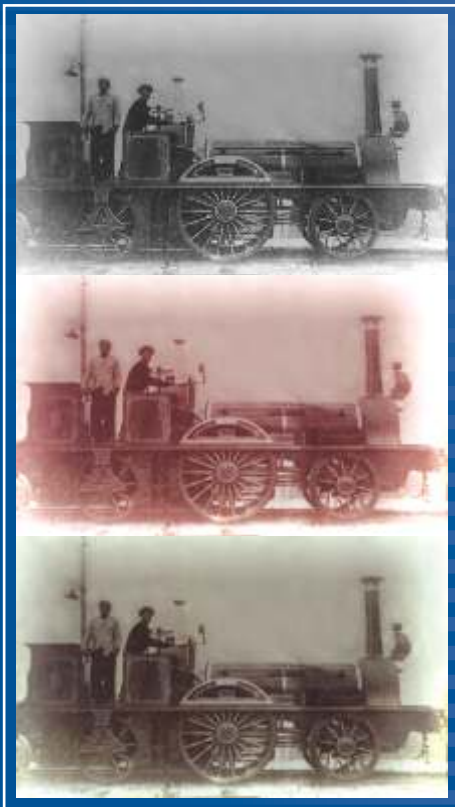




Textos sobre a História de Duque de Caxias e da Baixada Fluminense.

Ano III - nº 04 - maio de 2004



NESTA EDIÇÃO:

- O OURO E O CAFÉ NA REGIÃO DE IGUAÇU: DA ABERTURA DE CAMINHOS À IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO
- DO RIO IGUAÇU AO SARAPUÍ - PRIMEIRO PROJETO FERROVIÁRIO DO BRASIL
- AS CHAVES DA LIBERDADE: ESTRATÉGIAS DE RESISTÊNCIA ESCRAVA NA FERROVIA
- MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE UMA CIDADE
- RIO DE JANEIRO: DESENVOLVIMENTO E RETROCESSO
- A TRAJETÓRIA DO MOVIMENTO NEGRO EM DUQUE DE CAXIAS: UMA ANÁLISE EM CONSTRUÇÃO
- A PRÉ-HISTÓRIA FLUMINENSE
- VISÕES UNIVERSITÁRIAS SOBRE A BAIXADA FLUMINENSE :
 - A BAIXADA FLUMINENSE NO QUEBRA-CABEÇA ARQUEOLÓGICO
 - JARDIM PRIMAVERA: LUGAR DE REFÚGIO E SOBREVIVÊNCIA
 - UMA EXPERIÊNCIA EM PESQUISA HISTÓRICA NO ARQUIVO DA CÚRIA DIOCESANA DE NOVA IGUAÇU

Órgão de divulgação conjunta:

INSTITUTO HISTÓRICO VEREADOR THOMÉ
SIQUEIRA BARRETO /
CÂMARA MUNICIPAL DE DUQUE DE CAXIAS
e ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO
INSTITUTO HISTÓRICO

PRESIDENTE DA CMDC:
Vereador Laury de Souza Villar

DIRETOR GERAL DA CMDC:
Laurecy de Souza Villar

DIRETORA DO INSTITUTO HISTÓRICO:
Tania Maria da Silva Amaro de Almeida

PRESIDENTE DA ASAMIH:
Maria Vitória Souza Guimarães Leal

ASSESSORIA DE IMPRENSA E DIVULGAÇÃO
DA CMDC:
Antonio Pfister

CONSELHO EDITORIAL:
Alexandre dos Santos Marques
Carlos Sá Bezerra
Odemir Capistrano Silva
Rogério Torres
Ruyter Poubel
Sandra Godinho Maggesi Pereira
Tania Maria da Silva Amaro de Almeida

COLABORADORES:
Alda Regina Siqueira Assumpção
José Rogério Lopes de Oliveira
Manoel Mathias Thibúrcio Filho
Roselena Braz Veillard
Suely Alves Silva

CAPA:
Agnaldo Werneck

FOTO / CAPA:
Baroneza, primeira locomotiva a vapor
a trafegar no Brasil, na Estrada de Ferro Mauá,
em 30 de abril de 1854.
Acervo sob a guarda do Instituto Histórico,
doação de Eugênio Sciammarella.

CORRESPONDÊNCIA:
Rua Paulo Lins, 41 - Jardim 25 de Agosto
CEP: 25071-140 - Duque de Caxias - RJ
Telefone: 2671-6298 ramal 247
e-mail: historico@cmdc.rj.gov.br
site: <http://www.cmdc.rj.gov.br/>

SIMBOLISMOS HISTÓRICOS

Um ano de fortes simbolismos históricos. Dois deles, sozinhos, preenchem a maioria das agendas de eventos das instituições e entidades Brasil afora: os 40 anos do golpe político-militar e o cinquentenário da morte de Vargas. A própria Associação dos Amigos do Instituto Histórico, como não poderia deixar de ser, incluiu ambos os temas na sua programação. A Pilares da História também, por sua vez, neste número 4, o seu Conselho Editorial optou por outras pautas – uma delas, os 150 anos de inauguração da primeira ferrovia do Brasil.

O destino das ferrovias em nosso país, aliás, sobretudo nas últimas cinco décadas, tornou-se dependente de políticas de subordinação aos centros internacionais controladores do capital, mais interessados na expansão da malha rodoviária, por conta da expansão, por sua vez, do mercado automobilístico. Entretanto, como indagaria Drummond em “Cota zero”, magistral síntese antecipadora escrita nos anos 20: “Stop/a vida parou/ou foi o automóvel?” Ou seja: O preço do progresso é a cidade engarrafada? São os altos custos de um transporte de massas insatisfatório, deficiente? É o aumento da quantidade de problemas – acidentes, roubos, doenças, poluição, etc. – nas áreas urbanas, sem que as precárias condições de vida de significativa parte da população sejam superadas? Entrementes, muitos de nós, como aquele personagem da “Construção”, do Chico, morremos no cotidiano, literal ou metaforicamente, na “contramão atrapalhando o tráfego”, na tentativa de desviar o equivocados, injusto e desfavorável rumo da nossa história para fazê-la tomar trilhos que nos levem a um futuro mais promissor, passando por estações de ambiente mais solidário e moralmente mais saudável, com outro presente, quem sabe um presente para a memória dos que se foram, dos que se mantêm na luta e com alegria, e dos que ainda estão por chegar.

Ah! como sonhamos todos escrever uma história nova, e não apenas a título de mera homenagem solene, cerimonial, aos pioneiros, Néelson Werneck Sodré à frente, de 40 anos atrás. Mas para dar vida nova à história, nada como meter a mão na massa e explorar caminhos, ortodoxos e heterodoxos, ainda que fora dos trilhos.

O Instituto Histórico “Vereador Thomé Siqueira Barreto” / Câmara Municipal de Duque de Caxais e a Associação dos Amigos do Instituto Histórico agradecem o apoio:

Dos Autores

CEMPEDOCH-BF

Centro de Memória, Pesquisa e Documentação da História da Baixada Fluminense

FEUDUC

Fundação Educacional de Duque de Caxias

IPAHB

Instituto de Pesquisas e Análises Históricas e de Ciências Sociais da Baixada Fluminense

De todos que participaram direta ou indiretamente da produção deste trabalho e daqueles que se empenham no difícil processo da permanente construção e reconstrução da nossa história.

O Conselho Editorial está aberto ao recebimento de artigos para possível publicação.

As idéias e opiniões emitidas nos artigos são da responsabilidade de seus autores.



MENSAGEM DO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE DUQUE DE CAXIAS

“A HISTÓRIA É UM BEM DE TODOS”

Mais uma vez detalhes da história da Baixada Fluminense serão conhecidos através da Revista Pilares da História. Editada pelo Instituto Histórico Vereador Thomé Siqueira Barreto, da Câmara Municipal de Duque de Caxias e com o apoio da Associação dos Amigos do Instituto, a revista é um importante veículo de preservação e divulgação de nossa rica memória.

O quarto número do impresso significa, acima de tudo, o nosso compromisso em fomentar, promover e incentivar o que há de melhor em toda a região.

Em seu curto período de vida, a Revista Pilares da História já se consolidou como uma publicação séria e de grande importância para os pesquisadores, professores, estudantes e escritores.

A falta de informações aprofundadas, concretas e relevantes são, em parte, supridas a cada novo exemplar da revista, que tem um forte time de colaboradores. Através de olhares diferenciados, os articulistas apresentam seus pontos de vista em relação aos fatos que marcaram a Baixada Fluminense: transformações econômicas, sociais, políticas, geográficas, religiosas e urbanísticas.

Cabe a nós cidadãos duquecaxienses e políticos contribuirmos neste processo, pois a história é um bem de todos e preservá-la é nosso dever.

Em sua quarta edição, a Revista Pilares da História destaca os 150 anos da primeira Estrada de Ferro construída no Brasil, inaugurada em 30 de abril de 1854, que ligava o Porto de Mauá (Estação Guia de Pacobaíba) à região de Frágoso, no pé da Serra de Petrópolis.

Foi o pontapé inicial para a construção de outras ferrovias na região, modificando por completo as relações comerciais e a ocupação, fazendo surgir algumas das atuais cidades da Baixada.

Além de enfocar a questão da ferrovia, a revista retrata a Pré-História Fluminense, O Ouro e o Café na Região de Iguaçú: da Abertura de Caminhos à Implantação da Estrada de Ferro, A Baixada Fluminense no Quebra-Cabeça Arqueológico, As Chaves

da Liberdade: Estratégias de Resistência Escrava na Ferrovia, Rio de Janeiro: Desenvolvimento e Retrocesso, entre outros temas. Além disso, a Revista abre espaço para universitários apresentarem suas pesquisas, em um constante processo de intercâmbio do conhecimento.

De cunho acadêmico, a Revista Pilares da História vem, ao longo dos anos, discutindo, desvendando e preservando fatos relevantes da Baixada Fluminense, possibilitando que a história possa ser passada de geração para geração.

A Baixada Fluminense possui grande concentração populacional, ultrapassando os três milhões de habitantes. São 13 municípios que formam a região que precisa de mais investimentos e promoção do seu patrimônio histórico, artístico e cultural, e que demonstra grande potencialidade na área do turismo histórico e ecológico. A Revista Pilares da História nasceu com esse compromisso, o compromisso de destacar, enfatizar, propagar e divulgar a história e cultura de uma região que não pára de crescer.

