

## EVOLUÇÃO DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ODILON NOGUEIRA DE MATOS

*Já não mais se faz necessário encarecer a importância da contribuição da História aos estudos de Geografia Humana. Torna-se, mesmo, impossível realizar qualquer trabalho sério a respeito do povoamento, da evolução urbana ou da vida econômica, sem apelar para o aspecto histórico desses problemas.*

*Dentro de tal ponto de vista, tem o prof. ODILON NOGUEIRA DE MATOS, sócio cooperador da A. G. B. e secretário da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo, encaminhado suas preferências para o estudo da evolução de nossas vias de comunicação: examinou-a em relação ao Estado de São Paulo, em tese apresentada ao IX.º Congresso Brasileiro de Geografia; encarou-a, mais tarde, em relação ao Estado do Rio de Janeiro, em tese oferecida à IV.º Assembléia Geral da A. G. B., que aqui vai transcrita.*

O presente trabalho não pretende abordar em todos os seus aspectos a evolução das vias de comunicação do Rio de Janeiro. Muito pelo contrário, nosso objetivo não foi senão, a exemplo do que fizemos em trabalho anterior com relação a São Paulo, apreciar um desses aspectos, justamente o que nos pareceu mais interessante, qual seja a correlação entre o desenvolvimento da rede de comunicações, principalmente das estradas de ferro, com a expansão da cultura cafeeira (\*).

Tendo sido elaborado como parte integrante dum trabalho de maiores proporções, que nos vimos obrigados a abandonar, pelo menos temporariamente, apenas agora lhe foi dada a forma autônoma, ressentindo-se, ainda, contudo, deste defeito, percebendo-se com facilidade as relações com algo que deveria vir antes ou depois.

Estamos certos de que, divulgado tal como está, ha de ter pelo menos um mérito: o de despertar para o assunto a atenção de outros mais capazes que possam dar ao tema um tratamento definitivo.

---

(\*) V. o trabalho do autor: *Evolução ferroviária de São Paulo*, in *Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia*, v. IV, pp. 556-568. Rio, 1943.

**As regiões naturais e o povoamento.** — É fato mais que sabido que as penetrações no interior das terras do sul do Brasil foram seriamente dificultadas pela escarpa do Planalto Meridional, que vem tornar o litoral e o planalto como que regiões naturais distintas. Quer nos parecer que em nenhuma outra região essas dificuldades foram maiores do que no território correspondente ao atual Estado do Rio de Janeiro. De fato, a acreditarmos nos cronistas que sôbre o Brasil escreveram nos dois primeiros séculos, notável foi a impressão exercida pela mação da Serra dos Orgãos sôbre os primeiros colonizadores que se estabeleceram nos vários pontos do litoral fluminense. O Padre Simão de Vasconcelos, por exemplo, refere-se às “espantosas serranias, entre as quais a mais terrível é a Serra dos Orgãos, porque à maneira daqueles instrumentos vão levantando em ordem desigual montes sôbre montes até uma altura imensa que excede as nuvens e parece chegar à segunda região do ar; representam grandes muralhas ou torres formidáveis postas entre nós e os bárbaros que habitam do outro lado; porque ali fulmina a natureza em tempos tormentosos tais raios, coriscos e trovões que as nações selvagens acreditam que assim haviam sido armadas contra os portugueses.” (1)

Duas regiões, portanto, perfeitamente distintas podem ser consideradas neste estudo, sendo todas as demais apenas subdivisões destas duas principais: a *Baixada* e a *Serra*. Até o fim do século XVIII ou, mesmo, até princípios do XIX houve uma separação completa entre as duas, isolamento que somente foi quebrado com a introdução da cultura cafeeira e a sua propagação por quase todo o território fluminense.

Durante os três primeiros séculos, a *Baixada* foi conquistada pela civilização, isto é, povoada por europeus em quatro pontos diferentes: em Cabo Frio, na Baía de Guanabara, na região da Ilha Grande e nas proximidades da foz do Paraíba. Iniciou-se, desenvolveu-se e decaiu a cultura da cana de açúcar, devendo-se esta decadência em parte ao “rush” das populações para a região das minas no século XVIII e, principalmente, no último quartel daquele século, à introdução do café, cujos grãos haviam sido transportados do convento dos Frades Barbadinhos para Campo Grande e São Gonçalo, alastrando-se rapidamente por terras da Baixada; as matas existentes nos morros que a limitam foram sendo derrubadas e o café passou a dominar quase tudo; quase tudo, porque a planície campista permaneceu, até hoje, fiel ao açúcar.

A *Serra* continuou a conter a floresta virgem dominada por Puris e Coroados até princípios do século XIX. Apenas os sulcos

(1) Simão de Vasconcelos, *Chronica da Companhia de Jesus*, III, 107.

não muito profundos do “Caminho Velho” dos Guaianazes e das variantes do “Caminho Novo” e, nêles, algumas capelas, freguesias e roças. Coube ao café transformar a cena, conquistando para o homem tôda esta vasta região sulcada dum extremo ao outro pelo vale do Paraíba.

Eis o panorama que durará trezentos anos.

**Primeiras penetrações.** — Seria interessante indagar quais as primeiras penetrações por êsse território. Datam do início da colonização ou, a darmos crédito em *Américo Vesúcio*, remontam ao tempo das viagens dêste famoso navegador. De fato, em cartas dirigidas ao florentino Pietro di Soderini, conta êle que em companhia de trinta homens varou o sertão do Cabo Frio por cerca de quarenta léguas. Muitos historiadores duvidam da autenticidade de tais façanhas; entretanto, ainda que se não duvide, uma cousa é certa: nada se sabe até onde teria chegado essa gente.

Apenas de três penetrações pelo interior da região fluminense, no século XVI, existem hoje documentos.

A primeira, teve lugar ao tempo de *Martim Afonso de Souza*, que mandou, em 1531, explorar o interior por quatro portugueses, conforme se lê no “Diário da Navegação” escrito pelo seu irmão Pero Lopes de Souza: “E foram e vieram em dois meses e entraram por terras 115 léguas; e as 65 delas foram por montanhas mui grandes e as 50 foram por um campo mui grande. Trouxeram muito cristal e novas como no Rio Paraguai havia muito ouro e prata” (2). Orville Derby e Pandiá Calógeras entendem que os expedicionários de 1531 chegaram até o “sertão dos Catagüazes” ou seja até o atual Estado de Minas-Gerais, na região mais tarde perlustrada pelas bandeiras paulistas (3). Capistrano de Abreu julga mais acertado que houvessem tomado o rumo das terras paulistas, onde os índios já tinham notícias do Paraguai. A questão não vem ao caso e a nós só interessa que, ou tomando o rumo das Minas ou o de São Paulo, os quatro portugueses de Martim Afonso atravessaram as terras fluminenses.

As outras duas entradas de que temos notícia deram-se nos últimos anos do século XVI e foram ordenadas por *Martim Corrêa de Sá* com o fim de pacificar algumas tribos indígenas, levando para isso uma numerosa tropa de 700 portugueses e 2.000 índios. A essa expedição juntam-se dois aventureiros ingleses, a um dos quais, Anthony Knivet, deve-se o relato das duas viagens. Por êsse relatório,

(2) Pero Lopes de Souza, *Diário da Navegação*, ed. Eugênio de Castro, Rio, 1927.

(3) O. Derby, *Os primeiros descobrimentos de ouro em Minas Gerais*, in *Rev. do Inst. Hist. Geo. S. Paulo*, V, 241. — Cológeras, *As minas do Brasil*, I, 17-19. Rio, 1904.

reconstituído por José Higinio Duarte Pereira, publicado pelo Instituto Histórico Brasileiro e retificado, em parte, por Teodoro Sampaio vê-se que a tropa foi do Rio a Parati, galgou a Serra do Mar, atravessou os campos de Cunha, transpôs o Paraíba nas proximidades da atual Pindamonhangaba e daí, vencendo a Mantiqueira, chegou até ao rio Sapucaí ou ao Verde. De Parati, Knivet foi incumbido de visitar os Puris, atingindo um ponto que Teodoro Sampaio identifica como sendo nas proximidades da atual cidade de Valença. A segunda entrada foi na região oriental fluminense, chegando até à região de Campos (4).

