



R^t H. Blum





REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Presidenta da República

Dilma Rousseff

Ministra da Cultura

Marta Suplicy

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL

Presidente

Renato Lessa

Diretora Executiva

Myriam Lewin

Centro de Pesquisa e Editoração

Marcus Venicio Ribeiro

Coordenadoria de Editoração

Raquel Fabio

Centro de Coleções e Serviços aos Leitores

Maria José Fernandes

Coordenadoria de Acervo Especial

Mônica Carneiro

Divisão de Obras Raras

Ana Virgínia Pinheiro



MINISTÉRIO DA CULTURA
Fundação BIBLIOTECA NACIONAL

Ministério da
Cultura

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO É PAÍS SEM POBREZA





Revert Henry Klumb

Doze horas em diligência

Guia do viajante de
Petrópolis a Juiz de Fora

Cadernos
da
Biblioteca Nacional

Rio de Janeiro



2014





Coordenadoria de Editoração
Av. Rio Branco, 219, 5º andar
Rio de Janeiro – RJ | 20040-008
editoracao@bn.br | www.bn.br

Editor

Marcus Venicio Ribeiro

Coordenação Editorial

Raquel Fabio, Valéria Pinto

Notas

Lourenço Lacombe (in memoriam)

Preparação de Originais

Rosanne Pousada, Simone Muniz

Revisão de Provas

Adriana Alves

Projeto Gráfico Adaptado

Danielle Fróes, Eliane Alves, Matheus Antunes

Diagramação e Tratamento de Imagens

Eliane Alves

Assistentes Editoriais

Danielle Fróes (estagiária), Janilda Souza, Matheus Antunes (estagiário),
Rafael Andrade (estagiário), Taiyo Jean Omura

Reprodução do Acervo

Otávio Oliveira

DADOS INTERNACIONAIS PARA CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)

K74d

Klumb, Revert Henry

Doze horas em diligência : guia do viajante de Petrópolis a Juiz
de Fora. – Rio de Janeiro : FBN, Coordenadoria de Editoração,
2014.

114 p. : il. ; 12x19 cm. – (Cadernos da Biblioteca Nacional : v.11)

ISBN 978-85-333-0735-3

1. Estrada União e Indústria (RJ e MG) – História. 2. Estrada
União e Indústria (RJ e MG) - Obras ilustradas. 3. Brasil, Sudeste
– História - Séc. XIX. 4. Brasil, Sudeste – Descrições e viagens –
Guias. I. Biblioteca Nacional. Coordenadoria de Editoração. II.
Título. III. Série.

CDD- 918.15

Catalogação na fonte elaborada pelo Setor de Processamento Técnico da Fundação Biblioteca Nacional





Sumário

A insuspeita grandeza de um livro de bolso

Pedro Afonso Vasquez

9

Dedicatória

25

Do Rio de Janeiro a Petrópolis

26

Prefácio

32

A partida

36

Correias

47





Pedro do Rio

53

Posse

60

Julioca

65

Luís Gomes ou Campo da Grama

69

Entre-Rios

74

Serraria

79

Paraibuna

85

Simão Pereira

90

Matias

92





Ponte Americana

94

Estação do Juiz de Fora

98

Hotel União

105

Do Rio de Janeiro a
Petrópolis por Entre-Rios

107

NOTA DA PREPARAÇÃO DE ORIGINAIS

Optou-se por enriquecer o texto da presente edição com o comentário do pesquisador Lourenço Lacombe, publicado em forma de notas no Anuário do Museu Imperial, em 1995, edição comemorativa de 50 anos do Museu Imperial de Petrópolis (1943-1993) e de 150 anos da cidade de Petrópolis (1993).

As observações de Lacombe não apenas atualizam o leitor sobre os lugares mencionados por Revert Henry Klumb como complementam com informações do percurso, dos personagens e das transformações ocorridas desde a expedição do século XIX. O texto de Lacombe foi aqui reproduzido integralmente, assim como as numerações das notas foram preservadas tais como no original do Museu Imperial.







A insuspeita grandeza de um livro de bolso

Pedro Afonso Vasquez

Doze horas em diligência: guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora, de Revert Henry Klumb, mede apenas 12x16 cm, o que corresponde ao formato médio dos modernos livros de bolso. A opção pelo formato reduzido, apesar de se tratar de obra ilustrada, tem explicação óbvia: a obra foi concebida como um verdadeiro guia de viagem, para ser acomodado no bolso do paletó ou nas bagagens de mão dos passageiros das diligências da Companhia União e Indústria. O que lhe confere caráter pioneiro no campo da literatura de turismo, pois o gênero nasceu na segunda metade do século XIX, a partir da disseminação das viagens de lazer, introduzidas por Thomas Cook, em 1841.¹

O livro de Klumb tem caráter eminentemente utilitário, diferindo, portanto, das reflexões dos naturalistas ou dos relatos dos europeus ou norte-ameri-

1. Renomeada Thomas Cook & Son., em 1872, subsiste em operação até hoje, sob a denominação de Thomas Cook Group, adotada em 2007.





canos, que, por uma razão ou por outra – comércio, docência, serviço diplomático, engajamento nas forças armadas etc. –, passaram longas temporadas no Brasil e se preocuparam em consignar suas impressões por escrito. *Doze horas em diligência* se aproxima mais, assim, dos outros dois guias que o Museu Imperial acertadamente reuniu em 1957 no livro *Cidade de Petrópolis*: reedição de quatro obras raras.² São eles: *Viagem pitoresca a Petrópolis: para servir de roteiro aos viajantes e recordação deste ameno torrão brasileiro*, de Carlos Augusto Taunay (1862); *Petrópolis: guia de viagem*, de José Nicolau Tinoco de Almeida (1885). A quarta obra mencionada no título difere das anteriores, por tratar apenas do comércio local: *Os estabelecimentos de Petrópolis*, de Thomas Cameron (1879).

Taunay e Tinoco compartilharam o anseio de Klumb de auxiliar os visitantes daquela que funcionava, na prática, como a segunda capital brasileira, quando a Corte Imperial fugia do calor ou das frequentes epidemias que perturbavam a vida carioca no Segundo Reinado. Porém Klumb foi muito mais além. Não se restringiu à bela cidade serrana criada por impulso de Dom Pedro II. Focalizou também a inovadora estrada macadamizada construída por Mariano Procópio Ferreira Lage e destinada a conduzir o viajante até Juiz de Fora, nova cidade nascida em território mineiro, justamente como ponta de lança do processo de interiorização do Brasil. Hoje,

2. Posteriormente incluído na edição comemorativa do Anuário do Museu Imperial, em 1995.





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

é interessante lembrar, a estrada leva até Brasília, o verdadeiro coração do país. Desde que, em virtude do Plano Nacional de Viação (1973), a União e Indústria foi absorvida pela BR-040, ela passou a fazer parte da ligação entre Brasília e o Rio de Janeiro, com um total de 1.178 quilômetros de extensão, iniciando-se no entroncamento da BR-450 com a BR-251 e terminando na praça Mauá.

De par com seu escopo mais ambicioso, *Doze horas em diligência* tem outro grande fator distintivo: foi um dos raros livros concebidos, realizados e editados por um fotógrafo no Brasil Imperial. E foi o único totalmente impresso no país. Sob esse prisma, somente duas outras obras lhe são comparáveis: *Brasil pitoresco*, de Victor Frond, e *Álbum comparativo da cidade de São Paulo*, de Militão Augusto de Azevedo. Isso, com ressalvas, pois, conforme o próprio título indica, a obra de Militão não se apresentava como um livro impresso e sim como álbum fotográfico, em que as imagens originais eram coladas nas páginas, sem intermediação de nenhum dos processos de gravura então empregados com este fim, como a litografia ou a xilogravura, por exemplo.

É bem verdade que outros fotógrafos produziram álbuns no Brasil oitocentista, porém nenhum deles o fez com o mesmo conceito e a mesma originalidade de Militão. Este concebeu sua obra como se fosse um livro, visando inclusive a uma tiragem expressiva – mas foi frustrado pelo insucesso comercial da empreitada. Se os demais fotógrafos se limitavam a coligir imagens com algum tipo de identidade temática, rea-





lizadas de modo aleatório ao longo do tempo, Militão agiu de modo concertado, retornando, um quarto de século depois (em 1887), aos mesmos locais por ele fotografados no início da carreira (em 1862), para melhor evidenciar o crescimento da capital paulista. Ideia absolutamente brilhante, que continua sendo explorada mundo afora até hoje, e que teve em Militão Augusto de Azevedo seu precursor brasileiro, ou quiçá até mesmo mundial...

Brasil pitoresco, por sua vez, costuma ser veiculado hoje como obra do escritor Charles Ribeyrolles, ilustrada por Victor Frond. Mas é justo o contrário: foi um projeto concebido e realizado por Frond, para o qual ele fez vir depois o amigo Ribeyrolles a fim de que ele se encarregasse do texto. As fotografias foram produzidas em torno de 1858, contudo o livro saiu apenas em 1861, sobretudo pelo fato de o álbum de litografias que o acompanha ter sido feito na Imprimerie Lemercier, em Paris. Trata-se, portanto, de obra híbrida – metade livro, metade álbum – e binacional, pois, se as litografias foram realizadas na França, a parte de texto foi impressa na Imprensa Nacional, no Rio de Janeiro.

Por outro lado, *Doze horas em diligência* foi o primeiro livro realizado por um fotógrafo no Brasil e inteiramente produzido no país. A própria folha de rosto evidencia isso, ao estampar tanto o endereço de Klumb (rua do Ouvidor, 49) quanto o de seu impressor: J. J. da Costa Pereira Braga (rua Nova do Ouvidor, 25 e 26). É, portanto, obra cem por cento produzida na Corte Imperial, em 1872, por quem se





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

apresentava como “Photographo de Suas Magestades e Altezas Imperiaes e da Imperial Academia das Bellas-Artes” – um dos mais importantes pioneiros da fotografia no Brasil, responsável também pelo primeiro documentário fotográfico mais extenso da cidade do Rio de Janeiro, efetuado em meados da década de 1850.

O título do presente texto pode ser considerado um tanto ditirâmico, mas é absolutamente veraz: o livrinho de Klumb tem de fato uma grandeza que pode permanecer insuspeita ao leigo. Sim, pois quem folheia hoje essa nova edição de *Doze horas em diligência* não pode imaginar que as 30 fotografias que a ilustram (29 vistas e um retrato) exigiram uma década de esforço determinado. É o próprio Klumb quem atesta: “A ideia primeira é de 1861, em 1863 trabalhei nela, em 1864, 1865 e 1866 continuei o trabalho, em 1867 e 1868 acabei as vistas. Em 1870 tratei da publicação com um editor e enfim em 1872 vejo-a realizada!” Seu mérito se torna maior ainda quando se sabe que Klumb não é autor apenas da parte visual do livro. Ele assina também o texto, por sinal, de leitura agradabilíssima em virtude de seu senso de humor quase machadiano. No trecho referente à *terceira muda*, na Posse, há inclusive uma frase que parece saída direto da pena do “Bruxo do Cosme Velho”: “Desculpem, leitores benévolos, se por um momento eu abandono a estrada para falar de coisas que me são caras!”. E lá se vai nosso guia. “A dez minutos, à nossa esquerda, no alto dessa eminência, acha-se





uma pequena fazenda; seu nome é *Saudade!*...³ palavra que nas línguas estrangeiras é intraduzível.”

Todo o livro segue no mesmo tom, como se nós, leitores, tivéssemos o privilégio de fazer a viagem em diligência em companhia do ilustre guia. Como a ocasião em que o desembargador Campos, ao encontrar casualmente o conselheiro Aires na viagem de trem para Petrópolis, louva o “trem de ferro” pelo tempo que poupa de viagem, e o conselheiro – sempre cioso em evitar polêmica – guarda para si a sábia reflexão que consigna depois no diário: “Eu, se retorquísse, dizendo-lhe bem do tempo que se perde, criaria uma espécie de debate que faria a viagem ainda mais sufocada e curta”.⁴ Com efeito, nós, que viajamos hoje em velocidade terminal rumo ao nada, já aprendemos que nunca se perde tanto tempo que quando mais se procura ganhá-lo. Por sorte, seguimos aqui rumo a Juiz de Fora em diligência, dispondo ainda de tempo para apreciar um pouco a beleza da paisagem ou da passageira fronteira, que rivaliza com a vegetação úmida de orvalho em frescor e pureza.