Vereador Laury de Souza Villar

SUMÁRIO

O OURO E O CAFÉ NA REGIÃO DE IGUAÇU: DA ABERTURA DE CAMINHOS À IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO <i>Rafael da Silva Oliveira</i>	7
DO RIO IGUASSÚ AO SARAPUHÍ - PRIMEIRO PROJETO FERROVIÁRIO DO BRASIL <i>Guilherme Peres</i>	22
AS CHAVES DA LIBERDADE: ESTRATÉGIAS DE RESISTÊNCIA ESCRAVA NA FERROVIA <i>Nielson Rosa Bezerra</i>	26
MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE UMA CIDADE <i>Jorge Luis Rocha</i>	46
RIO DE JANEIRO: DESENVOLVIMENTO E RETROCESSO <i>Tania Maria da Silva Amaro de Almeida</i>	54
A TRAJETÓRIA DO MOVIMENTO NEGRO EM DUQUE DE CAXIAS: UMA ANÁLISE EM CONSTRUÇÃO <i>Sandra Godinho Maggessi Pereira</i>	72
A PRÉ-HISTÓRIA FLUMINENSE <i>Ondemar Ferreira Dias Júnior</i>	82
VISÕES UNIVERSITÁRIAS SOBRE A BAIXADA FLUMINENSE : A BAIXADA FLUMINENSE NO QUEBRA-CABEÇA ARQUEOLÓGICO <i>Marcelle da Costa Mandarin</i>	88
JARDIM PRIMAVERA: LUGAR DE REFÚGIO E SOBREVIVÊNCIA <i>Adriano Manhães</i>	91
UMA EXPERIÊNCIA EM PESQUISA HISTÓRICA NO ARQUIVO DA CÚRIA DIOCESANA DE NOVA IGUAÇU <i>Denise Vieira Demétrio / Gisele Martins Ribeiro</i>	95
Seção TRANSCRIÇÃO <i>Alexandre dos Santos Marques / Rogério Torres / Tania Maria da Silva Amaro de Almeida</i>	97
Seção "MEMÓRIA VIVA" <i>Antônio Augusto Braz / Odemir Capistrano Silva</i>	103
Seção ICONOGRAFIA	109
A Associação dos Amigos do Instituto Histórico	115



O OURO E O CAFÉ NA REGIÃO DE
IGUAÇU: DA ABERTURA DE CAMINHOS
À IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO

Rafael da Silva Oliveira¹

Além do rio Iguaçu, outros eixos de transporte muito contribuíram para a prosperidade de Iguaçu, pois, apesar das primeiras ocupações serem evidenciadas com a introdução da cana-de-açúcar, no início do século XVII (NIGRA, 1943 e PEREIRA, 1977), a ocupação se efetivou a partir da transição entre o século XVII e XVIII, graças ao posicionamento privilegiado que a Baixada Fluminense possuía, pois encontrava-se entre o porto do Rio de Janeiro e a região aurífera de Minas Gerais, acarretando assim a emergência da criação de caminhos que aproximassem o ouro mineiro do porto carioca, tornando, também, mais rígida a fiscalização.

Sobre esta interferência humana na natureza, visando facilitar seu transporte para produzir mais, trazendo, a reboque, a proliferação de freguesias e mudando brutalmente a paisagem de outrora, GERSON (1970: 13) contribui:

“O homem branco não se deteve diante das montanhas que o separavam do mar e galgou-as pelas trilhas nelas abertas já pelos índios ou por ele mesmo, e nos planaltos, que diante dele se estendiam, pricipiou a sua obra civilizadora, dir-se-ia melhor talvez brutalmente civilizadora, como era próprio do seu tempo. Fundou arraiais que se converteriam em cidades e saiu à procura de ouro e esmeraldas, e de índios também para o trabalho braçal nas terras que desbravava.”

O afã de ampliar seus lucros fez com que Portugal, na transição entre os séculos XVII e XVIII, confiasse a Artur de Sá – era, na ocasião, o governador deste estado – a tarefa de produzir um relatório sobre o caminho, tendo em vista a busca de caminhos e

¹Geógrafo, mestrando em Ordenamento Territorial pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense (UFF); Especialista em Políticas Territoriais no estado do Rio de Janeiro pelo Departamento de Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ); professor assistente do curso de Graduação em Geografia da Fundação Educacional Unificada Campograndense (FEUC), Fundação Educacional de Duque de Caxias (FEUDUC) e Faculdades Integradas Simonsen.

soluções para maximizar o transporte e estruturar melhor sua fiscalização.

Até então, a única via de que Portugal dispunha era o chamado “Caminho dos Guaianás”, que se iniciava na freguesia de Nossa Senhora dos Remédios de Parati a caminho da área aurífera (PERES, 1993).

PERES (1993: 23), descrevendo a visita do governador por este “exclusivo” acesso, comenta:

“jornada longa e penosa, exigindo embarque e desembarque dentro da Baía de Sepetiba, apresentando perigos decorrentes do estado do mar e da presença de baleias e piratas entre Angra e Parati. [...] Artur de Sá levou 99 dias, sendo 43 de marcha para chegar às Minas. Em carta ao rei expõe os planos para abertura de uma nova estrada, mencionando-lhe o projeto do bandeirante paulista Garcia Rodrigues Pais, que reduziria a 15 dias o tempo que se gastava em 3 meses de viagem, sendo o mesmo aprovado por sua majestade”.

Garcia Pais, filho do bandeirante paulista Fernão Dias Pais, o “caçador de esmeraldas”, se tornara administrador de minas de lavagem e de esmeraldas, desde 1697, convivendo, então, de perto com o Caminho de Parati, percebendo, logo, que “o caminho existente para as serras, além de muito longo, expunha o ouro destinado à metrópole à cobiça dos corsários na viagem entre Parati e o Rio – porque de fato então essas viagens eram marítimas também. Entre o Rio e Parati viajava-se de barco a vela, ou diretamente ou por terra até Sepetiba, e depois tomava-se uma antiga trilha dos índios guianás (sic) para a região de Taubaté, porta de entrada dos paulistas para Sabaraboçu (GERSON, 1970:17)”.

Segundo GERSON (1970) e PERES (1993), o filho de Fernão Dias Pais recebeu a liberação do governador Artur de Sá para a construção de um novo caminho, em 1668, investindo nesta empreitada seus recursos próprios escravos e economias como minerador. Mesmo assim, suas economias e a força humana de que dispunha não eram o bastante. Garcia Rodrigues Pais “[...] insistentemente apelou para os da cidade e da Baixada para que o ajudassem com 10.000 cruzados (pois pesada demais era a empresa para um homem só), compensando-lhes em troca com sesmarias ao longo do grande caminho em obras e, mais ainda, com o progresso que por causa dele a todos beneficiaria. Nada conseguiu, porém, mas em 1700 já tinha habilitado uma picada entre o Rio e a ressaca onde começavam os campos gerais, finalmente ampliada e consolidada, embora apenas para cavalos e mulas, pelo Coronel Domingos Rodrigues da Fonseca, seu cunhado. Porque Garcia, pobre dele, quase nada possuía, quando em 1703 mandou dizer ao Rei que seus escravos haviam fugido em bom número e agora sustentava a dinheiro mais de 100 pessoas para levar por diante a diligência de que se encarregara, o que o tornava merecedor de melhores recompensas. Mas estas, ao lhe serem concedidas, se resumiram, entretanto, a alguns índios trabalhadores e a

uma renda de 5.000 cruzados anuais, tirada da passagem dos rios Paraíba e Paraibuna, sob a sua fiscalização”.

Apesar do desgaste e prejuízos, pois a diligência supracitada lhe custou todas as suas economias, o resultado foi positivo. O novo caminho teve sua abertura para circulação de pedestres e animais em 1704. O desbravador terminava a primeira ligação direta do Rio de Janeiro com as Minas Gerais.

Concernente ao traçado do percurso, GERSON (1970: 18) nos brinda com sua descrição detalhada do Caminho aberto por Garcia Rodrigues Pais:

“O seu Caminho Novo, partindo de Borda do Campo, passava pela Garganta de João Aires, na Mantiqueira, e pelas terras de João Gomes (hoje Palmira), pelas de Matias Barbosa (bêrço de Juiz de Fora), por Serraria, Entre Rios e Paraíba do Sul, Barra do Pirai, Macacos (lugar de outra de suas sesmarias) e descendo pela Serra da Estrêla, um tanto para o lado da do Tinguá, atingia a planície nas proximidades do sítio que depois seria Posse, onde haveria o engenho do Capitão-Mor Francisco Gomes Ribeiro, o Môço, com sua capela de N. S. de Cássia (perto da atual Fábrica Nacional de Motores) – e para fazer ponto final no porto fluvial de Pilar, que era de onde o viandante podia prosseguir para o Rio, ou por mar, em pequenos veleiros ou barcos a remo, ou por terra, tomando o atalho que levava a capela de N. S. da Piedade do Iguaçú (pero da fazenda dos monges beneditinos), e da de Iguaçú à de S. Antonio de Jacutinga (á margem do quilómetro 13 da atual Rodovia Dutra), e de Jacutinga à de S. João Batista de Meriti e à de N. S. de Apresentação de Irajá.”

Tal ligação ficou conhecida como Caminho Novo das Minas, substituindo o Caminho de Parati para o escoamento do ouro que era explorado nas Minas Gerais.

O Caminho de Parati rapidamente perde não só seu *status* de exclusividade como também sofre uma decadência abrupta no que tange a seu fluxo de ouro transportado das Minas para o porto do Rio de Janeiro.

O caminho pioneiro passa a ser chamado de Caminho Velho, ao passo que o recém-desbravado pelo filho do Caçador de Esmeraldas recebe o nome de Caminho novo, tendo em vista que o segundo se tornara mais eficaz, em termos de encurtamento de distâncias, do que o de Paraty, como afirma SIEBERT (2001: 92): “[...] o percurso que antes se fazia pelo Caminho Velho demorava 16 semanas; pelo Caminho Novo de Garcia Pais, gastavam-se apenas duas semanas”.

Cumprе mencionar, baseando-se em PERES (2000: 15), que

“[...] mesmo depois de abandonado este 'Caminho Velho', continuou durante todo o século XVIII a servir de escoadouro da produção colhida nos

engenhos e fazendas de serra acima que descia em busca das águas da baía da Ilha Grande. Dois registros foram construídos neste caminho, formando uma barreira para verificação dos 'Quintos'. Cargas e passageiros eram examinados (procura de ouro ou diamantes): 'um registro ficava em Taubaté, para os que destinavam a São Paulo, e outro, em Parati, para quem buscava o Rio de Janeiro'.

Vale frisar que o Caminho Novo de Garcia Pais também era conhecido como "Caminho Novo do Pilar" ou "Caminho Novo do Guaguassu" (PERES, 1993 e PRADO, 2000).