Fala-se também de penetrações ao tempo da França Antártica, nada se sabendo, contudo, com segurança.

Incipiente nesse primeiro século, já no século XVII desenha-se com nitidez, na Baixada, a paisagem da *cana de açúcar*, cuja produção vai demandar os portos de embarque no lombo das tropas, através de poucos caminhos terrestres, ou em barcaças pelo curso dos rios. A Baixada adquire então brilhante desenvolvimentto: nascem os povoados, erguem-se as capelas, surgem as vilas em tórno da riqueza açucareira. Desaparecem os índios, que começam a ser aldeados por tôda a parte, e, em substituição a essa mão de obra reconhecidamente inútil, importam-se as primeiras levas de africanos (5).

O vale do Paraíba permanece ainda com as características de floresta de separação antropogeográfica — no dizer de Backheuser (6) — entre duas civilizações paralelas: a da atividade desbravadora do paulista e a atividade agrícola do fluminense. Uma e outra não têm contacto imediato. Antes de chegarem às terras fluminenses, as bandeiras tomavam a direção das minas, atravessando a Mantiqueira na garganta do Embaú, mais tarde aproveitada pela estrada de ferro (R. M. V.). Assim, o ouro só chegava ao Rio através das terras paulistas.

**Caminhos antigos na Baixada.** — Desenvolve-se na *Baixada* uma rede de viação, complemento lógico e necessário da navegação fluvial, vencendo brejos, aperfeiçoando as trilhas dos índios, transformando-as em caminhos para tropas e para carros. Falta-lhes um plano regular. Serve para ligar os engenhos aos portos fluviais e marítimos ou os engenhos entre si. As cartas da época, principal-

(4) Anthony Knivet, *Narração da viagem*, in Rev. Inst. Hist. Bras. tomo XLI, Rio, 1878. — Theodoro Sampaio, *Peregrinações de Anthony Knivet no Brasil no séc.o XVI*, in Anais do 1.º Congresso de História Nacional, II, pp. 345-390, Rio, 1915.

(5) Everardo Backheuser, *Da trilha ao trilho: contribuição para o estudo da conquista antropogeográfica da baixada e maciço fluminense*, Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, IV, 218, Rio, 1944.

(6) E. Backheuser, *op. cit.*, 221.

mente a de Vieira Leão, dão bem idéia do emaranhado formado por êsses caminhos. Alguns, entretanto, são longos como o do Cabo Frio a Campos.

Um dos mais célebres dêsses caminhos antigos é o que do Rio demandava Santa Cruz e se tornou mais tarde conhecido peio nome de *Estrada Real de Santa Cruz*, aberto pelos jesuítas numa época que não se pode precisar com rigor, mas sem dúvida no século XVII. Tinha a extensão de 60 quilômetros e servia a numerosos engenhos, cujos nomes são conservados ainda em muitos dos atuais subúrbios do Rio de Janeiro.

Sôbre êle existem magníficas páginas históricas evocativas, uma das quais colhemos ao acaso: "Encontravam-se pela estrada vendas com alpendres, pilastras e arcarias, formando rudes varandas, onde se abrigavam os tropeiros com suas montarias, os viajantes e os escravos, que ali bebiam e comiam, provendo-se do necessário para a viagem. Apartados dessas vendas existiam estalagens e ranchos, nas proximidades das quais havia grandes pastagens para as tropas e rebanhos trazidos de longe ao mercado do Rio" (7). Ainda há vestígios de tôdas essas construções antigas: "Notam-se algumas das velhas habitações em ruínas e lamentavelmente abandonadas; restos de muros cobertos de heras e limo úmido e esverdeado; tôscas porteiras de arcaicos estabelecimentos rurais que já não existem; e isolados portões de ferro inutilizados pela ferrugem durante várias dezenas de anos" (8). Obra dos jesuítas, é natural que com a sua expulsão, o caminho entrasse em decadência: "Os engenhos que antes animavam os povoados deixaram de ser movimentados. Os campos inteiramente abandonados, porque os escravos que os utilizavam foram sequestrados por ordem de Pombal, cobriram-se aos poucos de mato. Muitas vendas ao longo do caminho, não tendo mais fregueses, fecharam as portas para sempre" (9). Desapareciam, assim, os tropeiros que durante quase um século transportaram para a cidade o açúcar produzido nos engenhos dos jesuítas.

Esta estrada está intimamente ligada à história da cidade do Rio de Janeiro. Por ela, as tropas de Duclerc, em 1710, desembarcadas em Guaratiba, entraram na cidade, destruindo tudo à sua passagem. Às suas margens fêz-se a primeira cultura de café fora da cidade do Rio, na Fazenda Medanha, por ordem do Marquês do Lavradio que procurava, assim, experimentar a planta cultivada então unicamente na Chácara dos Barbonos. Mais tarde, a estrada é prolongada até Angra dos Reis de maneira a entroncar-se com o caminho que, de Parati, dirige-se para São Paulo. Foi com a vinda da Família Real,

(7), (8) e (9) — Carlos Egydio, cit. por Moacir Silva, *Quilômetro Zero: caminhos antigos, estradas modernas*, p. 33-35. Rio, 1934.

no início do século XIX, que ressurgiu o caminho de Santa Cruz. D. João adquiriu a antiga fazenda dos jesuítas e estabeleceu nela a sua residência durante alguns meses do ano. Melhorou-se a estrada, aumentando consideravelmente o seu movimento, com o estabelecimento de uma linha regular de diligências. Com o regresso da Família Real a estrada caiu novamente no abandono; apenas as boiadas vindas de São Paulo passavam por ela, parando nos pequenos povoados que se desfaziam em ruínas (10).

**Caminhos antigos para o Planalto.** — Consideremos, agora, algumas das estradas para o interior. Por todo o século XVI e XVII, o *Caminho dos Guaianazes* foi a única via praticável do Rio para o "hinterland". É o mesmo que vimos ao tratar das peregrinações de Knivet. Saía de Parati, subia a serra e ia entroncar-se com o caminho dos bandeirantes nas proximidades de Guaratinguetá. Acompanhando o Paraíba, ia às roças de Bento Rodrigues, descritas por Antonil e localizadas em Guaipacaré, hoje Lorena, e dali tomava o rumo das Minas-Gerais. Esta via de penetração tornou-se conhecida pela denominação de *Caminho Velho*. Por êle viajou, em 1700, Arthur de Sá Menezes, o primeiro governador do Rio de Janeiro que visitou o interior e o seu itinerário está detalhadamente descrito na obra clássica de Antonil (11). Devia a viagem ser feita em 30 dias, mas, por ser o caminho mais áspero que o dos paulistas, levava-se sempre mais tempo. Partindo a 23 de agosto do Rio, chegou-se ao Rio das Velhas ao 29 de novembro, parando-se ao todo 56 dias. "E tirando êstes de 99 que se contam desde 23 de agosto a 29 de novembro, vieram a gastar neste caminho não mais de 43 dias."

O paulista Garcia Rodrigues Pais, estabelecido onde hoje é Paraíba do Sul, obtém licença em 1698 para a construção dum caminho mais fácil, mais curto e melhor traçado entre o Rio e as Minas Gerais. Ataca logo o serviço, tanto para o interior como para o Rio, de maneira que, ao terminar o século, já a "picada" era praticável até a atual cidade de Barbacena. Para transformá-la em estrada larga, por onde passassem tropas, levou mais seis anos, consumindo nessa empresa todos os recursos que possuía. A Bernardo Soares de Proença coube terminar a obra, construindo também a variante que ia ao Pôrto da Estréla e que encurtava consideravelmente o percurso. Não se sabe a data exata em que êsse *Caminho Novo* foi inaugurado. O próprio Basílio de Magalhães, que o estudou exaustivamente, não chega a uma conclusão segura. Sabe-se, entretanto, que, em 1711,

(10) Moacir Silva, Op. cit., p. 32-35.