Vale aqui um lembrete: a diligência da Companhia União e Indústria, estrada que só surgiria em 1861 – quando só tínhamos duas ferrovias⁵ e os percursos tinham curta duração –, foi um dos primeiros meios de transporte coletivo empregados no Brasil. E, mui-

3. Grifo e exclamação são do original.

4. ASSIS, Machado de. *Memorial de Aires*. São Paulo: 1997, p. 14.

5. A primeira, como se sabe, foi criada por Mauá em 1854.





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

to mais que o trem, ela aproximava estranhos em virtude da exiguidade do compartimento e do longo tempo de viagem. Enquanto a diligência deixava Petrópolis às seis horas da manhã e chegava a Juiz de Fora às seis horas da noite, totalizando as 12 horas citadas no título do livro, hoje é possível percorrer a União e Indústria em pouco mais de duas horas. Uma redução significativa do tempo da viagem que, só em parte menor, se deve à alteração (e diminuição), ao longo dos anos, do traçado da estrada, cujo nome, no entanto, permaneceu. Quando seguimos assim rumo às Gerais, no doce balanço da diligência, em companhia do bem-humorado Klumb, não podemos imaginar o esforço hercúleo por ele despendido para documentar a estrada. Nós, que hoje fotografamos tão fácil e negligentemente com o celular, não temos condições de avaliar a dificuldade que era fazer uma única fotografia externa naquela época. Na década de 1860 imperava o processo de colódio úmido, assim denominado pelo fato de exigir a exposição da placa ainda úmida. Isso equivale a dizer que cada chapa devia ser emulsionada com a camada fotossensível instantes antes do ato fotográfico. Exigia o uso de um laboratório de campanha, hermeticamente vedado à luz, no qual o fotógrafo (ou um assistente) pudesse preparar as placas de vidro logo antes da tomada da foto. Processo lento, delicado, e que requeria conhecimentos de química fotográfica, além de grande destreza manual.

Operando em plena estrada, longe de qualquer centro urbano, Klumb usou certamente uma carro-





REVERT HENRY KLUMB

ça-laboratório, para a realização da maioria das vistas da União e Indústria, e uma tenda-laboratório, para as tomadas feitas nos locais mais acidentados, como as margens do rio Paraibuna ou as cercanias da Cascatinha. Não era nada fácil – em verdade era difícilíssimo – trabalhar com o processo de colódio úmido em exterior. Tanto que o célebre escritor francês Gustave Flaubert, ao acompanhar seu amigo Maxime Du Camp na viagem que redundou na publicação do livro *Egypte, Nubie, Palestine, Syrie*, em 1852, relatou em carta à mãe que o amigo, esgotado pelo esforço, quase teve uma crise nervosa quando a mula que transportava os negativos já processados foi escoiceada por outra... E Ansel Adams – um dos nomes maiores do paisagismo fotográfico norte-americano – simplesmente se declarou incapaz de produzir imagens de qualidade nas mesmas condições enfrentadas pelos pioneiros da fotografia no Meio-Oeste. Diante disto, fica explicada e justificada a grandeza e a culminância atribuídas a Klumb neste texto introdutório. Não há dúvida, nem matéria para discussão: Revert Henry Klumb foi um dos melhores fotógrafos de seu tempo.

As imagens aqui reproduzidas talvez não deem ao leitor contemporâneo a exata dimensão de sua grandeza. A explicação é simples e evidente. São apenas transcrições litográficas das fotografias originais, nas quais se perde a excelência de seu fazer fotográfico. Donde o “insuspeita” do título: quem não contemplar as fotografias originais de Klumb da estrada União e Indústria não terá condições de avaliar





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

sua mestria técnica excepcional simplesmente por intermédio de *Doze horas em diligência*. A Biblioteca Nacional, o Museu Histórico Nacional e o Museu Mariano Procópio possuem vistas originais da estrada em suas coleções, capazes de comprovar o talento do fotógrafo preferido da imperatriz Thereza Christina Maria. E foi nesses acervos que me respaldei para compor o *Álbum da Estrada União e Indústria*,⁶ reunindo todas as vistas fotográficas que Klumb realizou na estrada.

Klumb foi o fotógrafo preferido da imperatriz Thereza Christina, conforme sugere, de modo prosaico, o fato de ter sido ele o fotógrafo do qual ela adquiriu mais imagens. Todavia, a própria dedicatória de Klumb à imperatriz em *Doze horas em diligência* o confirmaria de maneira mais enfática e pessoal, pois não se trata de uma simples dedicatória oportunista. Mesmo porque, se assim fosse, seria mais adequado dirigi-la a d. Pedro II, ele próprio fotógrafo e protetor dos fotógrafos. Portanto, se Klumb se dirige a nossa tão injustiçada imperatriz,⁷ ele o fez por legítimo sentimento de gratidão e simpatia e não por mera conveniência. Klumb não foi apenas um profissional cujo talento era apreciado pela imperatriz; foi também seu professor de fotografia – assim como foi professor de fotografia das duas princesas, Isabel

6. VASQUEZ, Pedro. *Álbum da Estrada União e Indústria*. Rio de Janeiro: Quadratim, 1997.

7. Uma mulher cuja grandeza e cuja importância ainda estão aguardando a devida justiça.





e Leopoldina. Tiveram, portanto, longa convivência, a qual permitiu, por exemplo, a realização de um retrato absolutamente ímpar de dona Thereza Christina. Aquele em que ela figura de perfil, à esquerda da composição, e as duas princesas se intrometem na cena, apontando as cabeças no segundo plano para espiar o que a mãe estava fazendo. Esta é uma fotografia absolutamente inusitada no que se refere à representação de uma soberana em toda a história da fotografia. Um primor de retrato, espontâneo e cheio de frescor. Contudo, a bem da verdade, é preciso dizer que Klumb teve a prudência de realizar uma versão mais convencional da mesma pose, sem a presença das princesas ao fundo.

Para finalizar, é preciso abordar a questão da transcrição litográfica das fotografias originais de Klumb. Assim como ocorreu em *Brasil pitoresco*, de Victor Frond, os litógrafos encarregados de copiar as vistas fotográficas não o fizeram *ipsis literis*. Ao contrário, em diversos casos, introduziram elementos que não constavam das composições originais, como seres humanos, animais de carga e veículos, por exemplo. Levando-se em consideração o fato de que tanto Klumb quanto Frond foram, a um só tempo, idealizadores, autores e editores dos seus livros, ninguém mais pode ser responsabilizado por tais interferências, que hoje teríamos tendência a considerar espúrias. Ao contrário, todas as modificações e inserções foram realizadas a pedido deles, com um propósito bem determinado: conferir um aspecto mais “realista” e “fidedigno” às reproduções.





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

Todos aqueles familiarizados com a história da fotografia sabem que, nos primórdios, era impossível o registro dos corpos ou objetos em movimento, em virtude do longo tempo de exposição requerido. Isso fazia com que, na fotografia dos primeiros tempos, os passantes e/ou veículos não fossem registrados nas chapas fotográficas ou, quando muito, figurassem apenas como borrões indistintos. Situações como esta fizeram com que alguns dos fotógrafos do período se preocupassem em oferecer uma versão mais “realista” no momento de editar o próprio material em forma de livro. Existe aqui um paradoxo interessante: a imagem fotográfica, veraz sob tantos aspectos, não se afigurava suficientemente verdadeira para alguns.

Klumb ambicionava oferecer uma documentação favorável sobre a estrada que ele vira nascer, de modo que recheou suas imagens de gente, veículos e animais, para conferir mais vida e movimento a *Doze horas em diligência*. Assim, na vista do Vale da Samambaia, foi acrescentada uma tropa de burros composta por oito animais, alguns dos quais representados de forma um tanto precária. O mesmo acontece na imagem intitulada “Tropa em marcha”, na qual foram adicionados o condutor e seis bestas. Da mesma forma, os dois cavaleiros vistos na Passagem de Taquaril também não existem na vista fotográfica original, que mostra a estrada inteiramente deserta, com um clima até meio metafísico.

Na vista da Pedra do Paraibuna, foi adicionada uma diligência, em tudo idêntica àquelas vistas nos





filmes de faroeste, mas que na União e Indústria tinham uma peculiaridade curiosa: eram denominadas Mazeppa. A tomada da Ponte de Zamba é a que apresenta a inserção mais evidente: a do barco no primeiro plano, com um barqueiro que parece grande demais para a embarcação. Mas em diversas outras imagens são incluídos elementos, como o carro de boi – com a roda torta e as pessoas desproporcionais em relação aos animais – na vista da Colônia Dom Pedro II, em Juiz de Fora.

Completam o volume uma planta com o perfil longitudinal da estrada União e Indústria, e o retrato de seu idealizador e construtor, Mariano Procópio Ferreira Lage. De todas as estações aqui reproduzidas, subsiste apenas a de Paraibuna, que desde o centenário da estrada, em 1961, abriga o Museu Rodoviário do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. As pontes também se foram quase todas, ou pouco guardam do esplendor original. Como a ponte de Três Rios, que, de sua condição de ponte rodoviária, foi transformada, em 1891, em ponte ferroviária da Leopoldina Railway, e depois do desmonte da ferrovia subsiste hoje na melancólica condição de ponte de pedestres.

Primeira estrada de rodagem macadamizada do Brasil, com 144 quilômetros de extensão, a União e Indústria teve existência curta em sua conformação inaugural, pois logo foi suplantada pela ferrovia. O trem chegou a Três Barras (atual Três Rios) em 1867, mas o ocaso definitivo da estrada de rodagem pode ser datado de 30 de dezembro de 1875, quando a fer-





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

rovia chegou a Juiz de Fora. Dois anos mais tarde, em primeiro de fevereiro de 1877, a gare ferroviária foi instalada no antigo local da estação de diligências...

Contudo, a deliciosa viagem entre Petrópolis e Juiz de Fora, tal como foi narrada por esse brilhante fotógrafo, nunca terá fim nas páginas deste livrinho admirável que é *Doze horas em diligência*, obra maior de Revert Henry Klumb.







DOZE HORAS EM DILIGENCIA
Guia do Viajante
DE
PETROPOLIS A JUIZ DE FÓRA

Escrepto em dous idiomas Portuguez e Francez.



PELO PHOTOGRAPHO DE
SUAS Magestades e Altezas Imperiaes
E DA
Imperial Academia das Bellas-Artes

R.^t — H. KLUMB

Illustrada com 31 estampas sendo: 1 retrato, 29 vistas em lithographia
e uma planta perfil e longitudinal da Estrada União-Industria.

Rio de Janeiro.
NA PHOTOGRAPHIA KLUMB
49 RUA DO OUVIDOR 49
E EM CASA DO EDITOR J. J. DA COSTA PEREIRA BRAGA
25 E 26 RUA NOVA DO OUVIDOR 25 E 26

1872







A sua majestade a imperatriz

Senhora,

Quando concebi o projeto de escrever este pequeno livro, meu primeiro pensamento foi que só a Vossa Majestade me era permitido dedicar este simples ensaio descritivo de uma das mais belas estradas do Império.

Sou talvez muito presunçoso, ousando oferecer a Vossa Majestade a dedicatória deste opúsculo; entretanto ousei esperar que Vossa Majestade me fará a graça insigne de aceitá-lo, ainda que não fosse mais senão para servir de incentivo ao sentimento que me inspirou.

No benévolo acolhimento de Vossa Majestade – que já se dignou fazer tanto por mim – procurarei os meios para realizar trabalhos mais importantes que tenciono fazer no futuro.

Com esta esperança tenho a honra de ser

De V. M.

O muito humilde e obediente servo

Revert Henry Klumb





Do Rio de Janeiro a Petrópolis

Pelo vapor e estrada de ferro de Mauá

SERVIÇO TODOS OS DIAS

Partida da Prainha¹ às 6 horas da manhã nos domingos e dias de festejo; às 2 horas da tarde nos dias úteis.

Estas horas de partida são algumas vezes alteradas, porém os jornais indicam esta mudança alguns dias antes.

Há tílburis² para conduzir os passageiros à estação do embarque; tomados no interior da cidade, custam 500 réis; os carros de quatro lugares custam 2\$000.

Os bilhetes para Petrópolis são entregues para viagem inteira ou para as estações.

VIAGEM INTEIRA

1ª classe 8\$000

2ª classe 6\$000

3ª classe 4\$000

1. Hoje Praça Mauá.

2. Tílburis – viatura ligeira, puxada por um só animal, com lugar para um único passageiro ao lado do cocheiro – inventada por um segeiro inglês, George Tilbury, por volta de 1818. Os primeiros veículos deste tipo, que rodaram no Rio de Janeiro em 1846, eram pintados de amarelo, tendo dentro de uma elipse, o monograma do seu inventor – G.T. Mas o povo, na ignorância da origem da pequena viatura, associou as iniciais ao nome do padre Guilherme Tilbury, que vivia entre nós desde antes da Independência – e passou a denominá-lo *Carrinho do Padre Tilbury*. Era um meio de condução rápido e barato, muito usado por médicos e parteiras.





Vista geral de Petrópolis







DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

Estabeleceu-se a 3ª classe para os escravos, porém as pessoas que querem tirar o calçado, ali são admitidas, o que frequentemente acontece com a maior parte dos trabalhadores dos campos.³

Para as estações paga-se :

Da Prainha a Mauá, 1ª classe 1\$500

descalços 500

Da Prainha a Inhomirim, 1ª classe 2\$500

2ª classe 1\$500

descalços 1\$000

Da Prainha a Raiz da Serra, 1ª classe 4\$000

2ª classe 3\$000

descalços 1\$000

Carros da serra, 1ª classe 4\$000

2ª classe 3\$000

A viagem em vapor, os instantes passados sobre a estrada de ferro e a subida da serra oferecem aos amadores as vistas as mais agradáveis. Do ponto culminante desta montanha elevada de mil metros, pouco mais ou menos, acima do nível do mar,⁴ um panorama

3. Alcindo Sodré, *no Anuário do Museu Imperial*, v. VI p. 208-209, divulga no trabalho “Um médico da monarquia” uma caricatura da *Semana Ilustrada*, quando Jobim, viajando na 3ª classe da Estrada de Ferro D. Pedro II, foi obrigado pelo guarda a tirar os sapatos.