Apesar da importância do Caminho Novo, que não só aproximou a região aurífera da Guanabara como também contribuiu para o desbravamento e a ocupação efetiva da região central da Serra Fluminense (LAMEGO, 1963), havia neste alguns trechos de difícil acesso e com diversas imperfeições, prejudicando assim o transporte do ouro para o seu ponto de transbordo.

Este caminho possuía trechos íngremes, tornando o transporte perigoso, principalmente em dias de chuva que tornavam o terreno lamacento, o que, juntamente com os despenhadeiros pedregosos, contribuía para que quantidades expressivas de pessoas perdessem suas vidas ao desbravar o referido trajeto.

PERES (2000: 41), sobre os problemas enfrentados pelas tropas ao se aventurarem pelo Caminho de Garcia Pais, escreve:

"as dificuldades dos caminhos que castigavam as tropas eram por demais penosas. Contornar as serras com estreitas passagens onde o precipício espreitava homens e animais ao sabor de pedras rolantes, e que ao menor descuido iriam fazer companhia às carcaças que, rodeado de urubus, jaziam no fundo do abismo".

Os problemas verificados em alguns locais do Caminho Novo fizeram com que o Governador Aires Saldanha solicitasse, ao Garcia Pais, um encurtamento "[...] tanto na planície como na subida da Serra da Estrêla" (GERSON, 1970:21). O filho de Fernão Dias Pais recusou a tarefa, alegando não estar mais em condições de recomeçar uma nova empreitada. Sendo assim, a responsabilidade da criação de uma variante foi entregue ao sargento-mor Bernardo Soares de Proença, que se empenhou juntamente com parentes, amigos e seus escravos. GERSON (1970: 21), esclarecendo sobre o traçado aberto por Proença, afirma que

"[...] com sua gente e seus escravos, meteu mãos à obra no pôrto de Estrêla, passando pela capela da Conceição na Fazenda do Reboredo (hoje Piabetá), e por um sítio onde seria o de Albino Fragoso (hoje lugar da entrada da fábrica de Pau Grande) e na Raiz da Serra enfrentou a montanha ao lado do Rio Caioaba, por traz da

hoje, Vila Inhomirim (onde no início do século XIX seria a fazenda de mandioca, do excêntrico Langsdorff), e atingiu o Alto no Morro de Santo Antônio, e daí acompanhou o Córrego Sêco, e o Itamarati, e passou ao pé da rocha Maria Comprida, e seguiu pelo Piabanha, até onde seria Pedro do Rio, na fazenda do sesmeiro Domingos Rodrigues da Rocha, até encontrar-se no Paraíba com o traçado do filho do Caçador de Esmeraldas”.

Esta variante, desbravada por Bernardo Soares de Proença, foi aberta no início da segunda década do século XVIII, ficando conhecida como “Caminho do Proença” ou “Caminho Novo do Inhomirim”.

O Caminho do Proença passou, de imediato, a apresentar vantagens no que concerne ao trânsito do ouro entre as Minas e a Corte, pois, além de ser menos íngreme, este caminho reduziu quatro dias em relação ao Caminho Novo do Pilar, encurtando assim não só o tempo de viagem como também abrandando o perigo e diminuindo as despesas.

Outra variante, importante para o desenvolvimento da região, surgiu em 1728, sendo esta empreitada liderada pelo mestre de campo Estevão Pinto, cujo caminho ganhou o seu nome, além de ser, também, conhecida como “Caminho Novo do Tinguá”. Este caminho, ao vencer a Serra do Mar se encontrava com o Caminho de Garcia Pais e o Caminho do Proença na região até hoje chamada de Santo Antônio da Encruzilhada, pois, a partir deste ponto, os três se tornavam um só caminho rumo à margem direita do rio Paraíba do Sul² (PERES, 2000). Esta variante, conhecida também como Terra Firme, eliminava o transporte do ouro pelos rios. O caminho em tela, salvo algumas alterações, mais tarde, no limiar do século XIX, a partir do *boom* da produção cafeeira, seria o mais utilizado pelos tropeiros em busca do porto de Iguçu.

Torna-se salutar esclarecer que o termo “novo” era atribuído a todos os caminhos que viessem a surgir, sendo este adjetivo uma espécie de oposição ao Caminho Velho. Assim sendo, vários “caminhos novos” surgiram naquela época.

PERES (1993: 9), em estudo minucioso sobre os caminhos do ouro, aponta que “O significado histórico do Caminho Novo de Garcia Rodrigues Paes, tronco principal de uma grande rede de caminhos que aos poucos foram surgindo, não só acelerou o desenvolvimento do Rio de Janeiro, celeiro de riquezas por ele transportados, como facilitou a fixação de sesmeiros ao longo de suas margens”.

Neste sentido, vale afirmar que o caminho aberto por Garcia Pais não só possui uma importância histórica pelo fato de ter aproximado o mar da serra, facilitando o

povoamento e o transporte de ouro, mas também acelerou o processo de organização do espaço do Rio de Janeiro, especialmente o fluminense, viabilizando a construção de opulentas igrejas que substituíam as acanhadas capelas erguidas nos séculos XVI e XVII, marcando assim a ocupação efetiva ao longo de vários trechos deste caminho e de outros que surgiram posteriormente.

Sendo assim, é fora de dúvida que a mineração não trouxe conseqüências apenas para a região das minas, mudando assim o eixo econômico do Nordeste (cana-de-açúcar) para o Sul do país, visivelmente exemplificado com a transferência da sede do vice-reinado, em 1763, para o Rio de Janeiro, onde se localizava o porto que efetuava a articulação comercial com a metrópole, possibilitando também “[...] a valorização de núcleos urbanos, o aumento de comércio e a dominação de uma classe burguesa que se nutria a sombra do progresso das trocas mercantis, [...], através dos portos fluviais da Baixada Fluminense e sua rede de caminhos [...]” (PERES, 2000: 18-9).

Além do açúcar e do ouro, que impulsionaram a ocupação na região fluminense, contribuindo para a maximização dos fluxos nos rios da região de Iguaçu, como também a abertura de caminhos do ouro, a economia cafeeira trouxe avanços expressivos no que tange à organização espacial em Iguaçu.

Iguaçu, antes do alvorecer da expansão cafeeira que proporcionou nova configuração espacial com a abertura da Estrada do Comércio, se apresentava apenas como um ponto no caminho entre o Rio de Janeiro e o porto de Pilar ou Estrela. Seu espaço se encontrava organizado nos limites de influência da Igreja N. S. da Piedade do Iguaçu e do Porto de Iguaçu, juntamente com algumas moradias. Durante o início das relações econômicas do século XVIII, por conta da extração do ouro, entre as Minas e o Rio de Janeiro, Estrela – que estava situada no quilômetro zero do Caminho de Garcia Pais, tendo como variante o Caminho do Proença – é que se destacava como a mais imponente.

GERSON (1970: 53), ao discursar sobre o impulso que Iguaçu sofreu, chegando a “ofuscar” a imponência do Estrela de outrora, discorre:

“[...] o café e a Estrada do Comércio fariam, porém, com que aos poucos Estrela perdesse sua importância, para que em seu lugar surgisse agora Iguaçu, descrita nos meados do século XVIII como a mais opulenta das vilas fluminenses”.

A Estrada do Comércio recebeu este nome pois sua construção foi sugerida pela Junta Real do Comércio em 1811, sendo esta concluída em 1822. A referida estrada se iniciava na Vila de Iguaçu, passava pelas serras de Tinguá e da Viúva, cortava a Vila de Paty do Alferes, terminando no rio Paraíba, especificamente no porto de Ubá, cujo destino era chegar às Minas Gerais (PEREIRA, 1970).

A importância econômica da Estrada do Comércio era tão visível que, em 19 de dezembro de 1836, a Província do Rio de Janeiro subdividiu a estrada em quatro seções no intuito de conservar e desempenhar obras públicas. O trabalho de melhorias foi inicialmente entregue ao coronel-engenheiro Conrado Jacob Niemeyer e também ao tenente Júlio Frederico Koeler. Ambos desempenharam grandes obras em prol da maximização dos fluxos pela Estrada do Comércio, com destaque especial para o primeiro, que foi o responsável pela sua pavimentação.

Cumprir frisar que, além da Estrada do Comércio, outras contribuíram para que Iguazu atingisse um lugar privilegiado de destaque quando comparado com os demais da Província e do Império. Vale destacar as que se encontram no quadro das obras de caráter geral, aprovado pela Lei nº 173, de 27 de novembro de 1894, a saber: a Estrada Mineira (se iniciava na Pavuna, passando por Maxambomba, Bananal de Itaguaí, terminando em São João Marcos); a Estrada de Maxambomba a Iguazu e Pilar (como o próprio nome já registra o trajeto, esta parte de Maxambomba, passando por Iguazu até chegar em Pilar) e a Estrada da Polícia (com início no Brejo, atualmente Belford Roxo, cortando Cava, Rio d'Ouro, São Pedro, Sant'anna de Palmeiras, cessando na Estrada de Belém).

Todavia, PEREIRA (1970:42), evidencia que a Estrada do Comércio persistia como a mais importante das Estradas:

“(...) nenhuma estrada exerceu tanta influência na economia iguaçuana, quanto a Estrada do Comércio que, hoje é apenas um fantasma triste e sombrio, coberta pelas copas das árvores e destruída em certos trechos”.

BARROS (1993: 3), destacando a importância do café para a abertura da estrada, além, da criação e desenvolvimento do município de Iguazu, sublinha:

“os caminhos – na verdade, picadões em meio à Mata Atlântica – forçaram a abertura da Estrada do Comércio [...]. É que o café – já produzido no Vale do Paraíba Fluminense – impunha melhor escoadouro. A Estrada do Comércio foi a primeira estrada brasileira para o escoamento do café.

Foi tal produto que, transportado até o Porto dos Saveiros em Iguaçu – criando excelentes condições para um entreposto comercial – forçou a criação do Município de Iguaçu”.

Criado em 15 de janeiro de 1833 por decreto da Assembléia Geral Legislativa, foi formado pelas seguintes freguesias (“distritos eclesiásticos”): N. S. da Piedade do Iguazu, N. S. da Piedade do Inhomirim, Santo Antônio de Jacutinga, N. S. do Pilar, São João de Meriti e N. S. da Conceição de Marapicu. Os referidos distritos eclesiásticos foram desanexados da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. A “capital” (sede) de um município era a vila. O município de Iguazu teve sua “capital” na Povoação de Iguazu (Vila de Iguazu).

O período compreendido entre os anos de 1833 e 1836 foi ocasionado por um misto de problemas, manifestações populares e conquistas. Em 13 de abril de 1835, é criada a inusitada Lei nº14, da Assembléia Legislativa Provincial, extinguindo a recém-criada Vila de Iguaçú, dividindo-a entre as vilas de Magé e Vassouras.