(11) André João Antonil, *Cultura e opulência do Brasil*; ed. Taunay cap. XI. São Paulo, 1923.

por êle desceu de Minas um corpo de 5.000 homens para defender o Rio de Janeiro das invasões francêsas, gastando apenas 17 dias e vindo, provavelmente, de Vila Rica. O seu roteiro, detalhadamente descrito também por Antonil, foi identificado por Calógeras e muito se aproxima, no território fluminense, ao que é seguido pela chamada "Linha Auxiliar" da Central do Brasil (12).

Imensa a importância do Caminho Novo na história das comunicações do Brasil colonial, tendo já merecido valiosas considerações por parte de vários historiadores, como Basílio de Magalhães, Max Fleiuss, Calógeras, Capistrano de Abreu, Alfredo Ellis Junior, Augusto de Lima Junior, Afonso Arinos de Melo Franco, entre outros. Alfredo Ellis Junior, tal como já o fizera antes Capistrano de Abreu, embora mais veladamente, atribui-lhe uma das causas da decadência da capitania de São Paulo no século XVIII. (13)

O desenvolvimento da lavoura cafeeira, iniciado no século XVIII, foi uma justa compensação da baixa do rendimento das terras auríferas. Os comboios que traziam o ouro para a Guanabara foram sendo substituídos por tropas que transportavam o café e outros produtos da região sertaneja. Passa-se, assim, do "ciclo do ouro" para o "ciclo do café", deslocando-se o centro econômico do sul do país das zonas de mineração para o Rio de Janeiro e, depois, para São Paulo. E é em função deste novo produto que vai desenvolver-se a rede de comunicações, conquistando para a civilização grandes e ricas áreas que até então arrastavam uma existência precária ou eram inteiramente despovoadas.

No Caminho Velho, ao invés do primitivo ponto inicial de Parati, surgiram os de Jurumirim, Itapema, Frade, Ariró, Mambucaba, todos na enseada. Para ali ia ter a produção de quase todo o sul e sudoeste fluminense, do chamado Norte de São Paulo e do sul de Minas. Para atender a tão ativo comércio, novas estradas foram abertas para Bananal, Barra Mansa, São João Marcos, Itaguaí. Algumas tornaram-se bastante conhecidas, como a *Estrada de Barro*, de Angra dos Reis a Rio Claro e a *de Mambucaba*, que ocupa em parte o velho caminho, trifurcando-se além da serra para Cunha, Areias e Bananal. Bananal, de onde partiam caminhos para Rezende e Barra Mansa, êste transformado em estrada de ferro, liga-se por boas estradas aos portos angrenses, às quais se deveu, principalmente, a intensificação da lavoura cafeeira nas zonas do sudoeste fluminense e do nordeste paulista. Todos êstes caminhos devem ter sido abertos do fim do século XVIII até meados do século XIX.

(12) Basílio de Magalhães, *Expansão geográfica do Brasil colonial*, 2.ª ed., p. 351; S. Paulo, 1935 — Antonil, op. cit., cap. XII — Calógeras, op. cit., I, 72-74.

(13) Alfredo Ellis Junior, *O ouro e a Paulistânia*, 84-86. S. Paulo, 1948.

Entretanto, a maior intensidade do tráfego foi de 1840 a 1864. Basílio de Magalhães, de cuja memória "Os caminhos antigos" estamos tirando estas informações, conta, por exemplo, que, em 1845, havia em Jurumirim uma das mais fortes casas comerciais do sul do Brasil — a de José Francisco da Silva, que possuía em movimento um capital de 4.000 contos e dispunha de 3 navios a vela e 16 barcos menores (14).

**Variantes do "Caminho Novo".** — No Caminho Novo abriam-se diversas variantes. A primeira descia de pouco ao sul de Pati do Alferes até a Serra dos Órgãos e daí ao Pôrto da Estrela. Outra, ainda mais curta, vinha de Paraíba do Sul passando por Cebolas, Pampulha, Padre Corrêa até à Fazenda da Mandioca, onde se ligava à variante anteriormente citada. Em 1820, a Junta do Comércio do Rio de Janeiro determinou a construção de uma nova estrada que, partindo de Iguaçú, dirigia-se para leste dos caminhos anteriormente citados até Vassouras, dali ao local chamado Desengano e Comércio, onde encontrava as vias já existentes para o vale do Paraíba. Esse caminho, preferido, segundo Saint-Hilaire, para as boiadas e varas de porcos, ficou conhecido pelos nomes de *Caminho do Comércio* e *Estrada Nova*. Finalmente, a última variante e a que vai se tornar mais importante por encurtar notavelmente a distância — o *Caminho da Serra*, que partia da cidade do Rio (e, não, dos portos do interior da Guanabara), dirigia-se para o Pôrto da Estrela e subia a serra ainda mais a leste que os demais caminhos. Tinha o percurso de 22 e 1/2 léguas do Rio ao Paraíba. Entretanto, quem quisesse economizar tempo poderia embarcar no Cais dos Mineiros e ir até ao Pôrto da Estrela, percurso êste feito em seis horas. Era de fato o meio mais preferido, não só por evitar a travessia de terrenos úmidos da Baixada e, portanto, perigosos, como pela comodidade que os barcos ofereciam.

Quase todos os viajantes estrangeiros que do Rio viajaram para Minas, na primeira metade do século XIX, utilizaram-se desta estrada, deixando expressivas descrições. Assim, por exemplo, sabemos que até 1814, ano em que D. João ordenou a sua pavimentação, nada mais era do que uma "picada", um destes caminhos de tropa abertos através da floresta, que as chuvas esburacavam e que a sombra densa das árvores tornava sempre lamacentos; só entre escorregões e que-

(14) Basílio de Magalhães, *Os caminhos antigos pelos quais foi o café transportado do interior para o Rio de Janeiro*, in "O Café no segundo centenário de sua introdução no Brasil" II, p. 777. Rio, 1934. Ver, também: José Matoso Maia Forte, *A estrada de rodagem Rio-São Paulo no Estado do Rio de Janeiro*, in *Anais do IX Congr. Bras. Geogr.*, IV, 503-21. Rio, 1944.

das podiam os burros caminhar, enterrando-se até os joelhos nos buracos mais fundos; alguns quase morriam chafurdados na lama, enquanto que outros, às vezes, morriam no próprio lugar, o que era assás deprimente para a estrada mais importante do Brasil.

De Pôrto da Estrêla, nessa época, deixou Saint-Hilaire impressionante descrição: "Desde que estou no Brasil ainda não vi lugar com tanta vida e animação". Pelas ruas com seus empórios variados, seus grandes armazens de sal, seus hotéis, havia ainda a balbúrdia dos mineiros com suas mercadorias, animais carregados e descarregados, enfim, uma confusão em que ninguém se entendia. A evocação dêste passado torna ainda mais surpreendente a solidão e o silêncio que hoje dominam aquelas paragens, completamente abandonadas.

Partindo do Pôrto da Estrêla entrava-se pela planície ora arenosa, ora pantanosa. "O caminho é impraticável em tempo de chuva", diz Cunha Matos; e Langsdorff acrescenta: "Pode-se passar com o risco de vida. Os animais que conduzem fardos de algodão, mercadorias e víveres caem nos brejos, são carregados pelas águas e não existem pontes e nem estradas apenas a seis léguas da Capital. Negros, animais e mercadorias perdem-se bem próximos à residência real." Era com dificuldade, portanto, que em três horas alcançava-se a Fazenda Mandioca, onde tinha começo a subida da serra pela estrada calçada. Esta provocara grande admiração, por ser a única no gênero; comparavam-na às estradas de montanha da Europa. Entretanto, a maioria dos viajantes que dela se serviram refere-se mais aos seus defeitos. Numa distância de cêrca de légua e meia, da raiz ao alto da Serra, era ela construída de grandes pedras irregulares, colocadas simplesmente sôbre o solo e num perfil fortemente inclinado. Os animais mal podiam equilibrar-se e os carros ofereciam grande perigo pela quantidade de ziguezagues e subidas, às vezes íngremes. Sem dúvida, representava um enorme progresso, em vista das dificuldades e dos perigos a que se estava exposto anteriormente. Levava-se duas horas para atingir por esta estrada o alto da Serra, onde o calçamento era substituído pela velha picada (15).

