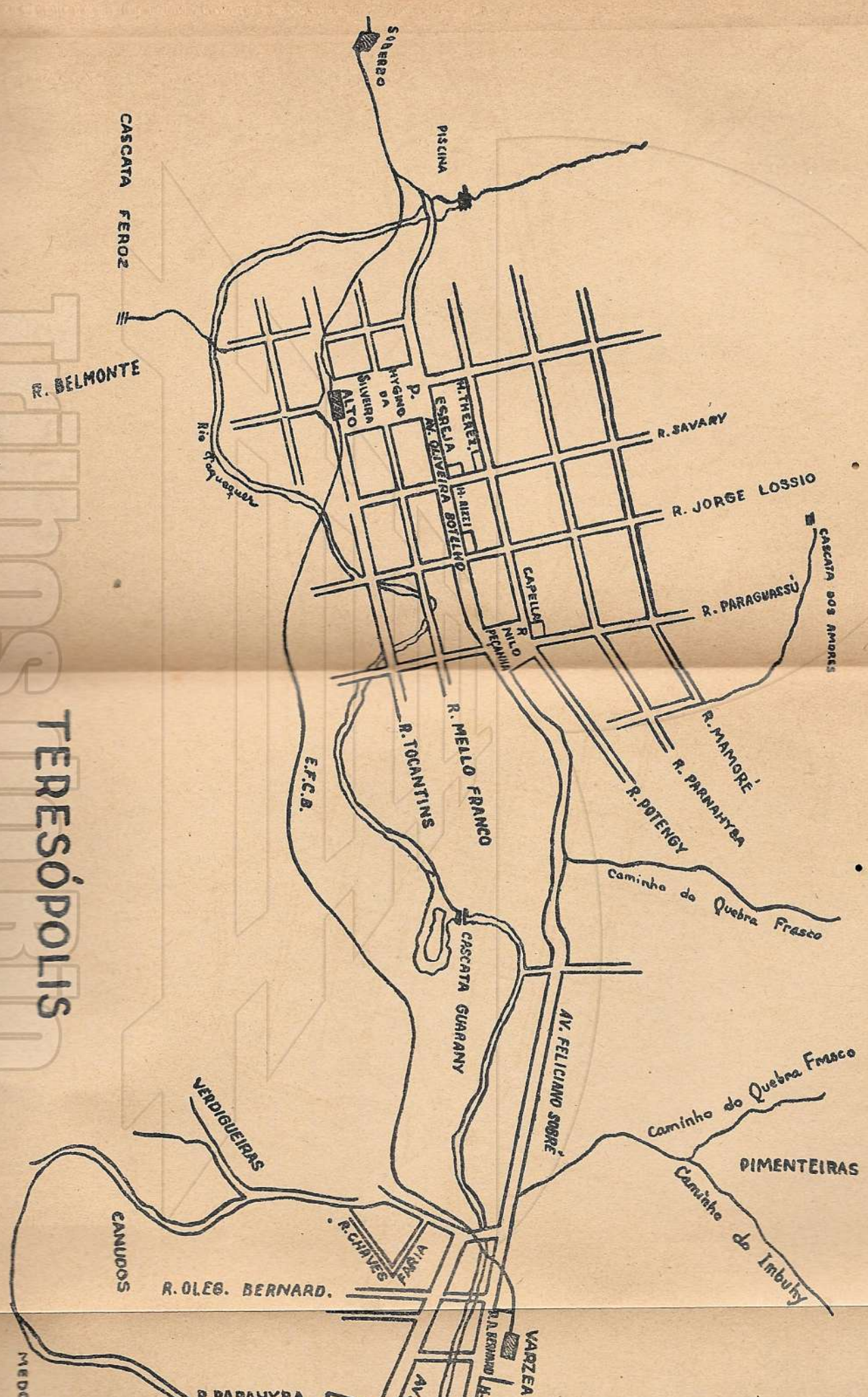


PERIMETRO URBANO
PERIMETRO SUBURBANO

N.M.



TERESÓPOLIS



Trilhos do Rio