



• O CENTENARIO •

- DE -

Mariano Procopio

Albino Esteves





Exmo. sr. Commendador Mariano Procopio Ferreira Lage  
Um dos mineiros que conquistou a benemerencia de seus concidadãos

## O centenario de Mariano Procopio

Ainda frescas as paginas da Inconfidencia, veiu ás margens do antigo Caminho do Malto, para os lados da velha Borda do Campo, o sr. Mariano José Ferreira Armond, que obtivera, pela inscripção de paginas 241 v., do livro 256, de Cartas de Sesmaria, uma quadra de terras para cultura e criação nas antigas Minas Geraes.

Era isso por 1794. Do casal Armond, que ali se aboletára, resta, nos dias de hoje, um descendente. o distincto sr. dr. Alfredo Ferreira Lage, filho do saudoso engenheiro Mariano Procopio, rebento directo do tronco Mariano Armond.

Em 1821 nascia Mariano Procopio, cujo centenario commemoramos. Longe de possuir, como talvez pareça, character regional essa memoraçáo do illustre barbacenense, ella tem e deve alcançar a expansáo merecida de dilatados horizontes.

Si, de facto, Mariano Procopio aqui residiu durante longos annos e á cidade forneceu o melhor de suas energias, não menos exacto que o seu ideal pairava tambem em mais robustos remigios por outras regiões, com a clarividente serenidade dos homens superiores.

O saudoso engenheiro não foi apenas um dos propugnadores do progresso de Juiz de Fóra: teve por alvo o Estado, e mais que isso, o proprio Brasil, em momento em que todas iniciativas brilhantes eram tidas á conta de verdadeiro arrojio ou de manifestações incomprehendidas.

Mariano Procopio não foi apenas o «abridor» da estrada União e Industria. Foi muito mais que isso. Em primeiro lugar, o remodelador da viação rural brasileira, nos moldes dos mais adeantados paizes do mundo, de maneira tão completa que os visitantes eminentes que a nossa cidade hospedou como Agassis, deixaram escapar exclamações homenageadoras á energia e competencia do planejador e executor da estrada na qual «on va de Pétropolis á Juiz de Fora en voiture du lever au coucher du soleil, sur une bonne route de poste qui ne le céde á aucune autre au monde».

Falam, em segundo lugar, de sua vasta e primorosa cultura as suas viagens á Europa, aos Estados Unidos, sempre em estudos, ora sobre o modo pratico de aproveitamento de nossas riquezas naturaes, como o ferro de Itabira, por exemplo, que a União e Industria largamente utilisou em suas officinas, sob todas as modalidades, na primitiva estação de Juiz de Fóra; a adaptação de elementos vitaes, como a Escola de Agricultura; a copia de germens accionantes das permutas e divulgações commerciaes, como a sua projectada (e primeira, em Minas) Exposição Provincial Mineira, alvitada em 1856 e insinuada para 1860, com a qual certa lei mineira auctorisára dispendio de 30:000\$000.

A ex-União e Industria não era apenas uma *estrada*; era mais que isso—a solução de difficeis problemas de vida e morte para o Imperio, cuja expansão estava trancada a sete chaves, por escassez de numerario que integrasse a Minas toda a energia de que eram capazes os seus filhos diligentes e laboriosos, ao mesmo tempo que rumava a civilização ás margens fertes do Nilo brasileiro—o São Francisco, unificando, anastomosando as pessimas estradas com o tronco, via Corte.

Essas ramificações, defficientes, pouco menos que coloniaes, deixando—como demonsta a inspecção da *Carta das communicações postaes da provincia de Minas Geraes*, projectada pelo engenheiro Gerber—vasio o «coração» de Minas, para alcançar os extremos de Pitanguy, Catalão, Patrocínio, Diamantina, em estradas de 1ª, 2ª, 3ª e 4ª classes as particulares—estavam bem longe de satisfazer ás exigencias crescentes do

Imperio parecendo achar-se Minas, ainda em 1866, quasi na situação propicia dos bandeirantes.

Não exaggeramos. Que ha, ainda hoje, afóra a ex-União e Industria, que não seja ou esteja nas mesmas condições da celebre *picada* que Garcia Rodrigues Paes e Domingos Fonseca rasgaram pelo sertão, e que vinha serpenteando os rios e os morros dos Estados de Minas e Rio, em direitura á Mantiqueira?