**A terra fluminense na segunda metade do século XIX. —** A segunda metade do século XIX é a época do esplendor da terra fluminense, graças ao café que dominara inteiramente a região serrana, desempenhando o importantíssimo papel de remover definitivamente a solução de continuidade que até a metade do século existia

---

(15) Diversos depoimentos de viajantes estrangeiros (Eschwege, Martius, Spix, Mawe, Saint-Hilaire) foram condensados no excelente trabalho de Ph. Arbos, *Petrópolis, esboço de geografia urbana*; trad. e notas de Odilon Nogueira de Matos; coleção "Centenário de Petrópolis" — Petrópolis, 1943.

no povoamento fluminense, entre a Baixada e a fronteira de Minas Gerais (16). Extensas áreas até então praticamente desertas foram ocupadas definitivamente e, dentro em breve, vieram a se transformar num dos maiores celeiros da agricultura fluminense e num dos esteios mais fortes da economia nacional. Papel preponderante neste movimento de ocupação das novas áreas cafeeiras desempenhou o "rush" de mineiros que, já desde os fins do século XVIII, dirigia-se para as terras fluminenses como conseqüência da acentuada decadência da mineração e que agora, nos meados do século XIX, passou a colonizar os férteis vales do Muriaé, do Pomba, do baixo Paraíba, onde surgiram grandes centros cafeeiros, como São Fidelis, Cantagalo, Madalena e, principalmente, Itaperuna, que chegou a ser o maior município produtor de café do país. Aliás, esta migração de mineiros para o norte do Rio de Janeiro pode ser considerada como que uma volta à terra de origem, pois muitos eram os descendentes daqueles que, um século antes, haviam deixado o Rio de Janeiro empolgados pelas atividades mineradoras de que corria enorme fama.

No Oeste fluminense, foram os grandes municípios cafeeiros de Vassouras, Valença, Rezende, Barra Mansa, São João Marcos, entre outros, que atingiram o apogeu, influenciando poderosamente não só na vida econômica, mas também na política do Império.

A exportação fluminense passou de 1.738.000 arrobas, em 1835, para 5.616.000 (1840), 5.730.000 (1850) e à espantosa cifra de 9.300.000, em 1867. Em 1870, o Rio de Janeiro produzia quase 70% do café do Brasil. No ano da abolição, decaiu a produção, mas ainda assim constituía mais da metade da produção brasileira, época em que a produção de São Paulo representava apenas 8%.

Tão grande desenvolvimento alcançado pela cultura do café determinou a necessidade de melhorar os meios de transporte; daí as numerosas estradas abertas ligando os municípios cafeeiros, tôdas elas em condições favoráveis ao escoamento da produção. São as chamadas *estradas do café*, de que nos fala Clodomiro Vasconcelos em valiosa monografia publicada por ocasião do bicentenário da introdução do café no Brasil, em 1927. É ainda com o café que tem início a era ferroviária e, em função dessa cultura, que as estradas se constroem.

**A "União e Indústria".** — Antes, contudo, de analisarmos a "era ferroviária", vejamos alguma coisa sobre a estrada *União e Indústria*, fruto do espírito de iniciativa de Mariano Procópio e que se tornou a mais importante estrada do Brasil, seja pelas condições

---

(16) A. Taunay, *A propagação da cultura cafeeira*, Rio, 1934; *História do café no Brasil*, 5, pág. 150. Rio, 1939.

de seu traçado e pelo seu acabamentoto, como pela sua importância econômica no período que precedeu às ferrovias. Datando de 1852, pretendia ser um plano complementar do de Mauá que, nessa mesma época, obtinha concessão para construir a primeira estrada de ferro no país. A lei provincial 51, de 1854, garantiu juros de 5% sobre o capital que a Companhia formara para construir uma estrada ligando Petrópolis a Juiz de Fora. O governo imperial concedeu mais 2%, ficando, assim, elevados a 7% os juros anuais sobre o capital destinado à construção da estrada. Iniciada em 1856, só em 1861 alcançava Juiz de Fora, numa extensão de 144 quilômetros.

Os viajantes estrangeiros que a percorreram mostraram-se entusiasmados com essa grande realização. Eis o que escreveu Agassiz: "Essa estrada é célebre, tanto pela sua beleza, como pela sua perfeita execução. Vai-se de Petrópolis a Juiz de Fora de carro, do levantar ao pôr do sol, numa boa estrada de rodagem que não faz inveja a qualquer outra do mundo. A cada intervalo de 10 ou 12 milhas encontra-se uma muda de animais descansados em elegantes estações em forma quase sempre de chalés suíços. Esses postos são quase todos mantidos por colonos alemães, outrora contratados em seu país para a construção da estrada, e cuja emigração constitui por si mesma uma grande vantagem para a província. Por direito, nenhum escravo pode ser empregado da Companhia. Os trabalhadores são alemães ou portugueses. Os contratos proibem expressamente o emprêgo de escravos. Infelizmente, a regra não é sempre estritamente observada, por isso que nos trabalhos de certo gênero não se achou meio de substituir essa pobre gente" (17). Ainda sobre a "União e Indústria" diz Liais: "Em meio de um vale dos mais acidentados do globo — verdadeiro vale alpino — uma estrada magnífica, com declives suaves e regulares, como poucas existem mesmo na Europa, trabalho gigantesco pelas imensas obras de arte que exigiu, e que honra o Brasil, liga Petrópolis a Juiz de Fora".

Todavia, não foi dos mais felizes o fim da importante empresa. O alto custo da estrada, a amortização demorada dos capitais levantados em Londres e no Rio e a penetração da ferrovia (a "Pedro II") pelo vale do Paraíba, arrecadando-lhes as mercadorias, num transporte direto para a Côrte, foram motivos de sua encampação pelo Governo Imperial sob as bases do decreto 3.325, de 29 de outubro de 1864. Finalmente, em 1869, a Companhia foi obrigada a transferir para a "Pedro II" todo o seu transporte de cargas, que ficaria centralizado em Entre Rios. Venceu, assim, a estrada de ferro no seu primeiro combate com a estrada de rodagem no Brasil. Era a época francamente "ferroviária", que havia chegado.

---

(17) Agassiz, *Viagem ao Brasil* p. 94. São Paulo, Editôra Nacional, 1938.

**A era ferroviária. Mauá. A "D. Pedro II".** — Ao mesmo tempo que o empreendimento de Mariano Procópio era levado a efeito, outro do mais alto valor para a economia brasileira era realizado com a primeira linha férrea, devido à Irineu Evangelista de Souza, ligando o pôrto de Mauá à raiz da serra de Petrópolis. Conforme já frisamos, caberia ao café a glória de trazer ao Brasil as suas primeiras ferrovias. Desde 1835 que se cogitava da introdução dêsse importante melhoramento no nosso país, com a lei Feijó e, pouco depois, com as tentativas de Thomas Cochrane, que já têm sido objeto de estudos pormenorizados por parte de numerosos autores (Adolfo Pinto, Palhano, Lassance da Cunha, entre outros). Algumas tentativas provinciais (1840, 1846) também fracassaram. Não era tarefa fácil vencer a rotina e a descrença de grande número de pessoas que tinham a mais alta responsabilidade nos destinos do país e, assim, alguns anos ainda se passaram antes que se ouvisse pela primeira vez o silvo duma locomotiva. Finalmente, a empresa de Mauá pôde realizar-se, com algumas vantagens que daí por diante facilitaram a organização de diversas outras empresas, com o mesmo objetivo: garantia de juros, privilégio por 90 anos, direito de desapropriação, por utilidade pública, das terras que a estrada tivesse de atravessar, cessão gratuita das terras do govêrno, zona privilegiada, etc.