Se a justificativa para a criação estava calcada no seu franco desenvolvimento econômico e populacional, a lei que surge dois anos depois parece não se sustentar, a ponto de levar a Vila de Iguaçú para seu estágio primitivo. PEIXOTO (1968:32), nos elucida sobre alguns motivos:

“(...) três foram os principais motivos que levaram à extinção da Vila: a incompatibilidade entre o Juiz de Paz e a Câmara, a tomada do porto que a Câmara executou contra sua proprietária e a utilização, sem autorização do proprietário, de uma casa para alojamento de uma comissão sanitarista chegada a Iguaçú”.

O que, possivelmente, justificaria tal extinção foi a postura unilateral e autoritária da Câmara, que acabou gerando conflitos com o juiz de paz (responsável pelas atribuições judiciárias e policiais). PEREIRA (1970:16), nos endossa ao afirmar:

“(...) o que se evidencia é que a Câmara julgou-se plena de poderes para administrar sòzinha a Vila e, exorbitando de tais prerrogativas, feria o direito particular dos moradores e chocava-se frontalmente com a justiça”.

Em 7 de maio de 1836, surge outro decreto legislativo – a Lei nº40 – que tornava interinamente as freguesias de Iguaçú, Marapicu, Jacutinga e Pilar subordinadas à jurisdição de Niterói. O segundo decreto indignou ainda mais a população iguaçuana, que, rapidamente, se organizou e reivindicou a volta da Vila de Iguaçú. FORTE (1933:14-15), discorre sobre a questão:

“os iguassuanos, porém, não se conformaram com o acto da Assembléa Provincial, que os privava da existência de uma villa em seu territorio, a qual dois annos antes estabelecera uma comunidade de interesses entre toda a população espalhada pelos valles do Meriti, Sarapuhi, Iguassú e Inhomirim, e appellaram para ella afim de que revogasse sua anterior deliberação”.

Neste contexto, a Assembléia reparou tal injustiça, restabelecendo a partir da Lei nº57, de 10 de dezembro de 1836, a Vila de Iguaçú nos precisos termos do decreto de sua criação.

Apesar de a Lei nº57 restaurar a vila “nos precisos termos de sua criação”, isso não aconteceu plenamente, pois a freguesia de Inhomirim, que estava, em 1833, subordinada à jurisdição de Iguaçú, não retornou – não sendo esclarecido nem por ato Legislativo ou tampouco pela própria Presidência Provincial. Inhomirim permaneceu integrando o município de Magé até 1846, quando esta freguesia e a de N. S. da Guia

de Pacobaíba são desmembradas e integradas à Vila de Estrela, juntamente com a freguesia de N. S. do Pilar, desanexada de Iguazu e transferida para a nova vila. Sendo assim, Iguazu reduz ainda mais seu território.

Nove anos depois de perder parte de seu território, o município de Iguazu volta a ampliar seus limites, pois o Decreto de nº 813, de 6 de outubro de 1855, cria a freguesia de Sant'anna de Palmeiras, sendo formada por parte de terras desmembradas das freguesias de N. S. da Piedade do Iguazu, N.S. da Conceição de Paty de Alferes e Sacra Família do Tinguá, sendo as duas últimas de Vassouras.

A Vila de Iguazu desfrutava de tanto prestígio que foram elaborados dois projetos para construção de uma ferrovia, visando assim facilitar a acessibilidade do transporte do café que descia dos vales do Paraíba, “[...] penoso às vezes que era para os saveiros de maior tamanho subirem até onde a estrada construída por Niemeyer principiava” (GERSON, 1970: 53).

A ferrovia, fruto da Revolução Industrial, foi inicialmente implantada na Inglaterra em 1825, sendo que somente em 1830 seria aberta a linha Liverpool-Manchester, a pioneira no que tange ao transporte de passageiros (CUNHA, 2002).

No mesmo período em que se consolidava a ferrovia em terras britânicas, no Brasil já se questionava a viabilidade e importância da criação de estradas de ferro que integrassem a Corte às capitais de algumas províncias.

CUNHA (2002: 49), relatando as vantagens que a inserção do trem traria para o cenário econômico do país, justificando assim a obsessão de D. Pedro II em implantar rapidamente esta tecnologia, discorre:

“a resposta está diretamente relacionada com o aumento da produção cafeeira e sua permanente migração para terras descansadas, cada vez mais afastadas do litoral. Assim, o transporte terrestre, que desde os tempos coloniais fora feito no dorso dos muares, a cada dia se tornava mais caro e penoso. O trem seria recebido com indisfarçável entusiasmo, verdadeiro milagre tecnológico, solução nova para um antigo problema.

As estradas de ferro iriam oferecer um transporte rápido e barato. Por outro lado, permitiriam que o fazendeiro pudesse dispensar o pessoal empregado no manejo das tropas de muares, além de liberar grande parte dos campos destinados ao cultivo de alimentos para esses mesmos animais. A ferrovia faria com que o fazendeiro pudesse cuidar exclusivamente de suas atividades agrícolas, deixando que o problema do transporte fosse resolvido por terceiros”.

Sendo assim, a Regência buscou viabilizar, a partir da Lei Feijó de 31 de outubro de 1835, com privilégios e isenções a fim de conseguir concessionários, a criação de uma ferrovia que fosse capaz de conectar o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.

O primeiro projeto foi assinado pelo Visconde de Baependy, na Lei nº192/nº22 de 1840, como segue abaixo:

“O visconde de Baependy, vice-presidente da provincia do Rio de Janeiro: faço saber a todos os seus habitantes, que a assembléa legislativa provincial decretou e eu sancionei a Lei seguinte.

Art. 1º O presidente da provincia é autorizado a contractar com Antonio da Silveira Caldeira, ou com a companhia, que elle organizar, a construcção de huma estrada de ferro entre a Villa de Iguassú, e qualquer outro ponto da Bahia de Nictheroy, que se reconhecer mais conveniente.

Art. 2º Ao mesmo Silveira, ou a companhia que elle organizar, é concedido o privilegio exclusivo de conduzir pela mesma estrada, mediante as taxas, que estipularem no contracto, e por espaço de cem annos, em carros movidos por animaes, vapor ou qualquer motor, posteriormente descoberto, os generos, ou passageiros, que transitarem pela mesma estrada.

Art. 3º Durante o tempo do privilegio concedido pelo art. antecedente, não será permitido á pessoa alguma fazer qualquer outra estrada de ferro parallela a esta em distancia de cinco leguas.

Art. 4º Poderá o mesmo Silveira, ou a companhia que elle organizar, edificar livremente os armazens ou depositos necessarios para nelles receber, ou acondicionar os generos, que houverem de ser ou tiverem sido conduzidos pela estrada, ou objectos, que forem pertencentes.

Art. 5º Para que o presidente da provincia declare a utilidade publica da desapropriação em beneficio da dita estrada, e a decrete nos termos da Lei de 14 de abril de 1835 nº17, bastará a simples circumstancia de passar ella pelo lugar.

Art. 6º No caso de que para o futuro se projecte a continuacão da dita estrada para diversos lugares de serra acima, ou outros pontos de serra abaixo, terá o dito Silveira, ou a companhia, que elle organizar, preferencia em iguaes circumstancias a qualquer outro empresario, que se apresente.

Art. 7º A estrada deverá ser principada dentro de quatro annos, e acabada dentro de dez annos depois de começada.

Art. 8º Ficão derogadas todas as disposições em contrario.

Mando por tanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém. O secretario desta provincia a faça

imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio do Governo da provincia aos nove dias do mez de maio de mil oitocentos quarenta, decimo nono da independencia e do império (BAEPENDY, 1846: 36-38)."

O referido caminho de ferro, projetado por Antonio Silveira Caldeira, na verdade seria um transporte semelhante a um bonde destinado a cargas e passageiros com tração animal. FORTE (1933: 59), comentando sobre o projeto que não se concretizou, sublinha:

"custaria a construção da estrada 347 contos de réis e o trafego seria por tracção animal enquanto não se empregasse a tracção a vapor. Para o trafego entre o porto de Sarapuhi, ponto terminal da estrada, á Corte haveria duas barcas a vapor, que gastariam uma hora na travessia. Acrescentava o prospecto que, logo que a estrada chegasse ao porto da Amarração, a uma légua da villa seriam dispensadas as canoas.

Não obstante a animação que D. Pedro II deu ao projecto, subscrevendo cem acções de 100\$000 cada uma, não foi coberto o capital necessário".

Após seis anos, surge um novo projeto para a construção de uma ferrovia, tentando resolver o problema do transporte das cargas de café que se tornava cada vez mais crônico. Este outro também não atingiu o êxito de suas pretensões, pois, assim como o primeiro, não saiu do papel. Este foi concedido ao visconde de Barbacena, sendo registrado na Lei nº409/nº46, de 28 de maio de 1846, sendo assinada por Luiz Antonio Muniz dos Santos Lobo, vice-presidente da Província do Rio de Janeiro:

"Art. 2º. O pres. da provincia é também autorizado para contractar com o Visconde de Barbacena a factura de uma estrada de ferro que deve partir do porto do Brejo na freguesia de S. A. de Jacotinga até o rio Guandu, podendo a mesma estrada ter um ramal, que vá encontrar a Villa de Iguassú, debaixo das clausulas e condições de um privilegio exclusivo por vinte e cinco annos do uso e gozo da mesma estrada, e das que o Governo da provincia julgar convenientes afim de garantir a mesma empreza (LOBO, 1846:92-3)."

Apesar dos esforços despendidos na criação destes projetos, a Vila de Iguacu, que atingiu uma notável prosperidade com o café, assim como as outras vilas de igual importância, começa a amargar a falta de estradas que lhe assegurassem a continuidade do seu comércio. Iguacu iria, dentro de poucos anos, esmorecer diante da chegada do progresso em algumas localidades do seu entorno. PERES (1993: 40), referindo-se à perda de importância e *status* de algumas vilas, devido à inserção da linha férrea, comenta:

“o surgimento das 'Vilas de Comércio' da Baixada como Pilar, Iguassu, Estrela, Jacutinga e Inhomirim, tiveram seu ciclo de opulência e morte, graças a um sistema de transporte e de vias de circulação que se desviaram.

A construção da estrada de ferro, iria aos poucos deslocar todo esse movimento”.

A decadência da Vila de Iguaçu começa a se concretizar a partir de meados do século XIX, graças à mudança do sistema de transporte e vias de circulação, pois a construção das estradas de ferro forçou o deslocamento das atividades econômicas, gerando um esvaziamento que, aos poucos, levaria à perda do *status* de opulência que Iguaçu desfrutava outrora.