Pouca cousa mais, e assim mesmo, subsidiada pelos governos, a tanto por kilometros.

*Nas Considerações sobre algumas vias de communicações ferreas e fluviaes a entroncar na estrada de ferro D. Pedro II e no rio São Francisco*, «acompanhadas de um estudo especial sobre o modo de ligar a mesma estrada de D. Pedro II com as secções navegaveis dos rios Verde e Sapucahy», o grande engenheiro Theophilo Benedicto Ottoni transcreve interessantes topicos do *Correio Mercantil*, por s. s. escriptos, relativamente ao problema da viação mineira.

Entre outros, ha no opusculo acima, estes periodos:

«Já em 1836 a idéa grandiosa da communicação do valle do grande rio com o littoral preocupava a illustrada intelligencia do fallecido senador Bernardo Pereira de Vasconcellos.

«Propondo na legislatura provincial a estrada do Parahybuna, primeira de rodagem que fivemos e que foi então decretada, o sr. Vasconcellos pretendeu que paralellamente se cuidasse da navegação a vapor no rio de São Francisco, advogando calorosamente em favor da pretensão do engenheiro inglez Mornay, se não nos enganamos, pai dos concessionarios da estrada de ferro de Pernambuco, e que se propunha já naquelle tempo a levar o vapor ás aguas interiores de Minas, Bahia e Pernambuco.

«Na assembléa geral foi ao sr. deputado Manoel de Mello Franco que em 1830 a gloria de iniciativa, e o importante projecto que s. ex. então justificou, e de que por vezes se tem occupado esta folha, não é um dos menores titulos porque o sr. Mello Franco se faz recommendavel.

«Foi com a mira no São Francisco que em 1852 se organisou a companhia União e Industria cuja estação terminal, na

forma do contracto primitivo, devia ser na barra do rio das Velhas».

Com segurança, fica, assim, descortinada a visão do saudoso Mariano Procopio. A' ex-União e Industria não seria apenas o que conhecemos : seria muito mais, o sonho dourado dos governantes.

Coincidia o arrojo da idéa com a crença, fundamente arraigada, de que a engenharia brasileira não fosse capaz de levar comboios atravez das montanhas brasileiras, alvitando mesmo, o sr. Christiano Ottoni, a criação do *tram road* — na phrase do proponente «uma estrada de trilhos de ferro na qual em vez de locomotiva são empregados animaes cavallares ou muares para tirar os carros», vehiculando as riquezas internas de Minas, para despejal-as na Pedro II, mesmo annos depois, em 1865, quando escalada a Serra do Mar e paralsada a construção da estrada de ferro.

Em 1852, em 7 de agosto, o governo imperial, pelo decreto n.º 1.031, autorizava ao saudoso Mariano Procopio Ferreira Lage a construir a estrada de rodagem.

Dizia o decreto: «Attendendo ao que lhe representou Mariano Procopio Ferreira Lage, pedindo faculdade para construir, melhorar e conservar, á sua propria custa, duas linhas de estrada que, começando nos pontos mais apropriados á margem do rio Parahyba, desde a Villa deste nome até ao Porto Novo do Cunha, se dirijam uma até a barra do Rio das Velhas, passando por Barbacena, e com ramal desta cidade, para a de São João d'El-Rey; e outra pelo municipio de Mar de Hespanha, com direcção á cidade de Ouro Preto; e desejando promover, quanto possivel, o beneficio da agricultura e do commercio das indicadas localidades, facilitando as communições entre aquelles pontos, e as relações entre as duas provincias do Rio de Janeiro e Minas Geraes: Hei de por bem conceder-lhe o privilegio exclusivo pelo tempo de cincoenta annos para incorporar uma companhia para o dito fim, sob as condições que com este baixão, assignadas por Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Senador do Imperio; ficando porém, este contracto dependendo de approvação da

Assembléa Geral Legislativa. O mesmo Ministro assim o tenha entendido e o faça executar.»

A Assembléa Geral, em seu decreto n.º 670, de 11 de Setembro de 1852, approvou esse privilegio, com vigor por 50 annos, sendo lavrado contracto em janeiro de 1853, sancionado pela lei n.º 631, de 10 de de julho desse mesmo anno.