Afinal, a 30 de abril de 1854, foi inaugurado o primeiro trecho, graças à tenacidade e ao esforço daquele que, desde então, teve associado ao seu nome o título evocador do ponto inicial de sua grande obra. Enquanto se estudava um meio de vencer a montanha, a a pequena ferrovia encontrava na estrada calçada até Petrópolis e, daí em diante, na "União e Indústria", duas magníficas auxiliares para o transporte das mercadorias do interior. Mas a construção da "União e Indústria" foi demorada e a ferrovia ficou limitada a servir apenas o trecho do Rio a Petrópolis. Só muitos anos mais tarde viu-se prolongada, pois a transposição da Serra naquela direção era empresa quase impossível para a época. Mais ainda: além de difícilíssima, não se recomendava muito para uma linha que devia ligar a zona cafeeira, uma vez que as maiores fazendas estavam a oeste de seu eixo. Daí a idéia de outra ferrovia, a "Pedro II," propugnada pelos vassourenses com os Teixeira Leite à frente. Acresce ainda que havia mais conveniência em partir a estrada da própria cidade do Rio e, não, de um dos portos do interior da Guanabara.

Foram os Teixeira Leite que deram maior impulso à opinião pública ao reclamar a lei de 26 de junho de 1852, autorizando a garantia de juros de 5% para uma estrada de ferro partindo do Rio e bifurcando-se, além da Serra, para Minas e para São Paulo. Era uma família rica, influente e considerada, e seus créditos concorreram



para facilitar a associação de capitais. Não pareciam “animados do simples desejo de ganhar dinheiro, mas possuídos da ambição de glória, de prestar ao país um bom serviço” (Taunay). Contando com a concessão, fizeram despesas, relacionaram-se com capitalistas, fizeram vir engenheiros ingleses para procederem ao reconhecimento até às margens do Paraíba. Inaugurou-se com facilidade o trecho Rio-Belém (1858). Surgiram ali as primeiras dificuldades, a começar pela escolha de duas vias de acesso. Em 1863 inaugurou-se a estação de Rodeio. Desejavam os vassourenses que, vencido o Tunel Grande, a linha se dirigisse para a sua cidade. Não conseguiram, pois estando a Companhia sem recursos, foi proposta a encampação pelo Governo, que viu maior conveniência na alteração do primitivo traçado, conduzindo a estrada pelo vale do Sant’Ana até a Barra do Pirai que se tornou o ponto da bifurcação pelo vale do Paraíba, para Entre-Rios e para São Paulo. Ao mesmo tempo, um pequeno ramal para Paracambi (1865) desafogara as grandes fazendas de São João Marcos, evitando-se as longas caminhadas em tropas até Setetiba.

**Outros pontos de irradiação ferroviária.** — Outro centro de irradiação ferroviária surgiu na outra banda da Guanabara: Pôrto das Caixas, sôbre o Maçacu, que, tal como Estrêla, era ponto de grande movimento pelo transbordo do café transportado até ali em lombo de burros. Assim nasceu a estrada de ferro de Cantagalo, que por muito tempo estacionou na raiz da serra. Entretanto, no quinquênio seguinte (1871-1875), as dificuldades foram vencidas e a estrada pôde atingir Friburgo e, depois, a zona cafeeira de Cantagalo, onde se estabelecera um dos primeiros centros de colonização européia em substituição ao braço escravo, no Rio de Janeiro. Macaé foi alcançada pela ferrovia nesse mesmo período, bem como Niterói, o que veio dar golpe de morte em Pôrto das Caixas. Foi êste um dos últimos portos da Baixada a desaparecer, dando, assim, início à decadência dessa extensa região que, dominada pelas águas, permaneceu até época muito recente completamente inaproveitada, exceção feita, naturalmente, da Planície Campista, que sempre se susteve pela intensa cultura da cana de açúcar.

Nessa mesma época, a cidade de Campos tornou-se também foco de irradiação ferroviária, cabendo boa parte das iniciativas a capitalistas do próprio município. “Quando, mais tarde, a “Leopoldina” procura concentrar em suas mãos tôda a rêde ferroviária do Norte e do Leste do Rio de Janeiro, os campistas defendem com bravura os seus interesses, numa verdadeira

guerra contra os açambarcadores ingleses. Mas infelizmente estes vencem, em prejuízo do agricultor e do usineiro, sobrecarregado de fretes pesados e vorazmente exigidos por essa companhia estrangeira” (18).

Inauguram-se sucessivamente várias estradas que, em rede, partiam de Campos, sendo, em 1875, concluída a ligação com Macaé. Entretanto, a linha de penetração, que de Campos demandou a zona Norte do Estado foi a Estrada de Ferro de Carangola, que se dirigiu, em suas linhas, uma para o Espírito Santo e outra em busca da divisa mineira, acompanhando, em grande extensão os vales do Muriaé e do Carangola, regiões que já haviam sido de há muito incorporadas à área cafeeira.

Voltemos ao Oeste fluminense. Até 1875 concluiu-se, na “D. Pedro II”, a parte fluminense que havia sido projetada; prolongou-se para Pôrto Novo do Cunha, ligou-se a Valença por um pequeno ramal e, para os lados de São Paulo, atingiu os centros cafeeiros de Barra Mansa e Rezende, alcançando a cidade paulista de Cachoeira. Fora do território fluminense, dirigiu-se a linha principal pelo vale do Paraibuna, alcançando Juiz de Fora e transpondo a Mantiqueira pela garganta de João Aires, num traçado facilmente identificável com o roteiro das penetrações paulistas do século XVIII, rumo da antiga região de mineração que se conservava, ainda, a parte mais povoada de Minas Gerais.

Concluídos os dois troncos principais, tornaram-se eles, por sua vez, eixos de irradiação de novas linhas de penetração perpendiculares. Iniciou-se, assim, um verdadeiro sistema reticulado de estradas em bitola estreita, mais adaptáveis em seus traçados às dificuldades topográficas a vencer. Foram geralmente obras de iniciativa particular, mais para atender às necessidades locais e aos interesses de grandes fazendeiros de café, enfim, estradas de ferro com a mesma função dos antigos caminhos. Assim, a de Juparanã (Desengano) a Rio Prêto, a de Barra do Pirai à divisa de Minas e à Pirai, a de Valença a Santa Teresa, a de Barra Mansa a Bananal e a Rede Vas-sourense. Também a Baixada acompanha este movimento, estabelecendo-se a ligação do Rio a Santa Cruz, que foi concluída em 1878.

**Desenvolvimento ferroviário de 1880 a 1890.** — Vejamos o decênio seguinte, de 1880 a 1890. Só então, trinta anos depois de inaugurada em seu primeiro trecho, foi que a pequena estrada de Mauá veio a ser prolongada. As dificuldades já assinaladas, quanto à transposição da Serra naquele ponto, determinaram tão grande retardamento. Só depois que Rigenbach resolveu o pro-