4. A altitude de Petrópolis é de 1.015 m, segundo placa chumbada na porta do Palácio Amarelo, onde funciona a Câmara dos Vereadores – com os seguintes dizeres: “Referência de nível – / não destruir/ altitude 1015 A / protegido pela Lei / Conselho Nacional de Geografia”. Mas há outra placa semelhante em frente à Prospec, no Bingen (R. Dr. Paulo Hervé, 1162) com a indicação de 1.018 A.





REVERT HENRY KLUMB

imenso e de um aspecto verdadeiramente esplêndido encanta a vista. No extremo horizonte avista-se o Rio de Janeiro, com sua baía que o cinge, e que é tão vasta que poucas são conhecidas que a igualem.

Em breve ofereceremos aos nossos leitores um pequeno guia, do Rio de Janeiro a Petrópolis, para explicar esta viagem.



Retrato do comendador Mariano Procópio Ferreira Lage





Chegada a Petrópolis

Encontra-se um confortável regular no Hotel de Bragança e na casa particular do senhor Dujardin, antigo Hotel de França.⁵

No Hotel de Bragança paga-se por pessoa e por dia 5\$000, sem as bebidas, em casa do senhor Dujardin trata-se com ele mesmo.

Encontram-se em Petrópolis carros e cavalos de aluguel para passeios nos arredores.⁶

À tarde, as pessoas que gostam de baile acharão ali o seu *desideratum*; os alemães, esses laboriosos colonos, entregam-se com fúria a este divertimento.

Nos domingos e dias de festejo principiam a dançar às seis horas da tarde e finalizam às seis horas da manhã. Petrópolis – não tendo a felicidade de possuir o gás – vejam os leitores como esses filhos da grande raça germânica sabem suprir esta falta de luz.

N. B. Julgo eu dever observar aos meus leitores que não é sempre prudente tomar os lugares do tejadilho para subir a serra, visto chover quase todos os dias, antes de chegar ao lugar do destino.

5. Vide nota 14 da obra de Taunay, *Viagem Pitoresca a Petrópolis*.

6. Ainda hoje se encontram em Petrópolis carros de cavalo para passeio. Embora o letreiro oficial indique *charretes*, os carros, na verdade, são *vitórias*, nome que se vulgarizou por ter sido usado a partir do reinado da rainha Vitória.





Prefácio

Não é a primeira vez que experimento o desejo de tornar conhecida a bela estrada União-Indústria;^{*} infelizmente nem sempre os meios pecuniários estão na relação desses desejos, as mais das vezes é-me impossível realizar minhas ideias. Entretanto, um dia que me achava fazendo retratos numa casa que me é cara, resolvi definitivamente pôr mãos à obra e escrevi estas *Doze horas em diligência*, que tenho a honra de recomendar aos meus leitores.

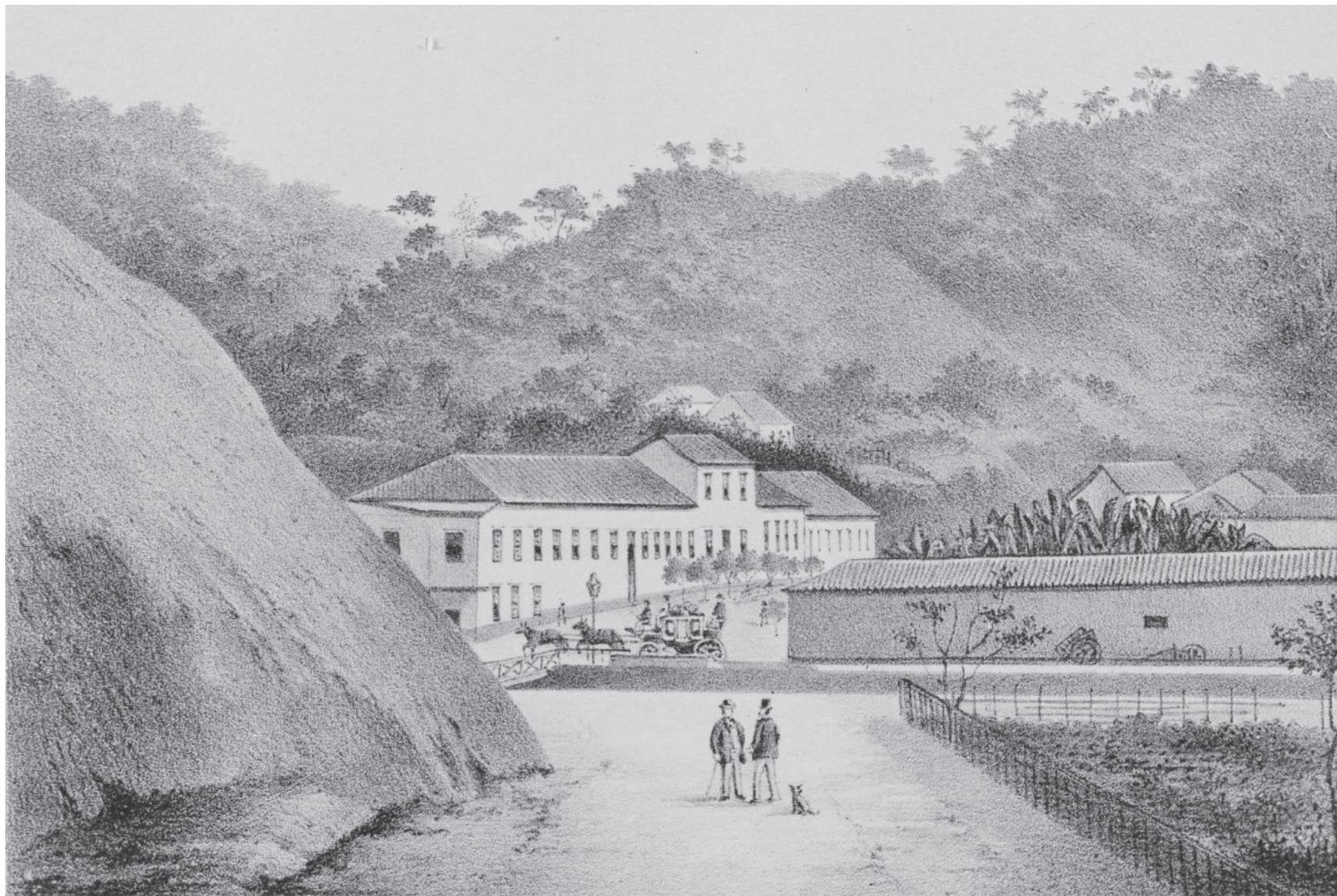
Num trabalho feito a galope, não se pode esperar encontrar estilo elegante e florido, mas sim uma ligeira descrição dos lugares notáveis, atravessados por uma estrada magnífica. Esta obra não tem merecimento senão o de ser: *o primeiro guia do viajante, feito no país, guia ilustrado* de desenhos copiados da fotografia.⁷

Ouso esperar que seja de tanta utilidade ao jovem brasileiro, desejoso de instruir-se, como ao estrangeiro que se dará por satisfeito de levar uma lembrança desta terra admirável, que nunca se percorre sem sentir

* A ideia primeira é de 1861, em 1863 trabalhei nela, em 1864, 1865 e 1866 continuei o trabalho, em 1867 e 1868 acabei as vistas, em 1870 tratei da publicação com um editor e enfim em 1872 vejo-a realizada!

7. Uma coleção das fotos a que se refere Klumb foi adquirida pelo Museu Imperial de um colecionador particular. Nem sempre o litógrafo conseguiu interpretar a fotografia, acrescentando personagens que não constam das fotos e colocando-os em locais impossíveis de se encontrarem.





PETRÓPOLIS – Hotel Inglês







DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

vivas emoções, causadas pela variedade e o grandioso de sua natureza.

Se a minha simples descrição for útil à história, se os desenhos tirados de minhas fotografias atraírem a atenção dos amadores, se os quadros que eles representam causarem algumas sensações aos verdadeiros artistas, julgar-me-ei largamente recompensado das minhas fadigas e das minhas excursões nesta magnífica terra de *Santa Cruz*, que habito há quase 20 anos e que deixará na minha memória a mais bela lembrança da minha humilde existência.





A partida

São seis horas da manhã. Os sons agudos da trombeta fazem-se ouvir. É o condutor* que nos chama à diligência. As mulas impacientes batem o chão com as patas frementes; já disparariam, se não fossem retidas pela mão vigorosa do criado de estrebaria. Esse barulho discordante, reunido aos da trombeta, nos diz suficientemente que não temos um instante a perder.

Entrem, entrem; partimos!⁸

Vamos com rapidez, deixando atrás de nós a rua do Imperador; à direita ergue-se gracioso, porém não concluído, o palácio Imperial; entremos na rua dos Protestantes. Uma curva e depois nos achamos no vale encantador de Westfália, último arrabalde deste *pequeno Versailles brasileiro*.

À esquerda, uma ponte atravessa o Piabanha, caprichoso riacho que nasce na vertente ocidental da cordilheira dos Órgãos, e que, depois de haver banhado com seus tributários todos os valesinhos de Petrópolis, nos acompanhará em nossa excursão por mais de 60 quilômetros, ora calmo e límpido como um riacho de idílio, ora violento e fogoso como uma torrente indomada. Do outro lado desta ponte existe o palacete do Barão de Mauá, cujo

* Talvez João Alemão ou o menino Brandão: se for o último eu vos recomendo-o, ele merece muito ser apreciado.

8. A partida se dava do Hotel Inglês, localizava-se na esquina das atuais ruas Paulo Barbosa e Dr. Porciúncula.





PETRÓPOLIS – Palácio Imperial







DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

nome e serviços prestados são sinceramente louvados por todos os brasileiros.⁹

O Barão de Mauá é um desses homens que honram sua época e elevam-se a si mesmos elevando o seu país.

Marchamos com toda a rapidez; nossas mulas atravessam o espaço na razão de 16 quilômetros por cada hora. Ali a casa do embaixador da Rússia, o senhor de Glinka;¹⁰ em frente, num rochedo à nossa direita, uma chapa de mármore recorda os primeiros trabalhos da estrada União e Indústria, obra grandiosa que vamos hoje percorrer, devida à inteligente e incansável perseverança do finado comendador Mariano Procópio Ferreira Lage, que, apesar de todos os obstáculos e superando todas as dificuldades, conseguiu finalmente dotar o seu país de uma via de comunicação admirável, que desenvolveu a riqueza de duas províncias e trouxe um progresso imenso que aumenta todos os dias.

9. Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá, título que recebeu em 1854 por ocasião da inauguração da Estrada de Ferro de Petrópolis, que partia exatamente do Porto de Mauá. Foi elevado a visconde com grandeza do mesmo título em 1874. Foi fazendeiro no município, pertencendo-lhe a fazenda de Santo Antônio e também proprietário da cidade, tendo adquirido em certa época o prédio em que hoje funciona a Secretaria Municipal de Obras. (vide nota 51 da cit. *Viagem Pitoresca*). Sobre o palacete aqui citado vide nota 38 do mesmo trabalho.

10. Residia o então ministro da Rússia, Dimitri de Glinka, no início da Westfália, no prédio que viria a se celebrar como residência do Barão do Rio Branco e onde seria assinado o Tratado de Petrópolis.





Corremos sempre. Chegando à ponte do Retiro;¹¹ passamos para a margem esquerda do Piabanha; aqui e acolá transforma-se em torrente e suas cachoeiras sucessivas formam afinal a esplêndida cascata de Bulhões – Cascatinha¹² –, que do carro não podemos ver, mas cujos surdos roncões ouvimos por baixo dos pés, como um trovão longínquo. Esta cascata acha-se 780 metros, pouco mais ou menos, acima do nível do mar, sendo um bonito passeio para os habitantes de Petrópolis; encontram-se ali picadas em zigue-zague de onde se descobrem quadros encantadores.

O vale de Westfália, que acabamos de percorrer, é frequentemente o teatro de cenas de desolação, quando o Piabanha enche com as chuvas diluvianas que às vezes caem em Petrópolis; este pequeno rio sai de seu leito por demais estreito, atira-se, arrastando sobre sua passagem as árvores, as casas, o solo vegetal mesmo, deixando apenas o rochedo nu e assolado.

A noite medonha de 8 de janeiro de 1866, fora outras, deixará por muito tempo a sua terrível lembrança.

– Amigos, que nos acompanhais nesta viagem, embuçai os capotes, escondi o rosto nos *cache-nez*, se tivestes o cuidado de trazê-los, porque o ar glacial que

11. Hoje limite do primeiro distrito do município. A denominação de *Retiro de São Tomás e São Luís* foi atribuída por Pedro Gonçalves Dias (pai do 1º vigário de Petrópolis) à fazenda que limitava com as terras imperiais. O herdeiro da propriedade, Tomás de Gonçalves Dias Goulão (filho de Pedro), teve várias questões de limites com a Fazenda Imperial.