A empresa a organizar-se seria obrigada, dentro de cinco annos :

- a) apresentar prompta a estrada desde o ponto de partida, na margem do rio Parahyba, até á cidade de Barbacena;
- b) a apresentar igualmente prompts quinze legoas, pelo menos, de estrada na linha que se dirijir pelo municipio de Mar de Hespanha;
- c) a concluir dentro do sexto anno a estrada entre Barbacena e São João d'El-Rey;

d) a conciuir em cada um dos annos seguintes mais de dez legoas na linha de Barbacena para a barra do rio das Velhas e outras tantas na do Mar de Hespanha para Ouro Preto.

Havia ainda a obrigação de abertura, posteriormente de ramaes adventicios, organização completa de serviço de transporte de passageiros e mercadorias.

Em compensação, a União e Industria gosaria de privilegio por 50 annos, excluida toda a possibilidade de occurrencias, previstas em lei.

Os trabalhos de construção da estrada foram inaugurados a 12 de abril de 1856. No dia 18 de abril de 1858 verificou-se a abertura da secção de Villa Thereza, de Petropolis a Pedro do Rio, na distancia de cinco legoas; dois annos mais tarde, a 28 de abril de 1860, realizava-se a entrega do trecho seguinte, de Pedro do Rio á Posse, em duas légoas e meia, atravessando a serra de Taquaril e, finalmente, a 23 de junho de 1861 a cerimonia inaugural estendia-se ao trecho de Juiz de Fóra, num total de mais de dezoito legoas.

Aqui chegando a União e Industria, novos elementos de vida foram addicionados á incipiente cidade, cuja iniciação se déra no Morro da Boiada.

No Livro de Registros n.º 145, folhas 3 a 6, na Secção Parochial do Archivo Publico Mineiro, ha o original de escriptura

passando á Companhia grande porção de terras, destinadas ao patrimonio da poderosa empresa. A Companhia fez demarcar e pôr em hasta publica 200 prazos, facilitando o pagamento em 4 annos. Era a colonia. A população introduzida, rapidamente, foi de 1.144 pessoas, sendo, quanto á nacionalidade:

Grão Ducado Hesse.....	335
Tyrol.....	227
Holstein.....	155
Prussia.....	147
Baden.....	85
Diversos Paizes Alliados.....	90
Nascidos no mar.....	7
Nascidos no Brasil.....	88

Esse pessoal estava distribuido: em 43 casas aos lados da estrada, 50 familias e 22 solteiros; nas casas da Boa Vista, 11 familias; em varias moradas da estação, 6 familias e 4 solteiros nas casas construidas nos prazos, 130 familias e 6 solteiros, na estrada, desde Juiz de Fôra á Serraria, 13 familias e 26 solteiros; o restante, em varios pontos.

O impulso dado ao municipia fôra tão grande que a municipalidade, por iniciativa dos srs. Pinto Monteiro e Oliveira Horta fazia a seguinte indicação, para logo approvada:

«Indicação—Indicamos que esta Camara dirija ao sr. commendador Mariano Procopio Ferreira Lage, p.<sup>te</sup> da C. U. I. um voto de agradecimento pelo serviço que acaba de prestar a este municipio, escolhendo o districto desta cidade para o centro da Colonia de Pedro 2.<sup>o</sup>.

S. a R. C. M. 12 de julho de 1858. — *Pinto Monteiro. Oliveira Horta.*»

Não tardou a resposta, nos termos da seguinte carta, até agora inedita e em nosso poder:

«Acuso o recebimento do officio que V. S.<sup>as</sup> houverão por bem dirigir-me em 12 do corrente mez; e, apreciando devidamente os sentimentos de benevolencia com que me animão pelo pouco que me tem sido possivel fazer em beneficio do municipio que tão dignamente representam, cumpre-me agradecer-lhes do modo o mais explicito que, em quanto a Companhia União e Industria puder contar com a efficaz pro-

tecção dos Altos Poderes do Estado, ser-lhe-ão leves os sacrificios feitos e que houver de fazer a bem desta importante parte da Provincia de Minas, sentindo entretanto que os minguidos rumos de que dispõe, não lhe permitão derramar maior somma de beneficios por toda a Pravinia.

Os sentimentos de que abunda a Camara que representa este Municipio, e as demonstrações de interesse que os seus Municipios têm dado pela chegada dos Colonos, são as melhores garantias para a prosperidade e engrandecimento da Colonia de Pedro 2.<sup>o</sup>.