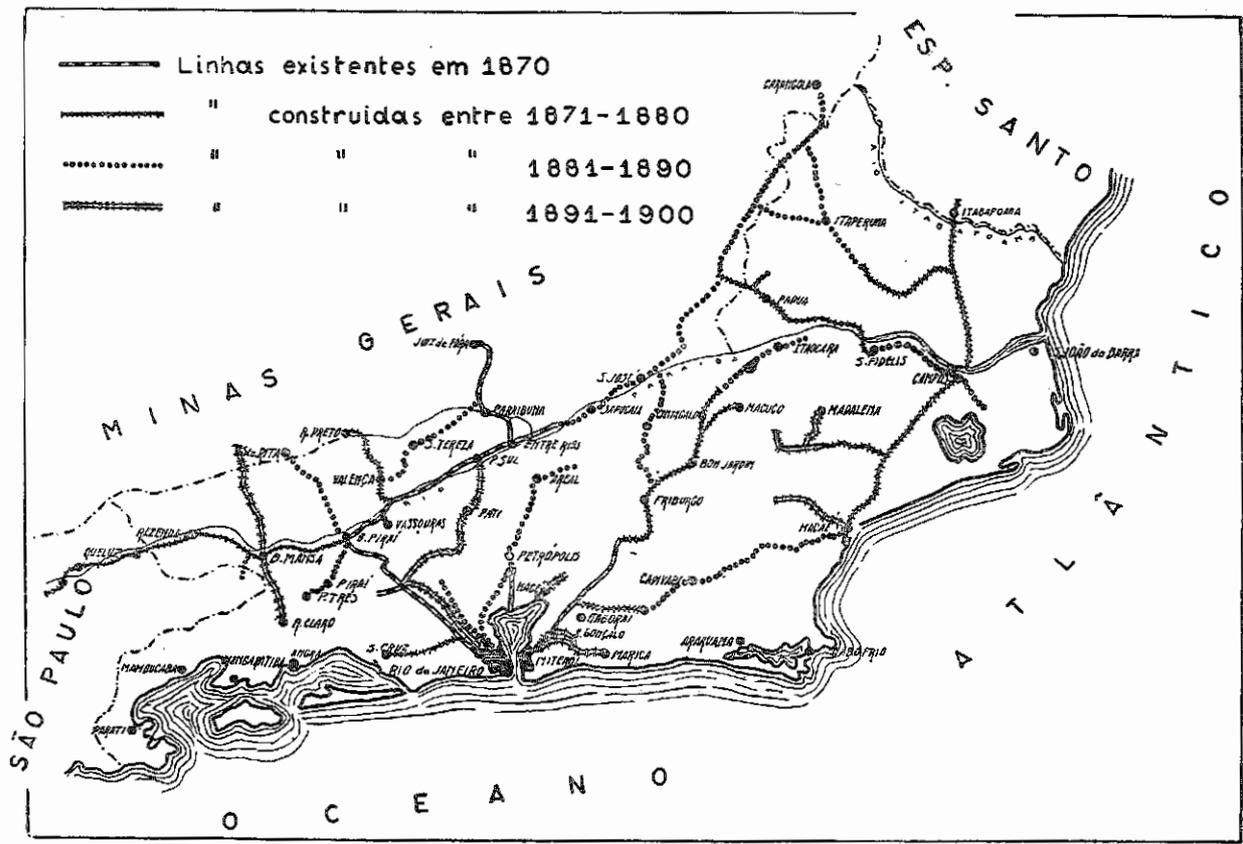
(18) Backheuser, op. cit., 29, 249.

blema de vencer grandes altitudes em pequenas distâncias, pelo sistema de cremalheira, pôde a estrada prosseguir, adotando êste sistema em vêz do de planos-inclinados, como se fêz na Estrada de Ferro Santos a Jundiá. Em 1883, a linha atingiu Petrópolis e, em 86, chegou a São José do Rio Prêto, importante região cafeeira, em vêz de dirigir-se para Entre-Rios, como era do plano primitivo. Esta ligação com Entre-Rios só muito mais tarde, em 1900, veio a ser feita.

Na "Cantagalo" fêz-se a ligação Rio Bonito-Macaé, o que significava a ligação direta da Guanabara com a cidade de Campos e, na zona cafeeira, a linha foi prolongada a Itaocara (antiga Aldeia da Pedra, tão importante na obra de catequização do selvícola das margens do Paraíba) e à região do Sumidouro, acompanhando o vale do Paquequer. Ao Norte, outra via de penetração foi em busca das regiões cafeeiras de Pádua e Miracema. Aliás, esta linha não tem início em Campos pròpriamente, mas em São Fidelis, de onde o café descia por via fluvial a Campos e a São João da Barra, que tinha a êsse tempo imensa atividade comercial, como ponto de convergência que era da navegação fluvial e marítima. Mas, dez anos mais tarde, fêz-se a ligação São Fidelis-Campos, pois não havia conveniência num pequeno trecho de navegação fluvial entre duas estradas de ferro, ainda mais que as condições de navegabilidade do Paraíba, nessa região, não eram das mais favoráveis. E além disto, Campos já se comunicava diretamente com a Guanabara.

Ainda nesta década constrói-se, a partir do Rio, uma estrada destinada a facilitar o abastecimento da Capital — a *Rio do Ouro*, que, aos poucos, foi sendo utilizada para o transporte de passageiros e é hoje uma verdadeira estrada suburbana, com importantíssima função. Liga-se, também, a capital à Estrada do Grão Pará (nome da primitiva estrada de Mauá), o que veio provocar, ou melhor, acentuar a decadência daquele pequeno pôrto da Guanabara, que foi o marco inicial da evolução ferroviária brasileira.

**O fim do século XIX.** — O último decênio do século XIX assistiu à construção de algumas novas estradas: a "Melhoramentos", hoje Linha Auxiliar da Central que, conforme se viu no início dêste trabalho, aproxima-se bastante do "Caminho Novo" de Garcia Rodrigues Pais, obedecendo, em grande parte, ao traçado que os vassourenses preconizavam para a "D. Pedro II," quando da sua construção; a do "Cabo Frio," que alcança Maricá; a que de Barra Mansa dirige-se simultâneamente para Angra dos Reis e para Minas Gerais, hoje incorporada à Rêde Mineira de Viação; na direção do litoral, alcança Rio Claro em 1897 e só trinta anos mais tarde é concluída, atingindo Capivarí em 1910, o Alto da Serra em



1921 e finalmente Angra dos Reis em 1928. O objetivo principal da construção desta estrada foi procurar um escoamento mais fácil para a produção do sul de Minas. Longe esteve, até agora, de preencher sua finalidade primitiva, pois as condições de traçado da estrada absolutamente não satisfazem, acrescentando-se a isto a precariedade da linha na Serra. Incorporada à "Oeste de Minas" (hoje *Rêde Mineira de Viação*, depois de sua junção com a "Rêde Sul Mineira") foi a linha eletrificada em grande extensão (a primeira experiência realizada no Brasil de eletrificação em grande percurso numa linha de bitola de 1 metro) e novas perspectivas abrem-se agora à estrada com a instalação do centro siderúrgico da Volta Redonda. Finalmente, ao terminar o século XIX, uma nova estrada demandou a Serra, a de Teresópolis que, contudo, só em 1908 atingiu essa cidade de veraneio e, no Norte do Estado, uma pequena linha ligou Campos à foz do Paraíba.

**A terra fluminense no fim do século XIX.** — Seja-nos permitido transcrever a excelente síntese que da situação social e econômica do Rio de Janeiro no século XIX traça Clodomiro de Vasconcelos:

"No século quarto, ocupado e povoado, o vale extenso do rio Paraíba assombra pela pujança das suas enormes lavouras, pela fertilidade de tôdas as terras; a Baixada, porque julgassem fatigadas e inferiores suas terras, e porque o clima seja algum tanto ingrato, começa a decair, exceção feita da região oriental, na planície dos Goitacás, e de outra planície, a de Iguaçú até Estrêla e Pôrto das Caixas, ainda muito movimentada.

O maciço exhibe, com rebanhos numerosos, grandes culturas em que predomina o café — o ouro rubro, e a Província do Rio de Janeiro é, então, na metade primeira do século, a parte mais agricultada do país, a região de mais variado e produtivo trabalho rural. A massa de negros cativos é grande.

Abrem-se estradas; alargam-se as antigas vias de comunicação, troncos principais do sistema circulatório da riqueza da Província — que se resume, então, na produção agrícola.

É freqüente a navegação entre o Rio de Janeiro e os portos fluviais e marítimos, onde embarcam grandes quantidades de gêneros alimentícios, de produtos de cerâmica, de artefatos de palha, de melado, de rapadura, de doces, de aguardente, de açúcar, de algodão, de cereais, de toucinho, de carnes preparadas, de café — mercadoria não somente produzida na Província, mas descida de Minas Gerais e de São Paulo.

Os portos da província do Rio de Janeiro são o escoadouro de toda a produção fluminense e mineira e de uma parte da produção

paulista, na faixa banhada pelo Paraíba do Sul — o rio que, separando Minas do Rio de Janeiro, teve o seu vale povoado e trabalhado.

São sem conta, por essa época, os engenhos a vapor para o fabrico do açúcar e de aguardente, para beneficiamento do café, para o preparo do polvilho e dos fubás.

As primeiras estradas de ferro são construídas. Desapareceu, nesse momento, a importância dos portos marítimos ou fluviais — foi como se se desviassem as nascentes de grandes rios, cessando no leito e à foz de cada um deles a massa d'água corrente.