12. A *Cascatinha* recebeu o nome de Cascata de Bulhões em homenagem ao professor Pedro Taborda de Bulhões.





Ponte do Retiro







DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

sopra neste lugar torna-se ainda mais vivo pela rápida descida de Samambaia.¹³

Estamos agora no ponto de interseção de dois ou três vales, cercados de picos graníticos, elevados e muito pitorescos, mas por ora perfeitamente gelados, por causa de seus raios anaclásticos, e naturalmente tanto frio quanto calor emitem ao meio-dia.

Este belo grupo de agulhas de granito, lançadas de um só jato a esta altura vertiginosa, pareceria talvez devido a uma dessas poderosas rupturas da casca sólida do nosso globo; dominando a paisagem torna-a infinitamente pitoresca, porém, sobretudo o que ainda mais se faz notável é o efeito que produzem aquelas árvores magníficas *Araucárias Brasilienses*, certamente que se pode supô-las contemporâneas dessas mesmas agulhas, porque suas alturas e seus estranhos aspectos indicam suficientemente que elas aí se acham desde longos anos.

Paremos cinco minutos. É a PRIMEIRA MUDA.

13. A Fazenda da Samambaia, cuja casa ainda permanece conservada, foi propriedade do 1º vigário de Petrópolis, o Cônego da Capela Imperial, Luís Gonçalves Dias Correia, que a herdara dos pais, Pedro Gonçalves Dias (vide nota 11) e Brites Maria da Assunção (esta, irmã do célebre padre Correia). Limitava-se pelo Piabanha – na chamada Ponta dos Pinheiros Velhos – com a propriedade do irmão Tomás, o *Retiro de São Tomás e São Luís*, onde havia uma ponte ligando as duas fazendas.





CASCATA BULHÕES – Cascatinha





SAMAMBAIA – Vale







Correias

Na fazenda que se vê à nossa direita, há uma lembrança histórica. Em 1830-1831 D. Pedro I indo visitar a província de Minas Gerais aí parou; existe ainda o quarto onde foi convidado a passar a noite.¹⁴

Um pouco mais longe da fazenda, a pouco mais ou menos dois quilômetros, há uma pequena e *linda cascata* que de vez em quando é o alvo do passeio da família imperial; os estrangeiros que vão a Petrópolis raras vezes deixam de lá ir.¹⁵

Andamos de novo; a estrada plana continua descendo quase insensivelmente até o alto do Taquaril.

Alcançamos a ponte do Bom Sucesso, gracioso trabalho de ferro, sistema – vigas direitas e grades.

Esta ponte deve o seu nome ao rio que atravessa e que tem o seu confluente nas águas do Piabanha,

14. D. Pedro I foi grande frequentador da Fazenda dos Correias. Sua primeira estada aí foi no ano da Independência, quando de sua viagem a Minas, cujo quarto então ocupado, a tradição ainda conserva. Em 1972, comemorando o sesquicentenário dessa estada, inaugurou aí o Instituto Histórico de Petrópolis o seu retrato. De 1856 a 1865 arrendou a Cia. União e Indústria, o Solar dos Correias, fazendo aí a sua primeira estação de muda (ver Antônio de Machado – “Correias – Resenha de sua origem e evolução” – *Centenário de Petrópolis*, cit. v. IV, p. 150).

15. A “linda cascata” (o verdadeiro “Poço do Imperador”), aqui reproduzida, fica na propriedade da família César Lopes, ao fundo do restaurante Chico Veríssimo, à rua Agostinho Goulão, 632. O local, chamado popularmente de *Poço do Imperador* – que não é, evidentemente, este que aqui está –, fica mais acima e não tem a beleza desta queda d’água.





por baixo mesmo do arco. Em 1866, na inundação de que já falei, as águas do Piabanha reflu ram com uma impetuosidade tal que a ponte correu graves riscos de destruição; os pilares ficaram suspensos no v o, sustentando-se só por sua forçá de inércia.

Novos trabalhos de consolidação foram feitos depois, e hoje nenhum acidente desta ordem é de temer-se.

Ainda outra ponte, chamada de Olaria sobre o Piabanha: sua forma é singular, seus arcos laterais parecem-se com as caixas das rodas de um vapor; os ingleses chamam *bow string*, sistema muito moderno que se recomenda mais por sua solidez do que pela elegância.

O hábil engenheiro desta parte da estrada, o senhor Bulhões,¹⁶ empregou quase todos os sistemas de pontes conhecidos, combinando-os com uma inteligência rara, o que, junto ao encanto da variedade, reúne a vantagem de fazer desses trabalhos de arte especiais um importante ponto de estudo para um jovem engenheiro.

Uma outra ponte chamada de Santo Antônio   de varões retos de ferro.¹⁷

O vale que percorremos nada tem de muito notável por sua fertilidade; é ainda muito elevado, e o húmus vegetal arrastado sobre estes declives rochosos não chega a acumular-se em quantidade suficiente

16. Antônio Maria de Oliveira Bulhões, já citado, era o chefe das obras da Cia. União e Indústria.

17. O rio Santo Antônio corta a fazenda do mesmo nome, que pertencera a um irmão do padre Correia, o doutor Agostinho Correia da Silva Goulão.





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

para formar um terreno próprio às culturas especiais: todavia, a fecundidade relativa deste terreno permite ao incansável colono colher anualmente duas colheitas de milho, feijão e batatas que amadurecem sucessivamente e indenizam o trabalhador de suas fadigas e dos seus cuidados. De quantas famílias infelizes da Europa este canto de terra faria a felicidade?

O homem inteligente que fez com labor deste terreno, estéril na aparência, um terreno mais produtivo que uma plantação de café é um português, Antonio Tavares Bastos. Emprega unicamente braços livres, e mesmo pagando-os bem, ainda lhe fica um benefício razoável. É à sua iniciativa, ouvimos dizer, que se deve esta capelinha chamada de Itaipava, que vemos por cima daquela trincheira, à nossa direita.¹⁸

À nossa esquerda vê-se a cascata chamada o Salto:¹⁹ em certo tempo do ano pesca-se ali o peixe com cestos; a descrição que me fizeram lembrou-me a famigerada pesca dos (naze) *narizes* que vi praticar em um pequeno rio da Suíça. À noite uma multidão de pessoas, munidas de archotes, se entregavam a este divertimento. Era verdadeiramente curioso. Eu vi as duas margens do rio literalmente cobertas de peixes e, como aqueles não serviam para comer, perguntava a mim mesmo: por que razão o homem comprazia-se sempre e com tanta avidez na destrui-

18. A capelinha de Itaipava deu origem ao cemitério de Itaipava.

19. A cascata chamada *Salto*, denominação que se perdeu.





REVERT HENRY KLUMB

ção? Aqui o caso não é o mesmo, porque parece que esses peixes são dos mais saborosos.

Algumas curvas, alguns pequenos recantos que fariam as delícias de um pintor, e os marcos quilométricos fogem atrás de nós; contamos o número 30 e estamos na SEGUNDA MUDA.





Cascata dos Correias







Pedro do Rio

Desta imensa estação, que foi a primeira da companhia, em breve nada mais restará do que o desenho tirado da fotografia que acompanha este pequeno livro. Ao ruído e à animação sucederam a calma e o silêncio.

Durante os anos de 1858 e 1859, ela recebeu perto de 400 mil sacos de café; em 1867 apenas recebeu 5.187 sacos. É verdade que nos primeiros anos a estrada não ia além, e os lavradores deviam, à custa dos maiores sacrifícios, conduzir os seus produtos até a estação. Hoje os carros da companhia recebem os cafés em toda a extensão da estrada e os transportam até o Rio de Janeiro, com uma economia que se pode avaliar em 12.403:000\$000, em benefício da agricultura e do comércio, desde a criação desta magnífica via de comunicação.

A exportação do café que em 1858 era apenas de 126.276 sacos elevou-se em 1867 a 496.144 sacos, transportados pelos carros da companhia, e pode-se avaliar em quantia igual os transportados por carros particulares; os nove ou dez mil contos de réis empregados nesta obra nacional têm contribuído para o aumento da riqueza pública, e o finado senhor Lage que foi dela o criador merecerá sempre os maiores elogios quando se falar em serviços prestados ao país.

Durante esta digressão estatística mudaram-se os animais da nossa diligência e a nova parelha nos arrasta com a mesma rapidez que a precedente.





O Piabanha corre à nossa esquerda, ora límpido e calmo, ora quebrando-se em cascatas no seu leito de rochedos; já vão surgindo à nossa frente os declives rochosos da garganta do Taquaril que o rio atravessa, precipitando-se por uma estreita fenda de granito; chegamos a um dos pontos mais pitorescos desta serra; à direita vêde aquela cascata chamada Jacobá; parece uma grande toalha d'água de quase oito metros de largura; ela é tão regular que antes parece uma obra de arte do que da natureza.

O vale estreita-se cada vez mais, imensas paredes de granito elevam-se verticalmente de cada lado da estrada, seus flancos quase perpendiculares conservam nas suas anfractuosidades alguma terra, onde crescem uma multidão de *bromélias*. Esta parte da estrada é quase toda lavrada na rocha, pendora o precipício, no fundo do qual correm roncando as ondas iradas do Piabanha.

Neste lugar do Taquaril selvagem e majestoso existe o único abaixamento desta serra que tínhamos à nossa esquerda desde Petrópolis e, portanto, o único desfiladeiro possível para passar do vale superior do Piabanha ao da Posse.

Os trabalhos consideráveis feitos nesta estreita passagem testemunham o poder, a vontade e a perseverança humana; com efeito, representam-se os primeiros mineiros, suspensos a umas cordas sobre paredes verticais, batendo o duro granito; por baixo dos pés as detonações das minas repercutidas pelos ecos confundiam-se com o estrondo das massas de pedras arrancadas pela pólvora, e que de queda em queda precipitavam-se no fundo do abismo.





PEDRO DO RIO – Estação





TAQUARIL – Passagem





Vale da Posse





POSSE – Estação





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

Na época da construção desta parte da estrada Sua Majestade o senhor D. Pedro II, que mostra sempre o mais vivo interesse por todos os melhoramentos do país, quis verificar esses trabalhos audaciosos; construiu-se para esse fim, sobre umas barras de ferro fincadas no rochedo, um caminho, suspenso, vacilante e frágil, sobre o qual o imperador passou duas vezes a cavalo, com toda a calma, como se estivesse passeando na quinta de São Cristovão.

Mudamos a direção; o sombrio desfiladeiro transposto e, após alguns zigue-zagues, vemos abrir-se um gracioso vale, no meio do qual se avista um grupo de casas brancas, é a TERCEIRA MUDA.





Posse^{19A}

Esta estação é, e será por muito tempo, de grande importância para a companhia; ao redor dela convergem todos os produtos da zona cafeeira do Rio Preto. O seu vale é pitoresco, os rochedos à nossa esquerda e as verdejantes plantações de capim fazem um contraste agradável à vista.

O Piabanha, que corre límpido e tranquilo no meio dessas campinas, parece descansar de sua corrida furiosa, depois do desfiladeiro do Taquaril; os altos montes que nos cercam, cortados de vales que se desenvolvem em várias direções, contribuem para dar à paisagem um aspecto dos mais pitorescos.

Passamos defronte do hotel, a dois passos abre-se o vale que conduz à Aparecida;²⁰ a companhia fez a despesa de um princípio de caminho de distrito, porém o governo não tendo julgado conveniente dar o seu apoio para a conclusão das obras, o senhor Lage julgou de seu dever suspendê-las.

Chegamos à ponte da Posse,^{20A} atravessamos ainda uma vez o nosso companheiro de Petrópolis, o Piabanha, e na sua margem esquerda continuamos nossa corrida.

19A. Ficava a estação da Posse na confluência das estradas União e Indústria e Silveira da Mota.

20. Aparecida fica hoje no distrito de Itaipava.

20A. A ponte da Posse faz hoje a divisa entre os municípios de Petrópolis e de Areal.





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

Este ajuntamento de casas, este lugarejo, esta quase aldeia chama-se o Areal.²¹

Desculpem, leitores benévolo, se por um momento eu abandono a estrada para falar de coisas que me são caras!

A dez minutos, à nossa esquerda, no alto dessa eminência, acha-se uma pequena fazenda; seu nome é *Saudade!*..., palavra que nas línguas estrangeiras é intraduzível.

Achei nesta fazenda uma hospitalidade tão franca que nunca esquecerei; seu proprietário, o senhor Benjamin Weinschenck,²² a quem pertence a maior parte das casas que vemos, quis sem dúvida perpetuar a lembrança da minha passagem na sua casa; porque, segundo me consta, conserva ele ainda a denominação de *Châlet* que dei a uma casinha que construí então e que se acha perto deste *saudoso retiro!*

Mas voltemos ao Areal, sem esquecer, todavia, que nesta fazenda eu vi a mais bela plantação de café dos arredores. Este lugar é um ponto comercial importante, por causa dos diferentes caminhos do Rio Preto, da Aparecida e do Carmo, lugares de muita produção, que confinam ali. Portanto não é raro encontrar, caminhando, um grande número de mulas, carregadas conforme os usos do país, e andando em longas fileiras

21. Areal, antigo distrito de Três Rios, é hoje município autônomo. Seu nome provém de um grande areal existente no local.

