

pal desse bairro. Não parava porém ali o trecho: seguindo, o trem ia pela então baixada do Glicério até o Mercado Municipal, na rua 25 de Março.

De Vila Mariana continuava e na altura da atual rua Sena Madureira saía outro ramal, que ia até o Matadouro Municipal, que estava sendo construído. Voltando ao nosso trem: este, depois de deixar a parada **Chave** (donde saía o ramal do Matadouro), fazia outra parada logo adiante. Era a Capela da Saúde, naquele tempo simples e pobre, onde o povo comparecia aos domingos quando vinha o pároco da cidade ou de Santo Amaro. A seguir, a **Parada Bosque**, na atual Praça da Árvore. Outra parada era a **Estação Nova**, no antigo Parque Imperial. Depois, vinha uma estação de certa importância — do **Encontro**. Ali havia um chefe que manobrava o tráfego das composições que vinham de Santo Amaro e também dava a linha para os trens procedentes da cidade, com telefone ligado às estações de Vila Mariana e Volta Redonda. A linha da Ferrocarril era singela e não possuía o sistema moderno do **staff**, ainda não usado no Brasil, sendo o serviço de segurança feito unicamente pelo telefone particular das estradas de ferro.

Essa estação se localizava no fim da Avenida Jabaquara, próximo ao atual Aeroporto de Congonhas. Ao partir dali, o trem chegava então à próxima parada que era **Elias Chaves**, atravessando a atual pista do aeroporto que, naquele tempo, era o sítio da família de Elias Chaves. Adiante era a parada do **Buraco do Peixe** — atual bairro do Aeroporto — local onde havia uma água que, muitas vezes, quando a composição que vinha de Santo Amaro com muita carga, gastando muito vapor ou por motivo de algum vazamento na caldeira, se abastecia ali para poder seguir viagem. A seguinte não era uma parada: era outra estação também com chefe e telefone, **Volta Redonda**. Depois vinha a parada **Cordeiro** e depois a parada **Galinheiro** (derivado de uma granja que ali existia), na atual Vila Helena. Mais duas paradas: **Alto da Boa Vista**, onde hoje é a Chácara Flora, e **São José**, perto do convento do mesmo nome, antes de chegar à estação terminal, que era **Santo Amaro**.

A linha tinha bitola de 60cm e as composições geralmente eram formadas de quatro a seis vagões e corria na velocidade de mais ou menos 40 quilômetros horários.

*

COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA

Outro centenário significativo foi assinalado em março do corrente ano: o da criação da Comissão Geográfica e Geológica, entidade que, após várias reformas administrativas e estruturais, veio a transformar-se no

atual Instituto Geológico do Estado. Criada pelo Conselheiro João Alfredo, então presidente da Província de São Paulo, de sua organização e direção incumbiu-se o grande geólogo Orville Derby, nascido nos Estados Unidos, mas que desde 1870 vivia no Brasil e onde permaneceu até o seu falecimento em 1915. De Orville Derby já nos ocupamos num dos primeiros números desta publicação, pois, além de geólogo, dedicou-se também à história, publicando diversas monografias valiosas, principalmente sobre o passado paulista.

À velha Comissão Geográfica e Geológica, São Paulo ficou devendo um dos maiores empreendimentos científicos já levados a efeito em nosso País, qual seja o reconhecimento geográfico de quase metade do território paulista, sobretudo os vales dos grandes afluentes do Paraná. Os relatórios desses trabalhos, para os quais Derby contou com a colaboração, entre outros do grande sábio baiano Teodoro Sampaio, que, a seu convite, veio para São Paulo, representam marcos significativos da história das explorações geográficas, especialmente quando se considera que todo esse trabalho imenso foi realizado em época ainda desprovida dos recursos que a ciência e a técnica oferecem hoje à pesquisa científica.

Realizada essa fase, por assim dizer gloriosa, de seus trabalhos, jamais descuidou a Comissão de sua tarefa de “cobrir” o Estado com magníficos levantamentos cartográficos, que constituem instrumental indispensável para os trabalhos de geografia e geologia. E posteriormente, com os modernos recursos da aerofotogrametria, obviamente ampliou-se consideravelmente seu campo de ação. Numerosas comemorações assinalaram a efeméride. A maior delas, contudo, seria uma história da velha “Comissão”, mostrando quanto lhe deve a ciência brasileira nos domínios da geografia, da geologia e da cartografia. E não há de faltar quem possa escrevê-la.

*

* *