Diminuído, extinto o movimento comercial, desaparecido o dinheiro — o trabalho, que êle remunera, cessou também — sobreveio a decadência da baixada e da planície, aumentada com o tráfego da Leopoldina que, beirando em parte a serra, galgando-a, percorrendo o maciço e indo à região plana de maior produção, que é Campos, estagnou e suprimiu todo o movimento dos empórios comerciais da baixada meridional — Pôrto das Caixas e Macaé.

A província teve na segunda metade desse quarto século, as primeiras indústrias — as de tecidos — para, ao começar o século atual, aparecer como um dos estados de mais variado e abundante trabalho industrial.

As grandes lavouras deslocaram-se do vale do alto e do médio Paraíba do Sul para a região nordestina, substituídas, ali, pela indústria pastoril, sendo numerosos e ricos os rebanhos bovinos.

Cumprir dizer que, como no braço cativo se apoiava todo o trabalho rural, a abolição dos escravos em 1888 desorganizou todo êsse trabalho, reduzindo-se de muito a produção fluminense. E, como êsses escravos representavam capitais avultados, não tendo sido indenizados do prejuízo sofrido, os fazendeiros empobrecidos, não tentaram muitos deles outras lavouras, nem a lavoura pelo braço livre: preferiram, judiciosamente, a indústria pastoril, que, exigindo poucos trabalhadores, contribui para o despovoamento e desvalorização do solo." (19).

O fim do século XIX assistiu a uma grande crise econômica que determinou, após a abolição, uma transformação completa na economia fluminense. É por demais conhecido, para que precisemos entrar em detalhes, o espetáculo de decadência dos grandes centros cafeeiros e o "rush" de numerosas famílias para as terras paulistas, principalmente as do Oeste que, justamente nessa época, abriam-se á cultura do café, suplantando, em breve e de muito, as velhas regiões fluminenses e mesmo paulistas do vale do Paraíba. Tão profundas foram as conseqüências dessa crise que levaram a terra fluminense a um estado de decadência em que permaneceu por mais de trinta anos e

(19) Clodomiro Vasconcelos, *História do Estado do Rio de Janeiro*. S. Paulo, Melhoramentos, s. d. (1928).

do qual só começou a refazer-se, de fato, a partir de 1930, graças, principalmente, à industrialização. Suas terras, outrora tão ricas, foram abandonadas; de muitas das grandes fazendas que, no passado, constituíam centros de opulência e nobreza (a célebre “nobreza do café”, de tanta influência na vida política do Segundo Império) não restam senão ruínas, enquanto que outras, transformadas totalmente graças a atividades muito diferentes daquelas dos seus primeiros tempos, não conservam senão os nomes e a lembrança de seus antigos proprietários e, muitas vezes, nem isto; as cidades fluminenses, centros de tanta vida social e cultural, passaram a viver mais da lembrança daquele passado glorioso, entrando, muitas delas, para o rol das “cidades mortas”.

A Baixada, cuja decadência começou, conforme já se viu, com o advento da era ferroviária, principalmente nas proximidades do recôncavo da Guanabara, com o abandono dos seus numerosos portos fluviais, uma vez que a estrada de ferro deles prescindia, com o entulhamento e transbordo de seus numerosos cursos d'água, oferecendo um dos mais desoladores aspectos que se pode imaginar, assiste presentemente, graças aos trabalhos de saneamento que ali vêm sendo realizados, um novo surto econômico que muito poderá contribuir para o futuro na restauração e equilíbrio da economia fluminense (20).

Assim, ao terminar o século XIX, a terra fluminense, com quase um milhão de habitantes e mais de 2.600 quilômetros de linhas férreas (21), começa a perder o papel de destaque que representou durante todo o período imperial na economia brasileira; vê a liderança econômica passar para São Paulo que, canalizando para suas terras uma das maiores correntes migratórias, conquista à civilização áreas extensas até então completamente despovoadas, em breve cobertas pela onda verde dos cafêzais, que um visitante ilustre, com exagêro sem dúvida, classificou como “o maior fenômeno econômico do século”. A produção cafeeira fluminense, que representa 70% da safra brasileira, vai diminuindo a ponto de baixar a menos de 10%...

**O século XX e a “era do automóvel”.** — O século XX poucas modificações apresenta na carta ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. Quase nada se constrói. Prolongam-se apenas algumas linhas, estabelecendo-se ligações com Cabo Frio e Mangaratiba, além de outros pequenos trechos já referidos em páginas anteriores. Neste

(20) A reconquista da baixada fluminense, um dos mais empolgantes temas da geografia humana e econômica brasileira, mereceu do Prof. Renato Silveira Mendes um substancioso estudo que brevemente deverá ser publicado pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de S. Paulo.

(21) Era a seguinte a quilometragem das ferrovias fluminenses nessa época: Central do Brasil — 824,033; Leopoldina — 1.437,265; Rede Mineira de Viação — 274,986; Maricá — 130,472.



particular apresenta a evolução ferroviária fluminense profundo contraste com a de São Paulo onde, neste século, a estrada de ferro conquista à civilização novas e extensas regiões, em numerosas zonas pioneiras que já têm sido objeto de estudo por parte de geógrafos nacionais e estrangeiros. (22)

Só com a *era do automóvel*, a partir de 1920, ou melhor, de 1930, vai a terra fluminense encontrar um sistema de transporte capaz de suprir a deficiência de suas estradas de ferro. A Rio-Petrópolis, primeira estrada de rodagem moderna do Brasil, inaugurada em 1928, é o marco inicial duma nova era. Com a restauração da antiga "União e Indústria" (que chegou a tal estado de abandono que uma companhia particular utilizou longos trechos do seu leito para o assentamento dos trilhos) são imensamente facilitadas as comunicações com Minas Gerais, sendo este tronco Rio-Petrópolis-Juiz de Fora um dos de mais intenso movimento em todo o país, fácil de perceber-se sua importância econômica. Processa-se então o desenvolvimento rodoviário, ora pelo aproveitamento de antigas estradas ou então pela construção de novos sistemas subsidiários e às vezes concorrentes da estrada de ferro que, por exigir capitais vultosos e aparelhamento complexo e de difícil aquisição, instalação e manutenção, não pode resistir à concorrência do automóvel que veio, segundo a conhecida expressão, "libertar a velocidade dos trilhos".

**Conclusão.** — Finalmente, algumas conclusões se impõem à exposição que vimos fazendo neste apanhado da evolução das comunicações fluminenses. Conforme deixamos claro na advertência inicial, longe de analisarmos todos os aspectos que o problema poderia oferecer, preferimos aquêle que nos pareceu o mais interessante e expressivo, qual seja a correlação entre as vias de comunicação, principalmente as estradas de ferro, com a expansão da cultura cafeeira, que teve, num longo período de nossa história econômica, como centro principal de produção as terras do vale do Paraíba e da região serrana do Rio de Janeiro (23). Introduzido o café numa época que não se pode precisar com rigor absoluto, mas que remonta aos fins do século

(22) V. o trabalho do autor, *Evolução ferroviária de São Paulo*, in Anais do 1X Congresso Brasileiro de Geografia, IV, 556-568. Rio, 1943.

(23) "Os viajantes estrangeiros que durante o século XIX atravessaram a província (do Rio), testemunharam o esplendor dos grandes fazendeiros de café. O vale do Paraíba representava, então, a mola econômica da nação. As enormes fazendas de café, situadas nas vertentes do Paraíba, não somente contribuíam para o engrandecimento econômico do Império, como também formavam a mentalidade dos grandes estadistas, que tiveram, na política nacional, função preponderante". Argeu Guinaraes, *A corte no Brasil*, cit. Taunay, *H. do café*, 8, 210-211.