22. Guilherme Benjamin Weinschenck (1810-1878), nascido em Uslar, na Alemanha, e falecido na sua fazenda, em Areal, em cujo cemitério está enterrado. Avô de Guilherme Weinschenck, que foi prefeito de Petrópolis.





REVERT HENRY KLUMB

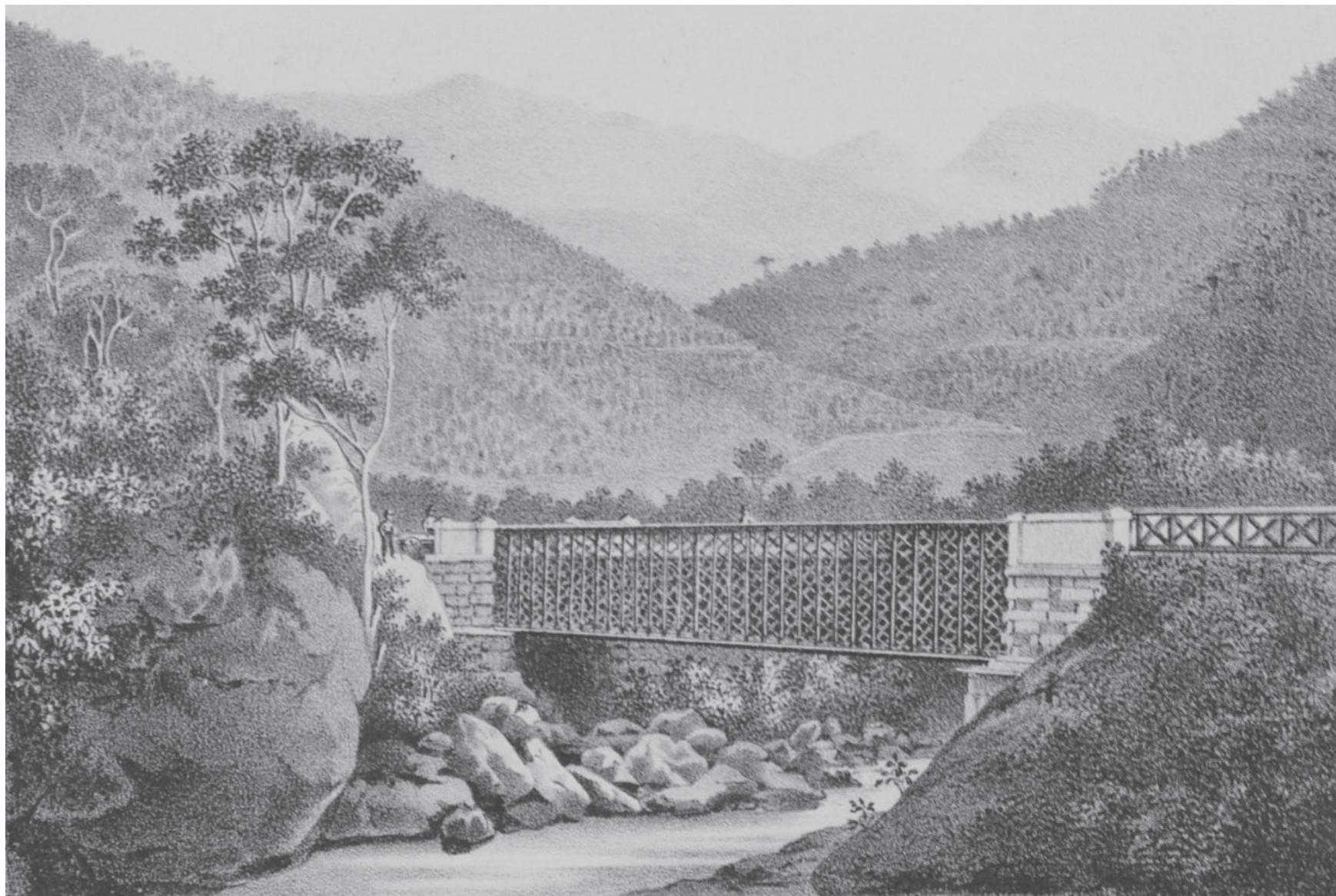
atrás da madrinha, cujos arreios são ornados de chapas de prata, de campainhas e algumas vezes de uma boneca vestida e orgulhosamente posta na parte superior da cabeça, de modo que fica entre as orelhas. Estes ouropéis, na crença ingênua dos tropeiros, são destinados a simbolizar a protetora da tropa.

À direita é a junção do Rio Preto e do Piabanha; uma ponte de madeira torcida e balançando, na época que escrevemos estas linhas, e uma outra mais longe que não podemos ver faziam com as da companhia o mais lastimoso contraste.

Em redor de nós sobre as colinas aparecem longas linhas de arbustos, são as primeiras plantações de café importantes que temos encontrado, anunciam-nos a fazenda da Julioca, propriedade do major Koeller, filho do primeiro administrador e quase criador da colônia de Petrópolis.²³ Alguns passos ainda e descemos na QUARTA MUDA.

23. O filho do major Koeler, Rodrigo de La Mare Koeler, conforme sua assinatura, era capitão da Guarda Nacional, tendo lutado no Paraguai, quando teve oportunidade de assistir à Rendição de Uruguaiana. Recebeu a patente de major honorário do Exército.





Ponte da Posse





Tropa em marcha





Julioca

Este pequeno edifício de pedras, assaz original e gracioso em suas formas, não prestou os serviços que dele se esperava; o movimento comercial nesta estação foi sem importância. Esta pequena casa avarandada, que vemos, era em outros tempos a pousada de passagem do senhor Bulhões, engenheiro da estrada, quando fazia suas visitas de inspeção.

Esta morada é muito pequena, porém encantadora.

Não é verdade que ali se viveria feliz com ela?... sobretudo se, mais venturosa que a *Lisetta de Béranger*, ela pudesse conservar sempre os seus vinte anos.²⁴

Estamos no carro; correr mais depressa é difícil; descemos; à nossa direita o Piabanha quebra-se em cascatas, transpondo por saltos sucessivos as diferentes camadas de rochedos que obstruem seu leito. Neste vale, tão ondulado e tão cheio de rochas desmoronadas, o sábio naturalista Agassiz achou os vestígios de cascalho de montes de gelo, que confirmam a célebre teoria do resfriamento do globo;²⁵ pois tanto frio fez naquele lugar, como diz este grande professor, que não

24. *La Lisette*, cançoneta francesa. Música e letra de Frédéric Berat, divulgada por Beranger.

25. Louis Agassiz, cientista suíço naturalizado norte-americano. Visitou o Brasil em 1865-1866. Juntamente com a esposa, Elisabeth Cary Agassiz, escreveu uma obra sobre a sua viagem. Vide ainda, a propósito das ligações com D. Pedro II, David James “O Imperador do Brasil e seus amigos da Nova Inglaterra”, *Anuário do Museu Imperial*, v. XII, p. 13.





REVERT HENRY KLUMB

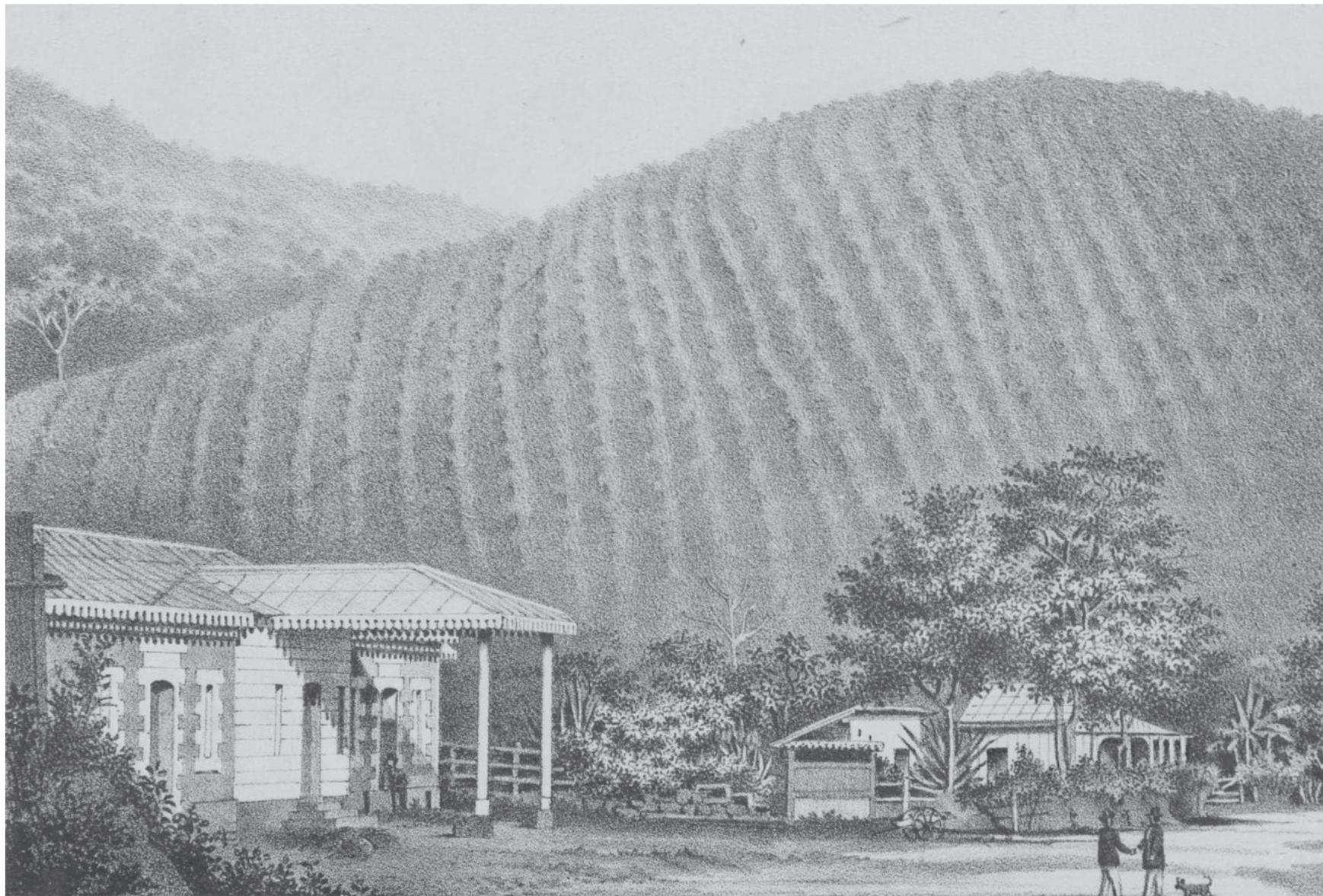
se pode negar que hoje a temperatura está longe de assemelhar-se à dos polos.

Eis a ponte de Sant'Anna; atravessamos ainda para a outra margem do Piabanha. Esta ponte é *enviezada*, com grandes vigas e grades, com pavimento inferior e *contravement* (peças oblíquas) superior; é a mais bonita de todas as que vimos e ainda veremos; sua arquitetura faz dela um verdadeiro objeto de arte, elegante e leve.

No tempo de sua construção uma das grandes vigas caiu no rio, imaginem o trabalho que foi preciso para retirá-la.

Estamos perto, ou antes, chegamos à QUINTA MUDA.





JULIOCA – Estação







Luís Gomes²⁶ ou Campo da Grama

Esta estação foi toda construída com madeiras, *sistema americano*. O interior é muito curioso; como solidez nada deixa a desejar, mas o preço elevado da mão de obra e ainda mais a dificuldade incalculável de obter madeiras, com facilidade, neste país das florestas virgens, pela falta absoluta de meios de transporte, há de restringir, e por muito tempo, a continuação deste sistema de construção.

Entramos no vale do Paraíba: a estrada é quase horizontal; estamos ainda perto de uma ponte sobre o Piabanha, que pela última vez vamos atravessar; alguns quilômetros mais longe este pequeno rio irá levar o tributo de suas águas ao Paraíba. A ponte de que falo chama-se – Carlos Gomes – e a última construída pelo engenheiro Bulhões; é de *vigas tubulares e gracies*; boa combinação do ferro empregado, leveza das vigas e força de sua construção; mereceu esta obra de arte a honra de ser citada como modelo nas obras tecnológicas da Europa.

Aqui estão longas linhas retas; as margens da estrada são guarnecidas profusamente de grandes e belas árvores; vê-se ali grande quantidade de *flamboyant*, árvore do Peru.

26. Luís Gomes era o fazendeiro no local, nessa ocasião. Hoje é a estação de Hermogênio Silva.





REVERT HENRY KLUMB

À direita e à esquerda estendem-se vastas florestas virgens e a vista abandona-se na contemplação dessas cortinas de verdura.