Deus guie a V. S.<sup>as</sup>—Estação de Juiz de Fôra, 23 de julho de 1858.

Illmos. e Dignissimos srs. presidente e mais vereadores da Camara Municipal da cidade do Parahybuna.—*M. P. Ferreira Lage.*»

Offcinas, culturas diversas, movimento mais accentuado de viajantes passou a ter a cidade, devido ao serviço modelar das diligencias. O interessantissimo e hoje raro livro—*Doze horas em diligencia*, em portuguez e francez, com gravuras, de Khumb, photographo imperial, dá-nos a recordação do que seria essa lindissima viagem de Petropolis aqui, em oito paradas, correndo optima estrada, toda abrigada de sol.

Sempre ouvimos que entre a estação de Rio Novo e Juiz de Fôra houve rivalidade e que o saudoso Mariano Procopio era inimigo acerrimo da *urbs*... A explicação dessa rusga parece ficar satisfeita com a seguinte carta, a nós enviada pelo nosso excellent amigo, ido para sempre, major Ignacio Gama e que figura no *Album do municipio de Juiz de Fôra*, á pagina 68:

«A estação que os novos vêm ahi á margem do Parahybuna, onde outr'ora havia uma lagôa em que se caçaram trahiras a tiro ou anzol, foi uma verdadeira conquista dos velhos juiz-de-forenses. Para que não a tivessemos avultaram influencias em destaque e razões de certa ponderação. Dizia-se que Mariano era o ponto terminal de Rio Novo e que só esse municipio, riquissimo em café naquella época, se impunha para a preferencia da estação no bello suburbio. O proprio ministro da Agricultura, Conselheiro Diogo Vellio, proprietario ou co-her-

deiro da importante fazenda de S. Anna, daquelle Municipio vizinho, bafêjava a idéa de que fosse aproveitada a estação já feita da Companhia União e Industria, e d'ahi as difficuldades quasi insuperaveis para a victoria da cidade.»

E porque seria o saudoso Mariano Procopio *inimigo* da cidade—elle, que lhe déra uma colonia, um Hotel Modelo, uma Escola Agricola, uma admiravel moradia, onde hoje se vai realizar a inauguração do Museu com o seu nome, fidalga dadi-va, a effectivar-se, pela mão generosa do seu filho, o illustre sr. dr. Alfredo Lage?

Infelizmente, pouco durou a União e Industria.

Em 1863, a Companhia se achava devedora, a capitalistas e banqueiros, de quantia superior a dois mil e tantos contos e, para salvar-se, propunha ao governo imperial a entrega de toda a estrada, ramaes, estações, edificios e terrenos, etc., em troca do pagamento, em Londres, pelo governo, da divida de 6.000:000\$000; de 248:171\$000, por diversas contas; de 1:500:000\$ em apolices ao par da divida publica, 6º de juros; de 2.000:000\$ de pagamento, em apolices, á casa bancaria de Antonio José Alves Souto & C.—além de outras contas de menor vulto.

Além de minorar a situação tristissima da União e Industria, resolveu-se o governo a innovar o contracto da Companhia, por auctorização da lei n. 1.231, de 10 de setembro de 1864 e sob as bases do dec. n. 3.325 de 29 de outubro do mesmo anno. Entre outras, são ellas as seguintes:

A Companhia União e Industria faria cessão ao Governo Imperial da estrada de rodagem que construiu da Cidade de Petropolis a Juiz de Fóra, na presidencia de Minas, com as pontes e mais obras da mesma estrada, ramaes em construção, casas, barreiras e pertences da arrecadação da taxa, e bem assim das garantias de juros das provincias de Minas e Rio.

A Companhia obrigava-se:

«A conservar, por espaço de 15 annos, a estrada, os ramaes existentes, e os que construir:

A continuar na direcção da colonia de D. Pedro II, mantendo a expensas suas, e renunciando qualquer auxilio do go-

verno geral, as escolas actuaes e o culto catholico e protestante, emquanto não fôra a mesma colonia emancipada.

Liquidar suas contas com os colonos, dentro do prazo de quatro mezes, a abater em beneficio delles, tanto basta para que o valor das terras, medição e caminhos coloniaes não importem em mais de 10 rs. por braça quadrada; e a entregar-lhes dentro daquelle prazo os titulos definitivos de suas propriedades, podendo a Companhia garantir-se pelos saldos das referidas contas com hypothecas das mesmas terras e bemfeitorias.