XVIII, a cultura fluminense foi notável principalmente a partir de 1830, acentuando-se ainda mais a partir de 1852, data que Eloy de Andrade escolhe para separar as duas fases em que, no seu entender e, aliás, com justa razão, pode dividir-se a história do café no Rio de Janeiro, atingindo, conforme notamos, em 1870, 70% de toda a produção brasileira. (24)

Os caminhos antigos carreavam, ainda, para os portos fluminenses toda a produção de Minas Gerais e grande parte da de São Paulo. A construção das primeiras estradas de ferro em São Paulo modificou sensivelmente esta situação. Assim, por exemplo, enquanto em 1860 saíam pelo Rio de Janeiro 1.344.135 arrobas de café paulista, já em 1871 essa cifra baixava para 889.543 arrobas. Ao contrário, os dados referentes ao café mineiro elevaram-se sempre, uma vez que o Rio continuava necessariamente sendo o pôrto de Minas Gerais: em 1860, 1.427.000 e 2.515.116 em 1870.

O desenvolvimento das estradas de ferro que procuramos esboçar ligeiramente e ilustrar nos mapas anexos, em períodos decenais, processou-se sempre em função da cultura do café. Os promotores da construção das estradas são em geral grandes proprietários de fazendas, os "landlords" do café, como lhes chamou Taunay; de maneira que o avanço das linhas se dá sempre em busca das regiões cafeeiras. Nesse particular são expressivas as cartas referentes a 1871-1880 e a 1881-1890. Vê-se por elas todo o movimento de ocupação dos vales do Paraíba, do Muriaé, do Paquequer, do Pinha, do Pirapetinga, que até 1860 permaneciam ainda inexplorados, tendo a assinalar a ocupação humana apenas as aldeias que missionários abnegados haviam edificado para a catequização do selvícola; a Pedra (Itaocara), S. Fidelis, Santo Antônio de Pádua, Santa Maria Madalena, Valença, entre outras. De 1840 a 1872 a população fluminense passa de 437.000 a 820.000, para atingir quase um milhão ao terminar o século.

A colonização mineira, a que fizemos ligeira referência, está a merecer por parte dos nossos historiadores um estudo mais documentado, pois representa, sem dúvida, um dos maiores movimentos de migração interna no país, da mesma maneira que o "rush" de fluminenses para São Paulo quando se acentuou a decadência da lavoura do Rio de Janeiro. Do primeiro movimento há apenas referências em Taunay e alguns poucos estudos, dos quais o melhor,

---

(24) Eloy de Andrade, *Explendor e decadência fluminense*.

pela quantidade de informações é o de Honório Silvestre (25). Sabemos bem, por experiência própria, com referência ao deslocamento de fluminenses para São Paulo, as dificuldades que no Brasil apresentam os estudos dessa natureza, pela ausência completa dos arquivos de família e em geral pelo nível cultural relativamente baixo da maioria desses colonos que se estabeleceram numa ou noutra região. Seus descendentes, em geral, acabam menosprezando o passado, conservando apenas vaga memória da procedência e da situação de seus antepassados. (26)

Esteio da economia fluminense, como mais tarde da paulista, desnecessário insistir sobre a influência do café também na vida social e política do país, que já tem sido esboçada, embora ainda não tratada com mais profundidade, por diversos escritores. As informações valiosas contidas na extensa obra de Taunay constituem uma inapreciável contribuição para o historiador ou sociólogo que se dispuser a estudar esse longo e interessantíssimo capítulo da história brasileira que pode ser sintetizado numa só expressão — a *civilização do café*, que no Rio de Janeiro apresenta, bem nítidas, as fases de esplendor e decadência. (27).

Justamente pelo objetivo que nos propuzemos ao esboçar o presente estudo foi que deixamos de lado a Baixada Fluminense, a ela fazendo referências apenas nas primeiras páginas, quando examina-

(25) Honório Silvestre, *A colonização mineira dos grandes latifúndios de café do Estado do Rio de Janeiro*, in "O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil", II, 605-617. Rio, 1934. O A. arrola neste trabalho numerosas famílias mineiras que se localizaram no Rio de Janeiro, onde se tornaram grandes proprietários e cafezistas. Assim p. ex., os Furquim Werneck e Teixeira Leite (em Vassouras), os Martins (no vale do Pomba), os Piedade e Toledo Piza (em Itaocara), os Ferreira Leal, Marmelo, Gonçalves, Pereira (em Padua), os Vieira de Carvalho e Morais Martins (em Cantagalo), os Barbosa de Castro (no vale do Pirapetinga), os Monteiro de Barros, Valç (por Itaperuna, Padua, Cantagalo), os Leite Ribeiro (em Barra Mansa) etc.

(26) O autor do presente trabalho tentou certa vez um inquérito entre famílias de fluminenses que para São Paulo se deslocaram nos fins do século passado. Indagava-se, por exemplo, as regiões exatas donde provieram, nomes das propriedades onde trabalhavam, seus proprietários, ano em que vieram, as razões dessa vinda (se espontaneamente ou se por influência de alguém que, tendo vindo antes, os houvesse chamado), a primitiva localização em São Paulo, enfim, uma série de perguntas dessa natureza, que permitissem reconstituir a trajetória dessa migração. Inútil dizer que as poucas respostas recebidas foram as mais vagas e incertas, inúteis para o objetivo que nos animava.

(27) "Os proprietários rurais, com a fortuna a sorrir-lhes facilmente, cercaram-se de todo o luxo e conforto. Esse foi em parte o germe do mal fluminense e a causa da derrocada. Chegados ao ápice da escala social, cercados pela respeitabilidade que lhes dava a esplêndida consonância de títulos nobiliárquicos, foram-se afastando aos poucos da administração de suas fazendas. Com o aumento de fortuna faziam novas aquisições de terras. Não eram raros os que possuíam mais de duas ou três fazendas. Não podiam portanto superintender facilmente seus negócios, que ficavam entregues a feitores mais ou menos boçais, portadores do acoite para a disciplina da grande massa negra que constituía a moça primeira do sucesso do cafézal. O estado de equilíbrio perdurou enquanto se conservou a escravatura. A lei áurea veio produzir a escorva do sifão. Os negros; estonteados pela libertação, gozando a plenos pulmões o ar livre, correndo livremente pela terra, livres do chicote, do tronco, dos senhores e das humilhações, abandonaram os cafézais". Argeu Guimarães, apud A. Taunay, *História do café no Brasil*, 8, 204. Rio, 1939.

mos os caminhos antigos, dos quais tomamos como exemplo o de Santa Cruz. Essa interessante região do Estado do Rio já encontrou quem lhe dedicasse o melhor de suas atividades, como, por exemplo, o Eng.º Alberto Ribeiro Lamego cujos trabalhos sobre a Baixada, mais particularmente sobre a região de Campos, constituem, pela abundância de informações, obras de consulta indispensável a quem quer que se interresse pelo assunto. Da mesma forma, os trabalhos do Prof. Renato da Silveira Mendes contém interessantes informações sobre as vias de comunicação e a ocupação do solo na Baixada Fluminense. (28).

Desta apreciação das vias de comunicação flumineses podemos admitir para a sua evolução cinco fases perfeitamente distintas:

1.<sup>a</sup>) a dos caminhos antigos, apenas na Baixada e servindo à cultura do açúcar, que precedeu à do café;

2.<sup>a</sup>) a que se inaugura com o "caminho novo" e suas variantes (início do século XVIII), estabelecendo comunicação direta com as regiões de mineração e que canalizam o primeiro povoamento para a região serrana;

3.<sup>a</sup>) a que corresponde à primeira metade do século XIX, ou mais precisamente até 1870, na qual as estradas já são íntimamente ligadas à cultura do café;

4.<sup>a</sup>) a das estradas de ferro, que, tendo início em 1854, toma grande impulso a partir de 1870, correspondendo à era do esplendor da terra fluminense; e finalmente a

5.<sup>a</sup>) a das rodovias que, graças às facilidades apresentadas sobre as estradas de ferro, contribuem enormemente para o reerguimento econômico da terra fluminense.

---

(28) "A conquista do solo na Baixada Fluminense", Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, II, p. 718-736. Rio, 1943; "Viajantes antigos e paisagens modernas na Baixada Fluminense", Boletim Geográfico, n. 47, p. 1437-1440. Rio, 1946; e principalmente sua tese de doutoramento, *Paisagens da Baixada Fluminense*", a ser editada pela Faculdade de Filosofia da Univers. de São Paulo.