Estamos enfim no Paraíba, nome derivado de duas palavras indígenas – *Para-hyba* – água clara –, o qual toma nascença em uma pequena lagoa da serra Bocaina, cinco ou seis léguas ao nordeste da cidade de Paraty, província do Rio de Janeiro.

Vamos atravessar este grande rio, sobre uma ponte de ferro de três arcos, de cinquenta metros de comprimento cada um; esta ponte, obra do engenheiro alemão, o Sr. Keller, ultimamente encarregado de uma missão de exploração no interior do império, e atualmente na Europa, é um muito belo e seguro trabalho; é pena que considerações econômicas tenham feito sacrificar o aspecto monumental que lhe teria dado um maior pavimento e uma maior elevação acima da água. Apesar disto, é uma obra notável, tanto pela concepção como pela execução; a alvenaria fez e faz ainda a admiração das pessoas competentes.

Um apito repercutiu no ar; um penacho de negra fumaça levanta-se acima de enormes edifícios de tijolos encarnados; isto nos anuncia a estrada de ferro D. Pedro II, ponto de encruzamento das duas estradas. São 11 horas e meia.

Será, por ventura, necessário dizê-lo?

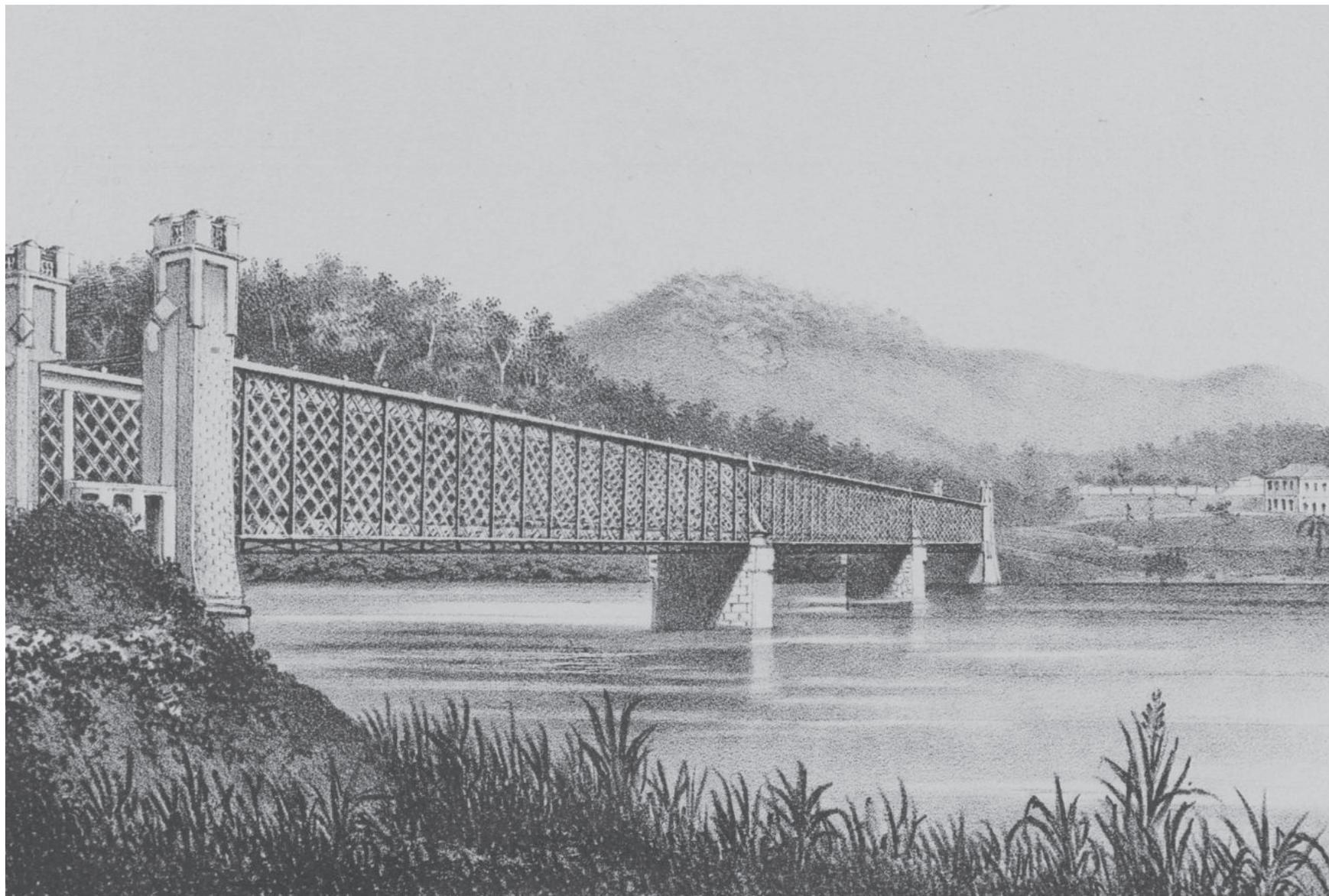
Neste momento o que nos deve, sobretudo, interessar, segundo me parece, é que nos será possível almoçar e depois descansar. Só subiremos agora no carro depois da chegada do trem, e ainda teremos





Ponte de Sant'Ana





Ponte das Garças sobre o Paraíba





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

de esperar a hora da sua partida do costume, fixada à 1 hora e 55 minutos.

Estamos no meio do caminho: o que pensais desta **SEXTA MUDA**.





Entre-Rios²⁷

Aproveitaremos o momento de descanso que nos é dado para dizer algumas palavras relativamente às rivalidades ocasionadas pelo encruzamento dessas duas estradas.

Certamente estimamos ver o progresso desenvolver-se neste formoso país, e não foi sem experimentar viva emoção que temos saudado a primeira locomotiva que chegou até aqui; entretanto ficamos também penalizados vendo tanto trabalho, tanta inteligência e tantos esforços empregados em um dos mais gigantescos trabalhos empreendidos até então no Brasil, como esta magnífica estrada – União e Indústria –, ficarem por isso mesmo inutilizados dali a pouco.

O homem deve pois abandonar assim o que lhe custou tantos cuidados e tantos sacrifícios para edificar?

Defronte está a estação da estrada de ferro, maciça, pesada e, a nosso ver, pouco segura.

Estamos certos de que os construtores deste edifício não de desculpar nossa franqueza, sobretudo quando souberem que podemos afiançar-lhes ter visto esta estação tão bem construída aparentemente não poder resistir a uma chuva um pouco forte, nem mesmo a uma ventania, sem que no dia seguinte haja necessidade de alguns consertos.

No horizonte longínquo fogem as linhas da estrada de ferro, e o Paraíba anda vagaroso trazendo de nos-

27. Hoje chama-se Três Rios, distrito destacado de Paraíba do Sul.





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

so lado as suas ondas. Em breve vos faremos conhecer suas curiosidades, se este itinerário tiver a fortuna de vos agradar, caros leitores; as casas brancas que a um quilômetro perdemos de vista são da fazenda de Cantagalo, propriedade da Baronesa de Entre-Rios;²⁸ mais longe acha-se a cidade da Paraíba do Sul, inteiramente decaída de sua antiga importância, a estrada de ferro acabando de dar-lhe os últimos golpes.

É uma hora e 55 minutos, o condutor nos chama, subimos à diligência para continuar nossa viagem.

Desde Petrópolis, que é 845²⁹ metros elevado acima do nível do mar, até aqui, onde não estamos mais do que a 302 metros somente; descemos agora, vamos subir até Juiz de Fora a 721 metros.

Muitas vezes desceremos e subiremos para atravessar as diferentes ramificações da *Mantiqueira* e passar de um vale para outro.

Estamos na serra das Abóboras, que separa o vale do Paraíba dos do Paraibuna e Rio Preto; ali penetramos por uma *miniatura de túnel*; depois de o haver transposto em um segundo, sendo este tempo mais que suficiente, apresenta-se à nossa vista um quadro bastante formoso. É a fazenda do finado Visconde do Rio Novo,³⁰ *Conde Palatino*; a pequena capela que se

28. Baronesa de Entre-Rios, Claudina Pereira de Jesus, já viúva do primeiro barão, Antônio Barroso Pereira, falecido em 1862.

29. Vide nota n. 4.

30. José Antônio Barroso de Carvalho, Barão e Visconde com grandeza do Rio Novo, falecido no Rio de Janeiro em 1869. A viscondessa viúva foi elevada a Condessa em 1880.





destaca no azul do céu no cume da colina termina o efeito do quadro.

O visconde, que residiu na Europa, introduziu na sua fazenda as máquinas e os aparelhos de cultura os mais modernos; seus produtos são expedidos diretamente para o nosso velho mundo com a marca da casa; ainda uma prova evidente dos conselhos judiciosos do senhor Lage aos lavradores do Brasil.

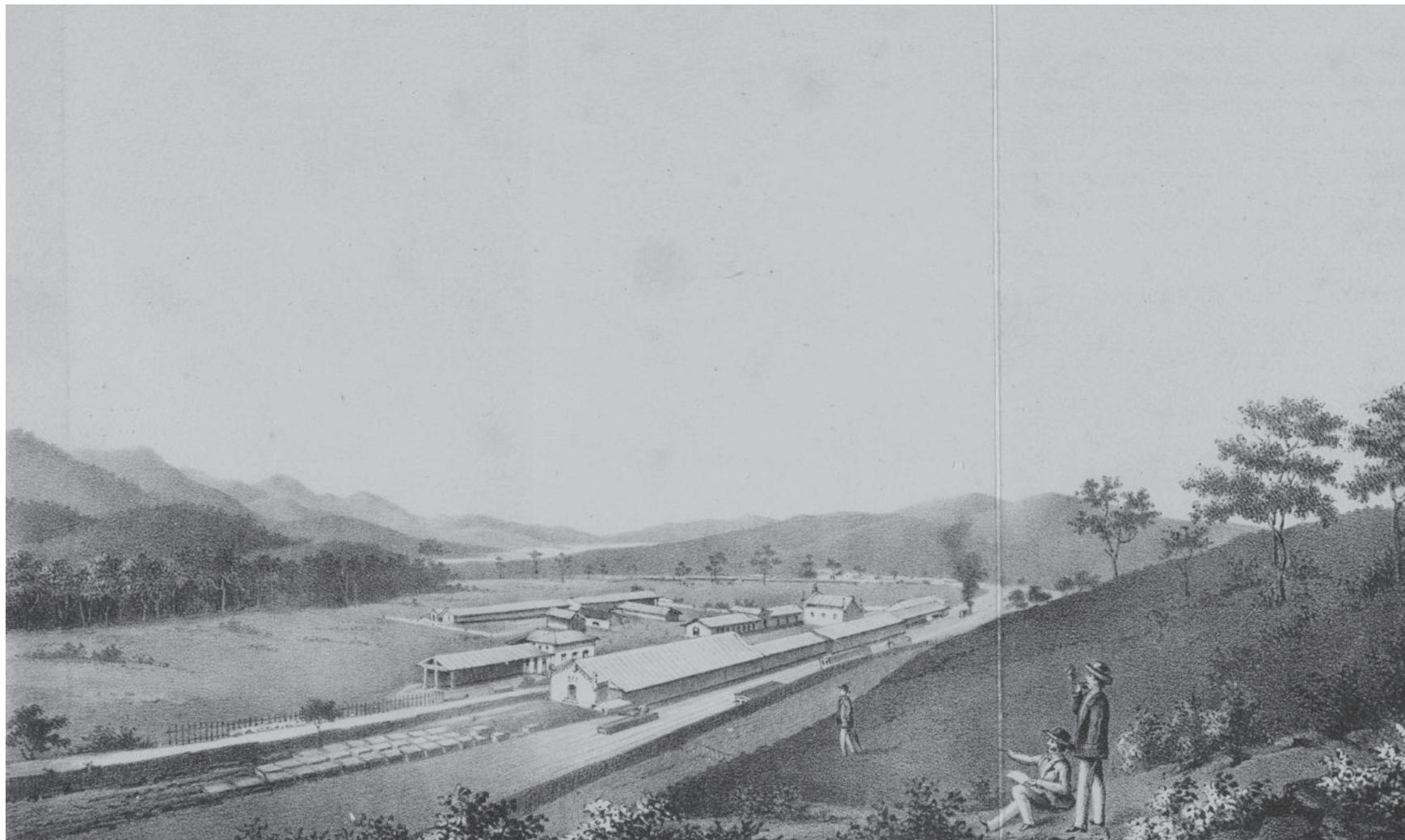
Todos os terrenos que vemos são de uma grande fertilidade; podemos julgar desta pelas formosas plantações de café, milho, arroz e mandioca, que nos circundam e fogem atrás de nós.

Já descemos ao vale do Paraibuna, uma encantadora amostra de floresta virgem nos proporciona uma sombra mais agradável. Em breve um largo rio, o Paraibuna, vai apresentar-se a nossos olhos; ele serve de limite às duas províncias. Rio de Janeiro e Minas Gerais.