Cumpre mencionar que os fracassos dos projetos anteriores de construção de estradas de ferro, nesta época, estavam atrelados, principalmente, à estrutura escravocrata que se apresentava em descompasso com a tendência capitalista vigente naquele momento. Esta afirmação ganha visibilidade e se justifica quando comparamos a partir de levantamento das despesas do Brasil antes e depois de 1850, porque, entre outros fatores, a Lei Eusébio de Queirós forçaria a disponibilidade de capital que, até as datas que antecedem a lei supracitada, era investida no comércio de escravos. Em virtude de tais mudanças estruturais, o país se posicionaria diante de uma outra realidade, trazendo reflexos nos mais diversos setores do país, inclusive no que concerne à implantação de ferrovias no território nacional.

Irineu Evangelista de Souza, que posteriormente receberia o título de Barão de Mauá, ganhou, em 1852, uma concessão do governo da Província do Rio de Janeiro para construção de uma ferrovia interligando a Corte ao Vale do Paraíba do Sul. A concessão foi registrada no Decreto nº602/nº12, de 25 de setembro do ano em tela:

“Fica aprovado o contracto celebrado, em 27 de abril do corrente anno pelo governo da Província com Irenêo Evangelista de Souza, para construcção de uma estrada de ferro que, partindo do porto de Mauá, no município de Estrela, vá terminar nas abas da serra nova de Petrópolis (DECRETO, 1854: 90).”

Irineu Evangelista iniciou a construção de sua ferrovia, sem garantia de juros ou subvenções, às custas de suas finanças e do dinheiro de seus amigos.

Quando Irineu Evangelista de Souza inaugura a primeira via férrea do Brasil, em 1854, que interligava as margens da Baía de Guanabara à raiz da serra de Petrópolis, a Vila de Iguaçu começa a sofrer a diminuição do volume de água do seu rio, devido ao desmatamento da Serra do Tinguá (PEREIRA, 1977 e PERES, 1993). A partir desse momento, a vila começa a perder importância quando o rio Iguaçu deixa de ser utilizado, passando a rota comercial para o Porto de Estrela, em decorrência de ele ser mais próximo da zona central do Vale do Paraíba, facilitando o transporte de café (PRADO, 2000).

O rio Iguaçu sofreu um certo abandono, especialmente no que tange a sua limpeza. Sendo assim, o assoreamento do rio causou imensas inundações em épocas chuvosas, contribuindo para que, em 1855, fosse alastrada uma epidemia de cólera-morbo pela Vila de Iguaçu e freguesias do entorno.

Segundo PRADO (2000:67),

“com o avanço da doença houve o abandono das áreas consideradas contaminadas. A fome e a miséria imperou na região [...]. A pobreza e a falta de higiene foram as grandes aliadas para a disseminação da doença. Aproximadamente em toda a região de Iguassu 237 pessoas foram atingidas sendo os negros suas maiores vítimas”.

Anos depois, em 1858, aconteceria a construção e inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II (ABREU, 1987), que ligaria a capital do Império às províncias de Minas Gerais e São Paulo, para facilitar o escoamento do café. Este trecho da referida estrada de ferro partia da estação da Aclamação, na freguesia de Santana, na cidade do Rio de Janeiro, a Maxambomba e Queimados.

O presente cenário de epidemias e decadência econômica juntamente com a parada de trem em Maxambomba, atual Nova Iguaçu, praticamente condicionou a decadência e o fim da vila próspera de Iguassu e, como aponta FERREIRA (1959:20),

“o início do período de decadência que se verificou a partir da segunda metade do século XIX, na localidade de Iguassu, deveu-se paradoxalmente às inovações progressistas introduzidas no território fluminense. A construção da Estrada de Ferro provocou com frequência esse fenômeno: cidades, vilas, povoações surgiram da noite para o dia às margens das estradas, enquanto localidades antiqüíssimas desapareciam rapidamente [...]”.

A simples parada de trem começava a evoluir como um pequeno lugarejo, deixando à retaguarda a fama de Iguaçu Velho. Em 29 de março de 1862, a Assembléia Provincial sanciona a Lei que transfere para Maxambomba a sede do distrito de Santo Antônio de Jacutinga, mantendo provisoriamente o Poder Judiciário na Vila de Iguaçu, que funcionaria apenas para atender trâmites burocráticos da região, sendo que em 1891, Maxambomba passou à categoria de vila.

Em 19 de junho de 1891, o governador republicano do Rio de Janeiro, doutor Francisco Portela, atendendo aos interesses da população, elevou Maxambomba a foros de cidade.

No ano seguinte, em 1892, é extinto o município de Estrela, sendo seu território partilhado entre os de Iguaçu e Magé. Sendo assim, a freguesia de N. S. do Pilar volta à jurisdição iguaçuana. As freguesias passaram a ser qualificadas como distritos, ficando então o município em tela com cinco distritos, a saber: 1º. Santo Antônio de Jacutinga (com sede em Maxambomba); 2º. Marapicu; 3º. Piedade; 4º. Meriti; 5º. Sant'anna de Palmeiras e 6º. Pilar.

Para (não) concluir

O município de Nova Iguaçu, assim como toda a Baixada Fluminense, representa um laboratório extremamente fértil para refletirmos como os caminhos, estradas e ferrovias deram suporte às economias locais, bem como, também, ocasionaram a emergência e decadência de áreas que em determinado momento eram visivelmente prósperas e, por consequência da transferência dos eixos de transporte – entre outros elementos – declinaram abruptamente. Caso este exemplificado, no presente artigo, pela região de Iguaçu.

Temos ainda muito que pesquisar e desvelar sobre esta área pois, apesar de todas as pesquisas já existentes sobre a Baixada Fluminense, ainda transitam nas lacunas entre um parágrafo e outro mais indagações do que respostas. A região em tela se posiciona, assim, incansavelmente, como algo que ainda está em construção, ou seja, a ser descoberto...

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. *A Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1987.

BAEPENDY, Visconde de. "Lei nº192 (1840 - nº22)". In.: *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro. 1840*. Rio de Janeiro: Typ. do Diario de N. L. Vianna, 1846. pp36-38.

BARROS, Ney Alberto Gonçalves de. *Um pouco da história de Iguassú a Iguaçu*. Nova Iguaçu/RJ: Colégio Leopoldo Machado, 1993.

CUNHA, Rogério Torres da. "Mauá e o trem". In.: *Revista Pilares da História*. Ano I - nº1, out./nov./dez., 2002. pp47-53.

DECRETO nº602 (1852 - nº12). In.: *Legislação Provincial do Rio de Janeiro de 1851 a 1853 seguida de um repertorio da mesma legislação*. Nictheroy: Typographia de Amaral e Irmão, 1854. 269p. pp90.

FERREIRA, Jurandir Pires. *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1959.

FORTE, José Mattoso Maia. *Memória da fundação de Iguassú comemorativa do primeiro centenário da fundação da Villa em 15 de janeiro de 1833*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commércio, 1933.

GERSON, Brasil. *O ouro, o café e o Rio*. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira Editora, 1970.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a serra*. Rio de Janeiro: IBGE, 1963.

LOBO, Luiz Antonio Muniz dos Santos. "Lei nº409 (1846 - nº46)". In.: *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro. 1846*. Rio de Janeiro: Typ. do Diario de N. L. Vianna, 1846. pp.92-3.

- NIGRA, D. Clemente Maria da Silva. "A antiga fazenda de São Bento em Iguaçu" In.: *Revista do SPHAN*, nº07, 1943.
- PEIXOTO, Ruy Afrânio. *Imagens Iguaçuanas*. Nova Iguaçu: Tip. Colégio Afrânio Peixoto, 1968.
- PEREIRA, Waldick. *Cana, café e laranja. História econômica de Nova Iguaçu*. Rio de Janeiro: FGV/SEEC, 1977.
- _____. *A mudança da Vila (história iguaçuana)*. Nova Iguaçu: Instituto Histórico e Geográfico de Nova Iguaçu, 1970.
- PERES, Guilherme. *Tropeiros e viajantes na Baixada Fluminense ensaio*. Rio de Janeiro: Gráfica Shaovan, 2000.
- _____. *Baixada Fluminense: os caminhos do ouro ensaio*. Duque de Caxias/RJ: Gráfica Register, 1993.
- PRADO, Walter de Oliveira. *História social da Baixada fluminense: das sesmarias a foros de cidade*. Rio de Janeiro: Ecomuseu fluminense, 2000.
- SIEBERT, Célia. *História do estado do Rio de Janeiro*. São Paulo: FTD, 2001.



DO RIO IGUASSÚ AO SARAPUHÍ - PRIMEIRO PROJETO FERROVIÁRIO DO BRASIL

Guilherme Peres¹

Saboreando o doce ciclo do café ainda na primeira metade do século XIX, Vila de Iguassú, na Baixada Fluminense, tornou-se opulento posto comercial possuidor de grandes trapiches, recebendo, em seus portos fluviais, intensa quantidade de mercadorias que despachavam para o Rio de Janeiro e serra acima, numa febril agitação de tropas e tropeiros que chegavam e seguiam diretamente pela Estrada do Comércio.

Passando por Belém (Japeri) vinda de Rio Preto, a Estrada da Polícia seguia em direção à Corte, ligando-se esta à Vila por outra estrada com “entroncamento em Mangangá, nas proximidades do Riachão (acima de Nova Iguaçu)”, passando pela Pavuna no trecho final. Na zona de Marapicu, duas estradas iam entroncar-se na localidade de Calhamaço: dos Fazendeiros e a de Mato Grosso, que, encaminhando-se para o porto de Iguaçu, transportavam a produção de serra acima, como de Pirahí e Valença.

Toda essa rede de caminhos, percorrida diariamente, servia a centenas de tropas carregadas de mercadorias, destinadas aos portos da Vila, transportadas em barcos e saveiros (barcaças de fundo chato) pelo rio Iguaçu, em busca da baía de Guanabara. Entretanto, o processo de desmatamento que se abateu durante muitos anos sobre as encostas da serra, destruía lentamente a proteção dos seus mananciais, diminuindo os veios e conseqüentemente provocando a obstrução do rio e seu extravasamento, com a formação de pântanos. Lama e plantas aquáticas era o que se encontrava na decrescente lâmina de água durante a maré vazante, só permitindo a navegação pesada na fase da preamar.

¹ Membro da Academia de Letras e Artes de Nova Iguaçu e da Academia de Letras e Artes de São João de Meriti. Fundador do Instituto de Pesquisas e Análises Históricas e de Ciências Sociais da Baixada Fluminense – IPAHB. Sócio fundador da Associação dos Amigos do Instituto Histórico.