Estabelecer dentro do prazo de dous annos, e em contiguidade á colonia D. Pedro II, cincoenta familias de colonos nacionaes, com propriedade livre e nas mesmas condições do contracto feito com os colonos allemães, vendendo-lhes terras por preço que não exceda o seu custo, inclusive as despesas relativas a caminhos coloniaes, medição dos lotes, e aranchamentos provisorios; e bem assim a fundar e manter uma escola pratica de agricultura, onde se ensinem gratuitamente os methodos aperfeiçoados de lavoura e criação de animaes domesticos.

A concluir, sem dispendio do Estado, o ramal que da estação da Serrania se dirige á cidade do Mar de Hespanha.

A conduzir as malas do correio para a provincia de Minas. Subsistem em vigor as obrigações e direitos que tem a Companhia em relação ás diligencias e outros vehiculos de transportes.»

O governo assumia os compromissos da Companhia, no exterior.

Emquanto isso, a E. F. Pedro II ainda demorava, por seis annos, sua entrada no territorio mineiro.

O sr. conselheiro Christiano Ottoni, no folheto *O futuro das estradas de ferro no Brasil*, dado a lume em 1859, já esclarecera «que a provincia de Minas Geraes, não possui uma legoa de trilhos de ferro,» pois «a de D. Pedro II apenas tóca a sua raia.»

D'outro lado Mariano Procopio queixava-se amargamente da sorte da grandiosa empresa, ameaçada em cerca de 14.000 contos de prejuizo.

«A mal entendida rivalidade da estrada de ferro de D. Pedro II (dizia elle, em 1863, no requerimento dirigido ao Imperador) foi causa de que a justiça do governo imperial se intibiasse para com a União e Industria. Dizia-se que esta fôra um instrumento muito util no seu tempo, mas que devia ser abandonado por desnecessario e incompativel com aquella estrada. Pois bem, a Providencia veio em auxilio da Companhia União e Industria mais depressa do que o esperavamos.

«A estrada de ferro de D. Pedro II não tem recurso para estender-se rapidamente até sua intersecção com a da União e Industria: Seis annos pelo menos ainda têm de correr até que esse successo se verifique; e durante este longo periodo de tempo é a União e Industria que deve dar circulação aos productos de Minas e Rio de Janeiro, que na importancia de 12,200,000 arrobas, hoje chegam ao mercado da capital do Imperio por via do porto de Mauá; além do que por essa mesma via remette o commercio desta capital generos de consumo na importancia de 800,000 arrobas. A União e Industria nesses seis annos economisará á lavoura e ao commercio mais de nove mil contos, na razão de mil e quinhentos contos annualmente!

«Este immenso beneficio não valerá que o governo imperial salve aquella Companhia da morte que lhe está imminente?»

Por volta de 1869, finalmente, a agonía da União e Industria teve seu termo com o dec. imperial n. 4.320, de 13 de janeiro. O governo balanceara quanto a estrada União e Industria desviava aos fretes da Pedro II, no trecho de Entre-Rios a Petropolis:

Da Posse.....	656.012 arbs
» Luiz Gomes.....	25.572 »
» Serraria.....	300.826 »
» Parahybuna.....	275.330 »
» Mathias.....	68.036 »
» Juiz de Fóra.....	886.778 »

ou seria, em cifras, incluído o transporte de sal (178.060 arrobas) a verba de 199:504\$446, não sendo ocioso recordarmos que Juiz de Fóra figurava á vanguarda, no commercio.

Torna-se necessario frisar aqui a directriz segura á qual se havia entregue o saudo so Mariano Procopio: dissemos que a União e Industria rumava ás margens do S. Francisco. Fracassada a empresa, não desanimou, e, gozando de justa consideração junto ao ex-imperador, tivera a felicidade, para Minas, de ser nomeado director da E. F. Pedro II exactamente no mesmo dia 13 de janeiro de 1869, em que o governo imperial assignava o dec. n. 4.320, pelo qual todas as cargas deste Estado, expedida pela União e Industria, seriam entregues á estação ferrea de Entre-Rios, mediante condições estipuladas previamente.

O periodo administrativo, anterior, da E. F. Pedro II, fôra meramente conservador. Iniciou, pois, Mariano Procopio, uma brilhante série de melhoramentos, como a reforma do regulamento da via-ferrea, a construcção do novo edificio para estação, na Côrte, grandes melhoramentos das officinas de S. Diogo e Engenho de Dentro.