A propriedade que alcançamos com a mão esquerda na passagem pertence ao fazendeiro Antonio Rodrigues Pinto de Andrade, filho do falecido e honrado Barão do Piabanha; jamais me será possível elogiar bastante este fidalgo, tão querido enquanto vivo. Não tive a honra de o conhecer particularmente, porém tive a de ser apresentado a seus filhos! Pareceram-me justificar o adágio – tal pai, tais filhos.³¹ Três minutos ainda e chegamos à SÉTIMA MUDA.

31. O Barão do Piabanha chamava-se Hilário Joaquim de Andrade, seu primogênito chamava-se Antônio José Pinto de Andrade.





ENTRE-RIOS – Vista geral







Serraria³²

A estação é construída em forma de *châlet*; ela tem uma certa importância para a companhia por causa dos produtos que aqui chegam do Mar de Espanha e até de Leopoldina.

Uma pequena ponte de madeira, sistema americano, conduz o viajante à fronteira mineira; a estrada, costeando e atravessando em três pontes diversas o rio Cágado, chega afinal à pequena cidade do Mar de Espanha, situada a 32 quilômetros da Serraria.

A ponte e a estrada foram feitas à custa da Companhia União e Indústria, cujo nome ainda por mais de uma vez encontraremos ligado aos melhoramentos do país.

Da Serraria a Paraibuna seguimos constantemente o rio; a estrada é plana e sem habitações; ela seria na verdade monótona sem a vizinhança da água, que parece ali estar a propósito para romper algum tanto aquela solidão. Uma avenida de bambus de quatro quilômetros desperta a nossa atenção para apresentar uma espécie de voltas a perder de vista. Mais longe um pequeno bosque onde a estrada vai serpeando entre árvores e rochedos; faria julgar estarmos passeando em um parque inglês.

A estrondosa e grande cachoeira do Paraibuna contribui a entreter o viajante nesta ilusão.

32. Serraria, hoje município de Comendador Levi Gasparian.





À nossa esquerda eleva-se um velho casebre: a velha Paraibuna era outrora uma espécie de alfândega, onde se percebiam os direitos sobre o ouro e os diamantes que vinham de Minas. Ali, o intrépido *Paes Lemes* abriu uma passagem no meio dessas solidões e traçou a estrada entre os campos de Barbacena e a cidade da Paraíba do Sul.³³

À nossa frente levanta-se uma colossal pirâmide – a pedra do Paraibuna –, um imenso montão de granito, cuja parede vertical eleva-se de um só lance a mais de 400 metros de altura.

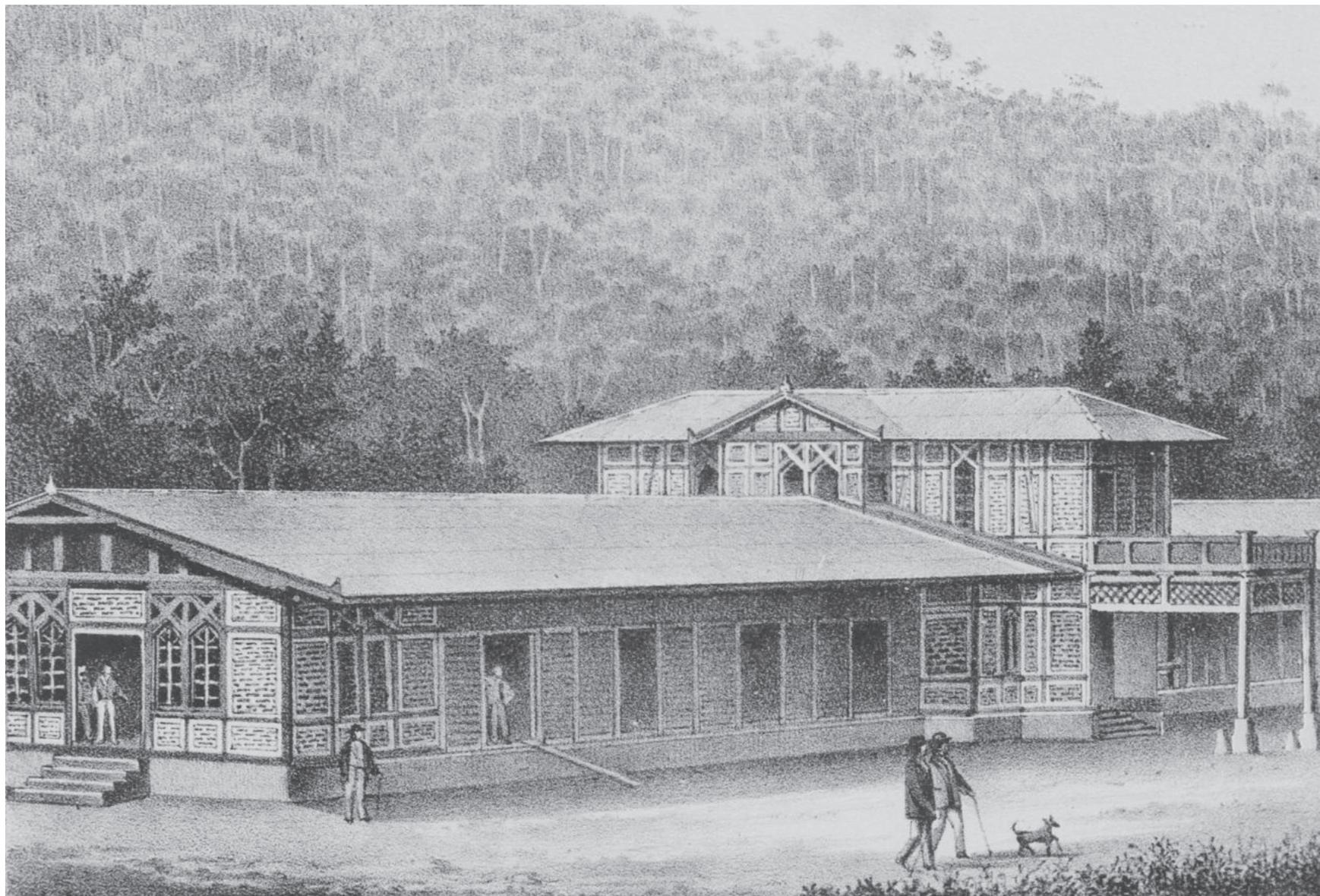
Enormes pedaços foram-se destacando desta massa imponente e rolaram aqui e acolá, alguns foram até o leito do rio e estorvando-lhe o curso formaram a ruidosa e selvagem Cascata do Inferno. Vamos chegar à decima estação; antes de descer do carro permitam-me uma digressão.

A meia circunferência que se forma perto desta pequena igreja, atrás dessas estrebarias, é o princípio da estrada das Flores,³⁴ lindo caminho de distrito, cuja extensão é de 24 quilômetros, ele segue o vale do Rio Preto; a companhia foi auxiliada na execução dos trabalhos pela cooperação ativa dos proprietários limítrofes que compreenderam perfeitamente as vantagens resultantes para eles de uma saída que semelhante via daria aos seus produtos.

33. O nome do bandeirante abridor do Caminho Novo de Minas é Garcia Rodrigues Pais.

34. Estrada das Flores. Hoje leva a Rio das Flores (daí o seu nome), no município de Valença.





Serraria





Pedra da Paraibuna





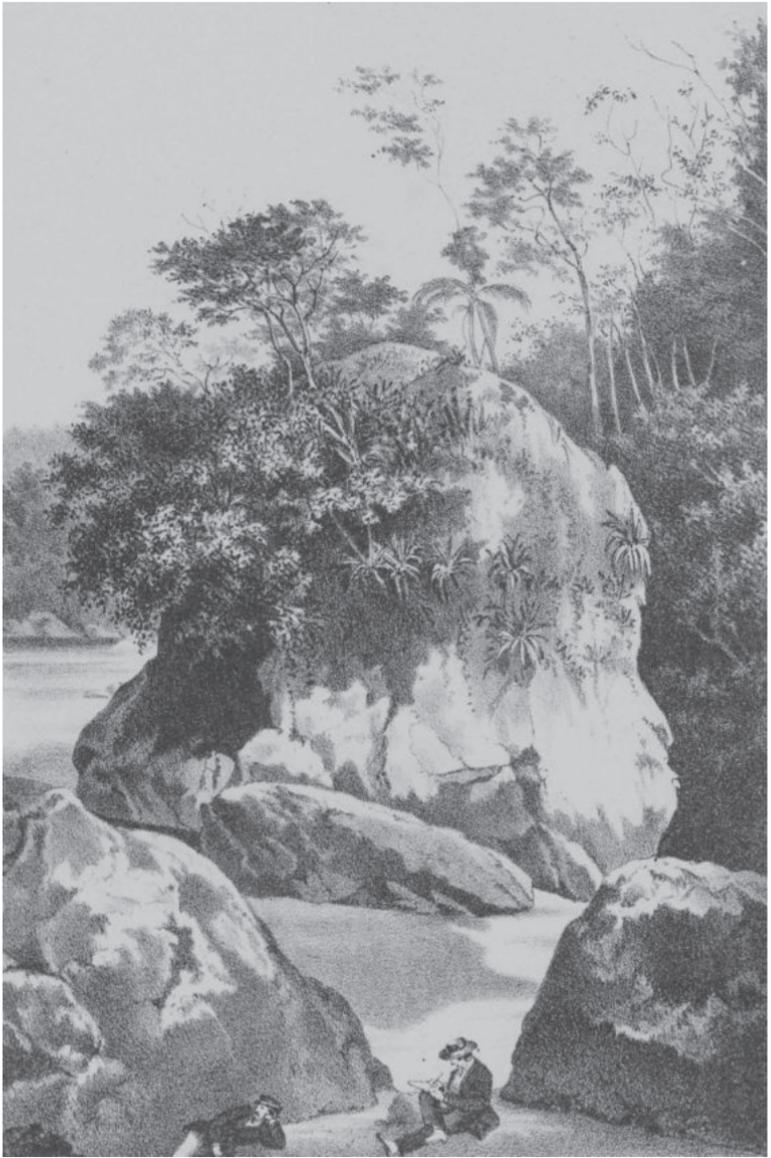
DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

Este caminho está concluído há muito tempo, disse o engenheiro encarregado de sua construção, o senhor Audemars; é, sobretudo, a esse amigo que devo as informações que me ajudaram a fazer este pequeno livro; creio, portanto, dever aproveitar a ocasião que se oferece para lhe exprimir toda a minha gratidão, tanto mais que foi na sua casa, na Parai-buna, e seguindo seus conselhos que concebi firmeza e perseverança para prosseguir em outros trabalhos que em breve serão publicados.

Porém chegamos. Para-se cinco minutos.

OITAVA MUDA.





Cascata do Inferno – Paraibuna





Paraibuna

Derivado de três palavras da língua indiana – *Parahy-uma* – água turva ou escura – e devendo sua origem à junção dos rios Barros e Preto, Paraibuna forma um gracioso panorama. Nosso desenho, copiado da fotografia, vo-lo representará melhor do que não saberia fazê-lo com uma longa descrição.

Gostamos desta estação!... salvo portanto o posto de soldados e o garbo dessa boa gente colocada à entrada da ponte. Contaram-nos que aquelas sentinelas eram encarregadas de guardar a fronteira que separa a província do Rio de Janeiro da de Minas Gerais; fronteira muitas vezes mais difícil de transpor que a grande muralha da China.

A grade que cerca a entrada da ponte fecha-se às seis horas precisas da tarde, ela somente se abre às seis horas da manhã. É assim que durante 12 horas é proibido aos habitantes de uma província chegar no território vizinho, a menos de ser particularmente conhecido da sentinela, ou, viajante audacioso que, calcando aos pés os usos decrépitos, salta por cima da famosa barreira, o que aconteceu a este vosso criado. Deixemos, porém, esses miseráveis vexames de um isco atrasado; a estrada está aberta diante da diligência. Passamos do outro lado desta ponte que tem 100 metros de comprimento; um talhamar dos arcos desta ponte é inteiramente construído sobre um rochedo.

A esta ponte se liga uma página da história do Brasil. Em 1842, na época dos sanguinolentos aconteci-





mentos de Minas, os rebeldes a incendiaram, era ela então de madeira, este fato foi por muito tempo exprombrado a um dos maiores vultos políticos do país.³⁵

Na saída desta ponte, entrando na terra mineira, nossa vista para numa chapa de mármore branco, selada na rocha, que costeia a estrada. Sobre esta chapa estão gravadas as belas palavras, proferidas por Sua Majestade o imperador D. Pedro II, na época da inauguração da estrada. Jamais tão nobre estímulo mereceu tanto ser transmitido à posteridade.

Damos, pois, o texto:

“Uma empresa cujo fim é a construção de uma estrada que ligue duas províncias tão importantes, e que, continuando talvez para o futuro até as margens do segundo rio do Brasil, reunirá os interesses de seis províncias, decerto merece ser chamada patriótica”.

“Afiço-lhe, pois, a continuação de minha proteção e creio que não poderia melhor agradecer os sentimentos de amor e fidelidade que acaba de me manifestar em nome da companhia”.

Até a próxima estação pouco há de interessante. Lançamos um último olhar sobre o Paraibuna que acaba de receber o Rio Preto, não obstante ser mais considerável do que ele; em breve vamos abandoná-lo para não mais o encontrar, senão em Matias,³⁶ transformado em um simples regato.