Temos em mãos o “orçamento da receita e despesa” para o ano de 1840 a 1841, publicado no Relatório da Província, avisando que “os exames necessários para averiguação do meio, que mais convenha adotar a fim de melhorar a já penosa navegação do rio Iguassú, ainda não poderão ter princípio”, justificando o alto custo de sua execução e recomendando desobstruir as margens do rio “que com a destruição das árvores e plantas, que as bordão, o estorvão e obstruem cada vez mais”.

No mesmo relatório, lamentando “a dificuldade que encontra a navegação do rio Iguassú, principal veículo de exportação da florescente Vila desse nome”, vemos pela primeira vez publicada a idéia de uma ferrovia, ainda sem um porto determinado para escoamento da produção: “talvez fosse preferível ao necessariamente difícil e dispendioso melhoramento do rio, a construção de uma estrada de ferro”. O autor desse relatório revela ter sido procurado pelos “cidadãos, Antonio da Silveira Caldeira e Luiz Tavares Guerra” manifestando a “intenção em que está o primeiro de promover a incorporação de uma companhia para a construção dessa estrada de ferro, mediante a concessão de um privilégio”.

A junção dos rios Utum com o Iguaçú, para aumentar o volume d'água deste, era um projeto que surgiu com a demora na construção da ferrovia, do porto de Iguaçú à foz do rio Sarapuí, hoje em Duque de Caxias.

No Relatório da Província do Rio de Janeiro, registrando o exercício dos anos financeiros 1846\1847, encontramos a lei n. 314, de 10 de abril de 1844, solicitando a junção desses dois rios, cujo verba foi liberada em 1845 “e que a ela se desse começo... com uma eclusa, que o engenheiro dito major Lorena julgou necessária”. Questionado pelo coronel Conrado Jacob de Niemeyer o alto custo da obra, o mesmo relatório pede ao mesmo que lhe envie “proposta acompanhada da planta, e orçamento”.

Arrastando-se no emaranhado burocrático e falta de verbas, a junção iniciou-se nesse mesmo ano em que o mesmo relatório registra: “Considerando como de primeira necessidade a obra já começada da junção do rio Utum ao Iguassú, observa que, acabada ela, ainda não fica melhorada a navegação, e é mister cortar as muitas sinuosidades, que tem o rio Iguassú desde a sua foz até a Vila, na extensão de 15 léguas, pouco mais ou menos”. Vemos assim que antes de seu término, essa junção já estava destinada ao fracasso, tal era a diminuição do volume d'água que, junto com as febres palustres, contribuíram para a falência das Vilas de comércio.

AFERROVIA

Desde 1840, a idéia da construção de uma estrada de ferro que, partindo do principal porto da Vila, fosse terminar à foz do rio Sarapuí, em um porto chamado da Amarração, era um sonho alimentado pelos fazendeiros e financistas da região. Prejudicados com o atraso em despachar e receber suas mercadorias, que dependia

da maré enchente, e mesmo assim com ajuda de escravos que impulsionavam as canoas por meio de varas escoradas no fundo da lama, fizeram com que esse desejo fosse levado à sede do Império e, no dia 9 de maio daquele mesmo ano, autorizadas pela Fazenda Real, abriram-se subscrições de ações através da Lei Provincial para tal empreendimento.

Temos em mãos (cópia) o prospecto distribuído aos interessados, divulgando "A grande utilidade que resulta ao comércio e a lavoura das estradas de ferro, não deriva somente da breve e rápida condução dos gêneros e passageiros de um para outro ponto". Em seguida comenta o aumento de valor que elas trazem para os terrenos próximos à via férrea, "como se tem experimentado nos diferentes estados da Europa e América". Convida os financistas a se organizarem numa "Companhia para a fatura de uma estrada de ferro, que deve partir de Vila de Iguassú a Sarapuí na baía de Niterói (Guanabara)... para qual Sua Majestade Imperial mandou subscrever por o Mordomo da sua Imperial Casa com cem ações. Igualmente seus Ministros tem assignado com grande numero delas".

Dando certeza rentável ao empreendimento, o folheto enaltece o volume de negócios que se previa: "A Vila de Iguassú, a mais opulenta da Província do Rio de Janeiro, exporta diariamente cerca de cinco mil arrobas de café, e importa igualmente grande quantidade de gêneros para o consumo do país; e por isso o seu comércio já é considerável, e suficiente para produzir grandes vantagens ao capital, que for empregado na fatura da estrada", registrando a imensa quantidade de mercadorias retida no porto: "A atual navegação daquele rio é de nove léguas, e de certa altura para cima é feita por canoas rasas por grandes dificuldades no tempo de secas, por ser preciso levá-las arrastadas a mão, com pequeno numero de sacos e empregando para isso de 150 a 200 escravos na navegação daquele rio, apesar do que ficam ainda assim os gêneros muitas vezes retardados ali por oito e mais dias".

Comentando como motivação para a venda das ações o pouco tempo que se teria para o assentamento dos trilhos, o impresso diz que o terreno irá precisar de "poucos aterros a fazer" e contornar alguns morrotes graças à "igualdade do terreno", contribuindo para que "a obra seja pouco dispendiosa"; e esclarece que "sendo construída só para um trilho, e para carros conduzidos por animais, até que se empregue o vapor".

O orçamento de sua construção assinado pelo engenheiro Pierre Taulois, é detalhado no texto, do qual eliminamos os preços para não o tornar enfadonho: aterrados, pontes, pontilhões, travessas de madeira, mão-de-obra para preparação da madeira, 56 carros com mulas, 2 barcas de vapor, oficinas etc., importando ao todo a quantia de Rs. 247:000\$000.

Relacionando os rendimentos pelo transporte "calculados conforme os gêneros, que atualmente se exportam de Iguassú", cita apenas o café, registrando a quantia de 5.000 arrobas à razão de 60 rs. por arroba, totalizando Rs. 300\$000".

Quanto às importações, registra a entrada de vinhos, sal, fazendas, carne, ferro “e muitos outros gêneros, perto de duas mil arrobas, e do que não se faz menção”, perfazendo um faturamento de Rs. 300\$000. Vemos também a descrição de despesas “miudas”: 10 serventes, sustento de 20 animais, lenha, carvão para uma barca “de vapor em exercício, de Sarapuí para a cidade, jornal ao mestre, idem de 2 serventes, despesas e concertos imprevistos” etc., totalizando Rs. 47\$200.

Finaliza advertindo que o rendimento foi calculado “sobre dados certos”, e que no futuro poderão se elevar ao dobro e até ao triplo, “visto que com isso vai desafiar a rapidez com que em poucas horas se devem transportar os gêneros de Iguassú à cidade, e vice versa”, ressaltando que a estrada transportando direto do porto de Iguazu para o mar, “logo que chegue ao porto da Amarração 1 légua distante, dispensar-se-ão as canoas no rio, e a Companhia principiará a render”. No trajeto à cidade, “haverá uma barca navegando diariamente para conduzir os gêneros, e vice-versa, podendo este trajeto fazer-se em uma hora”.

CONCLUSÃO

Ainda na regência em 1835, o padre Diogo Antônio Feijó autorizou o governo a conceder privilégios de exclusividade às companhias que se organizassem para explorar o transporte ferroviário de cargas e passageiros no Brasil. Vários projetos foram elaborados sem conseqüências práticas, sendo que esse é o único de que temos conhecimento, resultando na elaboração de uma Companhia com o título de “Estrada de Ferro D. Pedro II”, no trajeto “do porto do Iguassú até o Sarapuhí”, com oferta de venda de ações, coordenada pelo engenheiro Pierre Talois, evidentemente um dos maiores interessados em sua realização.

Com a inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II em 1858, partindo da estação do Campo da Aclamação, hoje praça Cristiano Ottoni, até Queimados, e mais tarde vencendo a serra através de túneis até Barra do Pirahí, buscando chegar até o rio São Francisco, era o início de uma rede viária que iria desviar o giro dos transportes de cargas e passageiros em torno das ferrovias, sepultando de vez os portos fluviais e as vilas de comércio que floresceram na Baixada Fluminense durante a primeira metade do século XIX.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

FORTE, José Mattoso Maia. *Memória da Fundação de Iguassú*. Rio de Janeiro: Tip. Jornal do Comércio, 1933.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil*. Recife, 1953

RELATÓRIO da Província do Rio de Janeiro (1840-1841).

RELATÓRIO da Província do Rio de Janeiro (1846-1847).



AS CHAVES DA LIBERDADE: ESTRATÉGIAS DE RESISTÊNCIA ES CRAVA NA FERROVIA

*Nielson Rosa Bezerra*¹

Com o presente artigo pretendemos debater o tema das transformações que ocorreram na região que atualmente conhecemos por Baixada Fluminense², em função da inauguração da primeira estrada de ferro do Brasil. Através de uma análise em processos crimes de escravos, esperamos colaborar para o aprofundamento do conhecimento historiográfico sobre as relações sociais que eram compreendidas no âmbito do regime escravista.

A primeira ferrovia do Brasil foi construída dentro dos limites administrativos da vila de Estrela, situada no fundo da Baía de Guanabara. Com o objetivo de se chegar até a cidade de Petrópolis, a ferrovia tinha o seu início na região que atualmente conhecemos por Mauá, no município de Magé. Porém, ainda no século XIX, o porto de Mauá localizava-se na jurisdição da freguesia de Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba, onde a ferrovia tinha a sua estação inicial, prolongando-se até a região de Frágoso, no pé da serra de Petrópolis, já nos limites da freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim.

¹ Mestre em História pela Universidade Severino Sombra – Vassouras – RJ. Professor assistente do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Duque de Caxias – FEUDUC. Pesquisador do Centro de Memória, Pesquisa e Documentação de História da Baixada Fluminense – CEMPEDOCH-BF, Associado Fundador da Associação de Professores e Pesquisadores de História – APPH-CLIO. Associado fundador e diretor executivo da Associação dos Amigos do Instituto Histórico de Duque de Caxias – ASAMIH. Professor do Colégio Santo Antônio – Duque de Caxias e da Rede Pública do Município de Japeri.

² A região que atualmente denominamos de Baixada Fluminense pode ser definida como o conjunto de municípios limítrofes ao norte da atual Cidade do Rio de Janeiro, formando com ela parte do Grande Rio. Como o nosso trabalho se refere a um período anterior a esta denominação, sempre que possível, utilizaremos o termo Recôncavo da Guanabara ou Recôncavo Guanabarinu. É bom lembrar que a Estrada de Ferro Barão de Mauá foi construída no território da vila de Estrela e que atualmente pertence ao município de Magé, situado nesta região.