Paralellamente, entrava Mariano Procopio a enfrentar os vitas problemas dos Estados de Minas e Rio, atacando o prolongamento, simultaneo, de tres pontos da linha ferrea: de Barra do Pirahy a Cachoeira, de Entre Rios a Porto Novo, de Entre Rios a Juiz de Fóra, correndo a exploração deste trecho sob as vistas do dr. F. P. Passos.

Para alcançar esse *desideratum* Mariano Procopio submetteu á approvação imperial um regulamento, sancionado pelo dec. n. 4.372, dividindo a Estrada em tres secções: 1.<sup>a</sup> Administração Central, sob as ordens immediatas do director; 2.<sup>a</sup> Movimento do trafego a cargo do inspector geral do trafego; 3.<sup>a</sup> Obras novas de prolongamento, a cargo do engenheiro.

Tambem receberam cuidados especiaes: o projecto do ramal do campo para o littoral; prolongamento dos trilhos até a Prainha, afim de serem alli estabelecidos armazens; duplicação de linha até Cascadura; prosequimento da substituição geral dos trilhos Vignols até Belém; aquisição de 100 wagons para mercadorias, oito carros de passageiros, 12 locomotivas.

Na administração Mariano Procopio—14 de janeiro de 1869, a 13 de fevereiro de 1872, data em que falleceu,—ainda



figuravam a reforma de tarifas e aprovação de plantas e projectos da linha á Praia Formosa.

Graças a Mariano Procopio teve Minas, portanto, inaugurados em seu territorio, os trabalhos de estrada de ferro.

Commemorando este faustoso acontecimento ordenou a Directoria que na chave da linha de Entre Rios, fosse construida uma pequena guarita, ainda existente que recebeu, nas tres faces, placas de bronze, fundidas nas officinas da Estrada, com os seguintes dizeres:

Na da frente (lado da Estação).

Por ordem do Exmo. Sr. Cons.  
The. Machado Freire Per. da Silva  
Ministro da Agr. Com. e Obras Publicas  
Exarada em aviso de 17 de junho de 1871  
Foram começados os trabalhos  
da Linha Central ao  
Rio das Velhas

Na do Norte (lado do Porto Novo):

Pelo Ministerio de 16 de julho de 1868,  
Sendo Ministro da Agr. Com. e Ob. Pub.  
O exmo. Sr. Conselheiro  
Diogo Velho Cav. d'Albuquerque  
foi apresentada a proposta para  
o prolongamento até o  
Rio das Velhas

Na do sul (lado da linha do centro):

Sob o Reinado de  
S. M. o Imper. o Sr. D. Pedro Segundo  
Foram inaugurados os trabalhos  
da Linha do Centro  
6 de agosto de 1871.

Este singelo monumento ali perdura; passa, entretanto, despercebido aos olhos dos viajantes, diz a *Memoria Historica do E. F. Central do Brasil*.

São puras phantasias as affirmações de que o illustre barbacenense tenha sido, com Theophilo Ottoni e Drummond, os iniciadores da E. F. Pedro II. Fosse isso real, bem certo tambem Mariano Procopio perderia a rebrilhante aureola de propugnador do engrandecimento de Minas. Basta a consulta de datas, o desabafo de Theophilo B. Ottoni, em suas já citadas *Considerações* para ver-se a irreallidade da noticia,

A Escola de Agricultura, a primeira fundada no Brasil, abrigou uma pleiade ardorosa, recebedora de ensinamentos da bocca de professores eminentes.

A criação de animaes de raça—carneiros, bovinos, cavallos, etc., tiveram, da parte do extincto, decidida manifestação de agrado, sahindo mesmo de suas mãos o livro *Animaes domesticos*.

As riquezas do Brasil, por ser o presidente interino do certamen parisiense de 1867, tiveram na Exposição Universal, seu destaque e no *Relatorio*, annexo ao trabalho de Ville-neuve, foram de certo, o attestado sobrio de sua competencia na materia.

Industrial e commerciante, presidente do Prado Fluminense, cultor do Bello em todas as modalidades, o illustre barbacenense foi um vulto gigante, cuja vida é raro exemplo de trabalho, abnegação e civismo.

**Albino Esteves**