35. Teófilo Ottoni.

36. Aliás, Matias Barbosa.





PARAIBUNA – Estação







DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

Não corremos mais com a mesma rapidez que há pouco, ainda que nossa marcha seja acelerada, a subida é longa, temos que contar dez quilômetros, por mais suave que seja a subida, as mulas sentem o serviço que lhes coube.

Passamos a Rancharia, esta pequena cidade nascida de ontem é a mais importante conglomeração de casas que temos encontrado desde Petrópolis, ela possui duas igrejas, um chafariz no meio da praça grande, um juiz de paz e eleitores. “O que mais é preciso?”, dizia Lafontaine.

Nossas mulas responderiam, se lhes fosse possível, que é o descanso que achamos na NONA MUDA.





Simão Pereira³⁷

Nada de muito importante, nada mesmo de curioso nesta estação, seguiremos para Matias. À nossa esquerda algumas casas cobertas de colmo; é um ensaio de colonização alemã tentado por um jovem fazendeiro, o senhor doutor Duque, homem inteligente e entusiasta do progresso; esperamos que esta tentativa de colonização seja coroada de feliz êxito, posto que algumas experiências feitas em outros lugares com os mesmos elementos tenham tido funestos resultados.

Atravessamos uma garganta elevada de 593 metros acima do nível do mar e descemos de novo para o vale do Paraibuna que havíamos deixado há oito quilômetros atrás; aqui está ele serpeando em um valezinho costeado de verdes pastagens. Esta paisagem é graciosa como um idílio; ela descansa a vista da monotonia das brenhas e matas que há tanto tempo limitavam o horizonte.

Esta fazenda é a propriedade do Barão de Bertioga; foi uma das primeiras onde se plantou o café; constrangido e violentado por assim dizer, o Barão, que então tinha o nome plebeu de Silva Pinto, resolveu-se a empreender esta cultura, à qual deve sua colossal fortuna.³⁸

37. Simão Pereira, hoje município de Minas Gerais.

38. José Antônio da Silva Pinto, Barão de Bertioga em 1861.





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

O Barão era empregado do senhor Vale da Gama, o qual, zeloso propagador da nova planta, cuja importância tão bem adivinhava, obrigou o seu subordinado a plantá-la no meio dos campos de milho, que constituíam toda a produção agrícola daquela época.

Estes arbustos frutíferos, como os chamavam os fazendeiros rotineiros, formam hoje sem dúvida alguma o mais produtivo ramo da fortuna do Brasil.

Ainda alguns grupos de coqueiros, formando graciosos quadros que estariam em lugar apropriado no álbum de um artista, e chegamos a DÉCIMA MUDA.





Matias³⁹

É uma antiga barreira, onde pagavam-se os direitos sobre o ouro e os diamantes vindos de Minas Gerais; enormes quantidades desses preciosos minerais passaram neste lugar; a riqueza do país se apresenta hoje sob outras formas; carros enfileirados, carregados de café, de algodão e outros produtos agrícolas, provam suficientemente o que afirmamos.

À nossa direita uma pequena cascata cai em alva espuma do alto de um rochedo; porém subimos ao carro, o dia vai declinando e o nosso condutor parece com pressa de chegar.

Passamos além do grupo de casas que formam o lugarejo de Matias, atravessamos uma zona onde nada de interessante se apresenta à nossa vista, depois atravessamos o Piabanha⁴⁰ sobre uma ponte de madeira, de estilo antigo, que difere muito das que temos visto; esta ponte se chama de Zamba, foi construída para a antiga estrada de Minas e foi utilizada para a passagem da nova.

Subimos um declive suave e contínuo; é a passagem da Marmela; a estrada lavrada de distância em distância num granito porfiroide costeia os flancos da mon-

39. Matias Barbosa, como já foi dito.

40. Engano do autor. O rio é o Paraíba.





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

tanha, e vê-se um abismo onde o Paraibuna quebra-se em cascatas.

Ela contorneia também eminências arredondadas e deixa-nos ver por momentos encantadores panoramas; a subida da Marmela é, depois da passagem do Taquaril, o lugar mais pitoresco e o mais caprichoso e é também o que custou maiores despesas para a construção da estrada. Chegamos à PENÚLTIMA MUDA.





Ponte Americana

Enquanto mudam as nossas mulas, examinemos o sistema de construção desta ponte; ainda que feita com materiais de pequenas dimensões, é notável por sua solidez e a facilidade que oferece para atingir a grande alcance.

No Brasil este meio merece ser generalizado, em razão da grande abundância de madeiras de construção de excelentes qualidades, e que apesar disto são a maior parte das vezes queimadas no arrotear, por falta de emprego imediato.

Encaminhamo-nos para o Juiz de Fora, alcançamos o alto da garganta da Graminha elevado de 745 metros acima do nível do mar; é o ponto mais elevado que temos encontrado desde Petrópolis.

Esta passagem foi escolhida para evitar o grande desvio feito pelo rio que serpeia sob a nossa vista. Depois de uma descida assaz rápida, vamos transpor a última ponte, construída sobre nosso caminho. Esta ponte chama-se João Carlos, é de arcos de madeira. Esta obra é toda do francês, o senhor Flajelat, engenheiro das minas, neste tempo vindo da França com licença temporária para o serviço da companhia. Recomendamos esta obra às pessoas competentes.

Em torno de nós surgem algumas habitações, sentinelas avançadas do Juiz de Fora, o vale alarga-se, vamos chegando; à nossa esquerda o cemitério com sua capela, os monumentos funerários que a rodeiam são de tijolos.





Ponte de Zamba





Ponte de João Carlos





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

Defronte de nós levanta-se o rochedo chamado – Alto do Imperador –; abaixo a cidade com sua longa linha de casas.

A diligência para no meio de um grupo de gente e de carros; são os empregados dos dez ou doze hotéis que vêm recrutar os viajantes; alguns apeiam-se, nós vamos ainda mais longe, estamos na rua do Imperador, é costeada por casas novamente edificadas; este progresso é ainda devido à companhia.

Este lugarzinho é hoje o empório comercial de Minas Gerais e um pouco de Goiás. Dois quilômetros mais ao oeste e chegamos à

ÚLTIMA MUDA.





Estação do Juiz de Fora⁴¹

Há na eminência à nossa direita um lindo castelinho, propriedade do finado senhor Lage, graciosa amostra do estilo – *renaissance italiano* –; este castelo é rodeado de um parque desenhado, plantado e conservado com um gosto que nos dá a ideia do que devia ser o proprietário: tanques de água límpida, onde nadam belos cisnes brancos e pretos, ilhas de bambus, viveiros naturais onde cantam e gorjeiam milhares de pássaros, jardins cheios de flores as mais curiosas e as mais raras plantas de interesse particular tornam este domínio um pequeno paraíso terrestre.

Em junho de 1861 a família imperial aí residiu. Nada poderia descrever a magnificência das festas dadas pelo senhor Lage aos seus augustos hóspedes.

Como fotógrafo fazia parte dos convidados; já tinha assistido a muitas festas deste gênero; e nunca tinha presenciado uma festa tão deslumbrante.

Depois de 1861 o imperador, por vezes, honrou este domínio com sua presença.

A todo viajante o senhor Lage deixava visitar com benevolência as belezas deste pequeno éden se tivesse a felicidade de encontrá-lo, encarregava-se com a melhor vontade de servir-lhe de cicerone.

Defronte do castelo estão os edifícios da estação, escritórios e armazéns, atrás estão as cavalariças; à

41. Ainda existente. Fica em frente ao Museu Mariano Procópio.





Cidade do Juiz de Fora





JUIZ DE FORA – Estação





DOZE HORAS EM DILIGÊNCIA

esquerda na eminência acham-se as oficinas e suas dependências, na margem da estrada, entre a estação e o hotel, um edifício de balcão, estilo de *châlet* que serve para alojar os hóspedes ilustres que a companhia recebe frequentemente.

Na praça, defronte do castelo, vê-se uma igreja, nada de extraordinário na sua construção e decoração; na colina à esquerda, as habitações dos empregados da companhia, depois o *Hotel União*; vamos ver se ali pode-se jantar.*

Amanhã, depois do passeio obrigatório nos jardins do senhor Lage, não esqueçamos a colônia D. Pedro II, florescente aldeia fundada pela companhia, depois iremos ver também a escola agrícola com sua curiosa e interessante coleção de instrumentos aratórios e seus animais raros.

Depois, se o passeio à sombra das grandes árvores tem atrativos para vós, iremos visitar a bela cascata que forma o fundo do quadro da paisagem que rodeia a estação; veremos o bosque dos Príncipes com sua lagoa tranquila e sua cascata murmurante; o bosque da Imperatriz no meio de uma floresta de palmeiras, e como remate o Alto do Imperador, de onde paira-se sobre um horizonte imenso.

Descobriremos todas as ramificações da *Mantiqueira* (antigamente couro de salteadores) e sob nossos pés, como infinitamente pequenos, o formigueiro que se agita sem ruído sob o nome de Juiz de Fora.

* No fim deste pequeno livro damos uma nota particular a respeito deste hotel.





Bosque da Imperatriz





JUIZ DE FORA – Quinta do Comendador Lage





JUIZ DE FORA – Colônia Pedro II





Hotel União⁴²

Este estabelecimento é um dos mais bem organizados, acha-se aí tudo o que se pode desejar da mesma maneira que nos melhores hotéis da Europa.

Infelizmente o tempo e os meios faltaram-me para dar aqui um desenho desse edifício.

Aí há banhos quentes, frios e de chuva, bilhares, piano, salões de leitura e de conversa, jardins, parques e varandas.

Situado sobre a primeira vertente da Serra da Mantiqueira, esse lugar goza de um clima salubre e temperado.

Para facilitar aos leitores, no caso que quisessem ali passar alguns dias, damos aqui uma tabela dos preços desse hotel:

1ª classe, 1º andar — Por uma noite:

Jantar, quarto e café de manhã 5\$000 por pessoa.

Por um dia:

Café de manhã, almoço e quarto 6\$000 por pessoa.

2ª classe, pavimento térreo:

Por uma noite 4\$000 por pessoa.

Por um dia 5\$000 por pessoa.

42. Dirigido por Jorge Beresford (segundo Cameron), proprietário em Petrópolis do Hotel Grão-Pará.





REVERT HENRY KLUMB

Por alguns dias — 1ª classe, 1º andar:

Oito dias 5\$500 por pessoa.

15 dias 5\$000 por pessoa.

Um mês 4\$500 por pessoa.

2ª classe, pavimento térreo:

Oito dias 4\$500 por pessoa.

15 dias 4\$250 por pessoa.

Um mês 4\$000 por pessoa.

As crianças de um a dez anos pagam meio preço.





Do Rio de Janeiro a Petrópolis⁴³ por Entre-Rios

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

A estação é situada no campo de Sant'Ana, há túneis do interior da cidade para conduzir os passageiros, o preço é de 500 réis; os carros de quatro rodas custam 2\$000.

Também há bondes que tomam-se no Largo de São Francisco de Paula, custam 200 réis por pessoa daí até a estação.

Os trens do caminho de ferro partem todos os dias às seis horas da manhã; nos sábados há trens de passeio que partem ao meio-dia.

Os preços das passagens acham-se nas tabelas colocadas na sala de espera.

Em Entre-Rios o trem para uma hora para que os viajantes possam descansar e almoçar.

Um hotel perfeitamente organizado corresponde a todas as necessidades das pessoas que querem ir até aí.

Para os que devem ir adiante, isto é: a Juiz de Fora ou a Petrópolis a diligência sai a meia hora depois do meio-dia para chegar a um ou outro lugar do destino pelas seis horas da tarde.

43. Hoje Três Rios, como já foi dito.











Imagem da capa

Detalhe de ex-libris de Carl Neumann Reichenberg (1907)
da “Coleção de Ex-Libris” v. 8 – Área de Iconografia da
Fundação Biblioteca Nacional







CADERNOS DA BIBLIOTECA NACIONAL
Volumes publicados

1. *Reflexões sobre a vaidade dos homens*, Matias Aires.
2. *Swift*, Rui Barbosa.
3. *Os meus balões*, Alberto Santos Dumont.
4. *O bibliotecário do rei*. Trechos selecionados das cartas de Luís Joaquim dos Santos Marrocos. Marcus Venicio Ribeiro e Mônica Auler (Org.).
5. *Senhora das imagens internas*. Escritos dispersos de Nise da Silveira. Martha Pires Ferreira (Org.).
6. *Caderneta de campo*, Euclides da Cunha. Olímpio de Souza Andrade (Org.).
7. *Escorço biográfico de Dom Pedro I*, Maria Graham.
8. *O Japão*, Aluísio de Azevedo.
9. *Diário Carioca*: o jornal que mudou a imprensa brasileira, Cecília Costa.
10. *O pós-modernismo*: José Lins do Rego e Graciliano Ramos, Nelson Werneck Sodré.





Impresso pela Editora e Papéis Nova Aliança Ltda.
Composição em Bodoni MT
Capa em papel Kraft 300 g/m²
Miolo em papel Pólen Soft 80 g/m²