A construção da Estrada de Ferro Barão de Mauá tinha o objetivo de dinamizar o transporte das mercadorias que eram produzidas no interior fluminense e que se destinavam ao consumo na Corte do Rio de Janeiro ou à exportação para a Europa. Neste sentido, podemos perceber a vila de Estrela com uma tradição econômica bastante significativa. Pois desde o século XVIII que o porto de Estrela (ou do rio Inhomirim) foi um importante escoadouro das mercadorias que eram produzidas serra acima.

Portanto, podemos identificar um sistema de transporte que articulava o litoral e o interior cortando a região do Recôncavo Guanabara, cujas relações sociais escravistas apresentaram características específicas. Tratando-se de uma região de entreposto comercial, era comum a presença de escravos que mantinham uma autonomia privilegiada, tendo possibilidades de circulação e de mobilidade dentro dos limites geográficos da região. Em alguns casos, estes limites eram ultrapassados, pois suas ocupações produtivas permitiam-lhes ter acesso a outras regiões.³

A região onde se localizava a vila de Estrela teve como referência, desde os tempos coloniais, a Baía de Guanabara, que complementava sua ligação com o Rio de Janeiro através dos rios que eram utilizados como vias de comunicação e de circulação de mercadorias. Desta forma, já podemos perceber que esta região era uma interseção importante entre o litoral e o interior, cuja função ultrapassava os limites econômicos, nos oferecendo aspectos socioculturais interessantes para uma pesquisa histórica, já que pessoas de diferentes posições sociais mantinham contatos próximos no caminho. Estrela estava em uma região de passagem, mas assim como passavam pessoas constantemente por ela, ali também tornou-se um lugar onde agentes de diversas origens sociais se estabeleceram desde os tempos coloniais, o que, ao longo do tempo, permitiu a formação de uma sociedade diversificada e complexa, cujas relações entre os componentes de seus segmentos eram constantes, oferecendo-nos uma oportunidade rara de analisar uma sociedade assimétrica, onde se torna difícil o estabelecimento de sistemas e regras que possam simplificar este exame historiográfico.⁴

De acordo com Vânia Fróes, as atividades econômicas de Estrela dividiam-se em cinco setores básicos: atividades agrícolas, transportes, serviços e profissões liberais, artes e manufaturas e comércio.⁵ A partir desta descrição, mesmo que sumária,

³ Neste caso, poderíamos considerar o exemplo dos escravos barqueiros que eram responsáveis por conduzir as embarcações que poderiam atravessar a Baía de Guanabara e ter acesso às ruas da Corte. Outra categoria ocupacional com possibilidades bem amplas eram os escravos tropeiros que faziam parte das tropas de burros encarregadas de transportar as mercadorias para o interior da província.

⁴ Sobre a circularidade cultural em função do intenso movimento dos agentes sociais que viviam na região, ver: GUINZBURG, Carlo. *Os queijos e os vermes: o cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

⁵ Ver: FRÓES, V. *Município de Estrela (1846-1847)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF, 1974, p. 72.

podemos perceber que a composição de Estrela é uma credencial poderosa para explicar uma conjugação de elementos da vida rural e urbana. Sendo assim, podemos inferir que as relações pessoais que se formavam através do exercício de determinadas atividades econômicas podem ser indícios bem interessantes para identificarmos possíveis confluências socioculturais.

Em função disso, o que mais nos interessa neste momento é a identificação das relações sociais complexas, capazes de nos revelar padrões de sociabilidade típicos do mundo da escravidão urbana em estreita confluência com aspectos da vida social do mundo da escravidão rural. A sociedade que se formou na região de Estrela era composta de agentes que tinham um conhecimento amplificado das relações sociais que ocorriam para além do seu espaço de atuação, o que representava a constante recriação da cosmogonia escrava. Esta recriação cultural será fundamental para a elaboração das interações e negociações voltadas para melhores condições de vida ou a busca pela liberdade. Sendo assim, podemos trabalhar com a hipótese de ampla diversidade social e cultural no processo de formação das relações sociais entre agentes de segmentos diferentes da sociedade.

As diferenças e a distância entre o litoral e o interior não significavam um isolamento. Existiam agentes sociais, inclusive escravos, que tinham a possibilidade de transitar entre a Corte e as freguesias que formavam as vilas situadas no fundo da Guanabara. Esses agentes não se restringiam à circulação econômica, mas também eram portadores de costumes e signos culturais que eram facilmente assimilados. Esta circulação, permitia a construção de novas possibilidades de interações sociais, sejam conflituosas ou intermediadas, permitindo aos escravos, por exemplo, associar formas de resistência que eram costumeiramente aplicadas no espaço urbano e que eventualmente poderiam ser adaptadas aos setores rurais. Um exemplo claro dessas articulações são as casas de angu ou zungu, definidos por Carlos Eugênio Soares como:

“(...) pontos de encontro para cativos, africanos e crioulos, onde eles encontravam músicas, comida, prostituição, além da companhia de seus iguais, buscando fugir da interferência senhorial ou policial. Mas além destas finalidades aparentemente 'inocentes', o zungú era também temido pelas autoridades como foco de rebeliões, levantes, ou mesmo para acobertamento de fugas de escravos, as famosas seduções (...)”.⁶

Uma das mais importantes instituições forjadas pela experiência escrava, cujas funções ultrapassavam os limites permitidos pela vigilância senhorial e policial da

⁶ SOARES, C. E. L. *Zungú: rumor de muitas vozes*. Rio de Janeiro: APERJ, 1998, p.16.

cidade do Rio de Janeiro, estas casas de angu tornaram-se uma das principais referências de sociabilidade urbana que a população de cor utilizava. Estas instituições eram muito apreciadas não apenas por escravos e libertos, mas também por agentes de outros segmentos sociais, adeptos das tradições marginalizadas pela elite senhorial e reprimidas pela força policial.

Porém, os zungus tornam-se experiências escravas valiosas para o nosso trabalho, quando o autor nos mostra que esta forma de resistência, protagonizada por escravos, crioulos e africanos, cativos e libertos, tinha relações que ultrapassavam os limites urbanos da Corte, atravancando em direção ao interior da província fluminense, levando-nos a perceber que a visão de mundo dos escravos, que viviam na cidade ou na fazenda, não se restringia ao seu espaço físico, mas que ultrajava as barreiras, levando-os a uma concepção mais completa do regime escravista, através do qual os cativos eram submetidos às agruras do cativo. Neste sentido, as palavras de Carlos Eugênio tornam-se deveras valiosas, quando nos mostram que os zungus do centro do Rio de Janeiro tinham uma estreita relação com o quilombo de Laranjeiras, na Freguesia de Guapimirim, situada no pé da serra dos órgãos.

“Mas a rede de cumplicidades que levou a Catarina Cassange das estreitas vielas da Corte para os amplos espaços da província era ainda mais complexa. A conexão rural da casa de angu da rua dos Ferradores – o preto Joaquim Mina – era costumeiro freqüentador do quilombo das Laranjeiras, no distrito de Guapimirim, e costumava se abastecer de lenha no grandioso acampamento de fugitivos, em troca de produtos não produzidos pelos quilombolas: sal, farinha, pólvora”.⁷

A concepção que os escravos construíam do regime escravocrata torna perceptível a relação estreita que fluía entre a cidade e o interior, e esta relação era ainda mais próxima quando se tratava do Recôncavo da Guanabara, pois era uma região intermediária, com predominância das tradições rurais mas que continham fortíssimas assimilações de elementos essenciais da vida urbana, que eram desenvolvidas em função da amplitude da sociedade escravista através de situações individuais ou coletivas, podendo ser protagonizadas por elementos de todos os segmentos sociais.

A vila de Estrela era um importante entreposto comercial, notabilizando-se por sua posição estratégica no escoamento da riqueza que era produzida no interior da província e que tinha como destino o porto do Rio de Janeiro, de onde o ouro (séc. XVIII) e o café (séc. XIX) era enviado para a circulação no mercado externo. Esta vila, situada em uma região de passagem de riquezas econômicas, tornara-se cenário de circulação

⁷ Idem, p. 15-16.

de padrões de sociabilidade e de informações culturais que apresentavam novas perspectivas de mudanças, que acabavam por incorrer na formação de estratégias e dissimulações utilizadas pelos escravos na luta pela liberdade, de elaboração de políticas de dominação que os senhores utilizavam e de construção de ousadias de confluências sociais de que homens livres pobres passavam a dispor.

Entretanto, destacar esta posição favorável às interações sociais não significava a ausência de conflitos, pois acreditamos que estes também fazem parte da composição das relações sociais. Neste sentido, podemos ressaltar que mesmo com uma posição destacada no cenário econômico provincial, a região de Estrela também foi palco de profundas tensões, e não apenas entre senhores e escravos, na formação dos quilombos, mas também entre escravos e homens livres pobres e até mesmo entre escravos e escravos.

Do mesmo modo que existia uma solidariedade entre os homens livres pobres e os escravos, também havia rivalidades entre eles, possibilitando-nos a suposição de que nem sempre era necessário a intervenção dos senhores para que estes agentes sociais se tornassem inimigos declarados. Assim, o processo criminal a que respondia Frederico, escravo de Joaquim Mariano de Menezes Câmara, por ter assassinado o espanhol José Antônio Figueró.

Segundo o que pudemos apurar na análise deste processo, Frederico e Antônio eram tropeiros e tinham uma velha rixa. Em um determinado dia do ano de 1870, o espanhol saiu para procurar uma besta que havia se desgarrado e estava fugida dentro da floresta fechada da Freguesia do Pilar. Frederico, que estava há dias sem aparecer na casa de seu senhor, aproveitou o ensejo e surpreendeu Antônio atacando-o com uma faca. Apesar de socorrido por um outro companheiro, também espanhol, Antônio não agüentou e sucumbiu. Frederico, por sua vez, entregou-se às autoridades. Após ser severamente julgado, foi condenado ao trabalho de galés perpétuo.⁸

As tensões e as interações se dão em qualquer tipo de relação social. Escravos, senhores e homens livres pobres mantinham contatos próximos que podiam ser dimensionados através de conflitos ou de negociações, de acordo com formas de identificações culturais ou interesses econômicos. No caso do conflito que descrevemos, uma velha rixa entre vizinhos poderia ser um estopim suficiente para a deflagração de uma grave crise. Assim, um assassinato era sem dúvida um fator de desestabilização da ordem que exigia dos senhores um maior esforço para que o controle social pudesse ser restabelecido. Ainda, neste caso, podemos perceber a livre circulação dos escravos em contato cotidiano com homens livres pobres e longe da vigilância senhorial, nos permitindo detectar um complexo conjunto de relações sociais que se formavam no mundo escravista.

⁸ Arquivo Nacional. Corte de Apelação. Caixa 3668. Processo 6813. Vila de Estrela, 1870.

Outra questão interessante é a posição estratégica da região revelada neste episódio. Frederico era um escravo tropeiro que tinha a possibilidade de se distanciar da vigilância senhorial, típico de uma região de passagem. Estas situações diversas que aconteciam na região da vila de Estrela, para nós é mais uma evidência que confirma o seu caráter de entreposto, não apenas econômico, mas também de padrões culturais rurais e urbanos identificados através das ambigüidades que caracterizaram as suas relações sociais.

A posição de passagem exercida por esta vila tornava-a objeto de constantes mudanças no seu contexto regional, pois em função de seu caráter periférico acabava assimilando as mudanças impostas pela cidade em um tempo mais curto e em uma proporção bem maior do que todo o restante da província. Um exemplo típico do que estamos falando é o advento da construção da primeira Estrada de Ferro do Brasil. Com o curto trajeto que fora inicialmente construído, esperava-se a sua ampliação, integrar toda a província, tendo como objetivo diminuir a distância entre os lugares em que se realizava a produção e o porto do Rio de Janeiro, onde era feito o embarque do café para o mercado externo, por exemplo. Símbolo do progresso urbano e do desenvolvimento capitalista, o trem era um fator de articulação entre o novo e o arcaico, pois levava em seus modernos vagões, puxados pela máquina a vapor, o café, fruto do trabalho escravo, resquício dos tempos do atraso colonial. Entretanto, o trem era um elemento muito rico, capaz de provocar mudanças por onde passava.

Inaugurada em 30 de abril de 1854, a primeira Estrada de Ferro do Brasil ligava a Estação de Mauá, localizada na Freguesia de Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba, à estação de Frágoso, no pé da serra de Petrópolis, ambas as localidades situadas no âmbito da vila de Estrela, que, por ocasião deste advento, sofreu mudanças geográficas, econômicas, sociais e culturais, tornado-se mais evidente a sua função intermediária.

A construção da Estrada de Ferro promoveu um complexo conglomerado empresarial no setor de transporte, que contava com investimentos capitalistas, com o objetivo de monopolizar o transporte de café. Entre a Corte e o Porto de Mauá, atravessava-se a Baía de Guanabara em modernos barcos a vapor; de Mauá até Petrópolis o trem desempenhava o papel de principal fator de agilidade no transporte; e acima de Petrópolis encontrava-se a Estrada União e Indústria, que facilitava através do transporte de rodagem. Estas mudanças, além de conforto e segurança, também representavam ganhos significativos no tempo que deveria se dispor para o escoamento das mercadorias e deslocamento das pessoas na contínua relação entre o litoral e o interior.

Entretanto, as mudanças provocadas por estas inovações não significou a imediata e definitiva falência do antigo setor de transporte, que se dava através da Estrada Normal de Estrela, cujo transporte de mercadorias ainda era feito através das

tropas de burros. Nesse sentido, Estrela, mais uma vez, pode ser citada como um exemplo valioso de um espaço que compreendia características urbanas e rurais simultaneamente, como nos diz Vânia Fróes:

“(...) unir dois mundos diversos, eis a função do Recôncavo da Guanabara, e principalmente Estrela. Os extremos são chocantes. No porto da vila, os vapores da Inhomirim e as tropas de burros! Ambos transportam o café. Mais adiante, sobe-se a serra por vias modernas e pavimentadas onde trafegam burros e escravos”.⁹

A partir deste advento, a vila de Estrela passou a comportar dois pontos, que tinham a dupla função: a recepção dos que vinham do Rio de Janeiro e a partida daqueles que prosseguiram em direção ao interior da Província. Entretanto, seria fundamental esclarecer que o sistema de transporte que partia de Inhomirim fatalmente perderia a sua importância, pois a modernidade trazida pelo trem traria uma inevitável evidência para a Freguesia de Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba, distrito onde se localizava o Porto de Mauá.

Assim, seria fundamental destacar esta freguesia, pois com a sua transformação econômica, sobretudo em função das mudanças no setor de transporte, esta Pacobaíba passa a exercer uma função essencial na vida política, o que, indubitavelmente, se refletiria na vida social de Estrela.

Apesar de ter como objetivo principal o transporte de café, o trem também permitia a transposição de passageiros, acrescentando ainda mais os agentes sociais que passavam por Estrela, ampliando o leque das possibilidades de interações sociais que eram concebidas no âmbito do regime escravista. Com o objetivo de se locomover para Petrópolis, cidade onde se situava a moradia de verão da família imperial, vários cidadãos respeitáveis do Império passavam pela região de Estrela, sendo a estação de Mauá, em Pacobaíba, um lugar privilegiado para a construção de experiências e novos padrões de sociabilidade entre os escravos, já que muitos eram alugados à Companhia da Estrada de Ferro, tendo a possibilidade de interagir com antigos e novos parceiros, acrescentando novidades na construção de estratégias e dissimulações com o objetivo de adquirir as chaves da liberdade que os livrariam da prisão humana representada pela condição escrava.

Para identificarmos estas novas possibilidades que surgiram com o trem, vemos a análise de processos policiais, como uma rica fonte histórica, nos ajudando a ouvir várias vozes sociais que apresentam a visão de mundo de agentes marginalizados, como os escravos.

⁹ FRÓES, V. Op. Cit., p. 35.

Neste sentido, nos parece bastante peculiar o caso do crioulo Procópio, trabalhador da Estação de Ferro Mauá, há mais de dez anos, cujo processo na Corte de Apelação nos desvenda uma série de elementos que eram utilizados na construção de novas formas de luta pela liberdade, demonstrando que a região, com o advento da Estrada de Ferro, mais que nunca, passava a ter um lugar privilegiado nas complexas confluências sociais e culturais que caracterizavam o dinâmico mundo escravista através da íntima relação do meio rural com a vida urbana, figuradas por senhores, escravos e homens livres pobres.

O entorno da estação da Estrada de Ferro passou a ser uma referência para a sociabilidade local, exercida pela célula da população que trabalhava na Companhia Mauá e pelos demais agentes sociais que gravitavam na sua periferia. Esta sociabilidade promovia preciosas possibilidades de construção de laços de cumplicidade, que abriam espaços para articulações de estratégias capazes de alimentar o sonho da liberdade.

Aos 23 dias do mês de junho do ano do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1879, um empregado do Armazém de Café da Companhia Mauá, com a missão de desvendar a verdade sobre o desaparecimento de uma série de objetos das malas e baús dos passageiros daquela companhia, levou à presença do subdelegado da Freguesia de Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba

“(...) João Gonçalves Couto, por estar informando que em poder do mesmo Gonçalves se achava uma cachinha de marroquim preta contendo um livro de horas, Mariana de Marfim com relevo representando Nossa Senhora com o menino e que lhe parecia ser de propriedade do Doutor Perdigão Malheiros, que haviam furtado do mesmo Doutor de dentro de uma malla vinda de Petrópolis para a Corte (...). Além de outros objetos que faltão a diversos passageiros que promete remeter com urgencia a esta subdelegacia (...). Foi-lhe informado pelo preto Juviano escravo de Jeronymo José Carneiro, que os autores dos furtos praticados na estrada de ferro e malas referidas são os pretos Procópio, escravo da viúva Porcina Maria Porciuncula e Mello, e Vicente, escravo do Coronel Manoel Luis Alves, sendo mancomunados com João Gonçalves Couto, e por quem fosse encontrado em poder da relação, e em poder dos referidos

escravos vinte e tres chaves diversas, que lhe constam servindo-se pellos para abrirem as malas e cometerem o crime e cometerem o crime (...).¹⁰

Após 25 anos da inauguração da estrada de ferro, administrada pela Companhia Mauá, o número de passageiros tinha crescido significativamente, causando a necessidade do emprego de muitos funcionários. Entre estes, existia uma grande variabilidade entre os segmentos sociais, pois tanto eram empregados homens livres pobres, como é o caso do português João Gonçalves Couto, como escravos de senhores da região que os alugavam para a companhia. No caso do português Couto e dos escravos Vicente e Procópio, todos exerciam a mesma função dentro da companhia, ou seja, eram os responsáveis pela “baldeação” das malas e baús dos passageiros que passavam pela estação. Aproveitando-se do conhecimento existente do cotidiano da companhia e do comportamento comum entre os passageiros, os três foram descobertos com um golpe magistral, que consistia em abrir as malas dos passageiros e furtar pequenos objetos, cujo pequeno valor não seria motivo suficiente para uma possível reclamação. Entretanto, ambos não esperavam, mas afanaram a mala do senador Perdigão Malheiros, cujo prestígio político no Império seria motivo suficiente para que uma simples reclamação desencadeasse uma profunda investigação policial.

O golpe era magistral porque eles não arrombavam as malas, nem tampouco deixavam rastros e pistas. Mas isto só era possível por conta da posse de 23 chaves, de vários tamanhos, que eram utilizadas para abrir as malas. Imaginamos que em muitas ocasiões as malas não se abriam, o que necessitava o uso da paciência para tentar diversas vezes. Também seria necessário controlar a cobiça, pois o furto de quantidades muito altas, ou até mesmo de importâncias numerárias, poderia despertar a indignação do afanado provocando reclamações que no mínimo provocaria o surgimento de desconfianças dos superiores no trabalho.

Através deste processo, podemos constatar a interação entre escravos, que por serem alugados para um trabalho em um local de grande movimentação tinham a possibilidade de ter uma grande mobilidade no âmbito da freguesia de Pacobaíba. Além disso, também percebemos a formação de uma rede de cumplicidade entre escravos e homens livres pobres que, assim como no Rio de Janeiro nutriam uma solidariedade no entorno das casas de angu, se solidarizaram em busca de melhores condições de vida tendo como referência um molho de 23 chaves. As ações que desencadeavam os furtos, somados ao silêncio e à cumplicidade entre estes agentes sociais, representavam a possibilidade de aumentar os ganhos que eram conseguidos no

¹⁰ Arquivo Nacional. *Corte de Apelação*. Maço 131. Nº 1046. Estrela, 1880, p. 6-7.

trabalho da estação. No entanto, para Procópio e Vicente estas ações representavam as “chaves da liberdade”, cuja soma financeira que poderia ser juntada com a venda dos pequenos objetos, serviria como argumento em possível negociação da compra de suas próprias cartas de alforria e as de outras pessoas próximas.

As 23 chaves tornaram-se ferramentas na luta pela liberdade. No entorno delas, construiu-se uma perspectiva de solidariedade e cumplicidade em que elas eram verdadeiros símbolos das tensões e interações sociais que poderiam ser forjadas em uma área de passagem, possibilitando a identificação entre indivíduos que participavam das mesmas ações, mas com objetivos difusos. Estes argumentos que nos permitem aperfeiçoar a nossa crítica sobre as fontes, podem ser melhor compreendidos nas palavras de Giovanni Levi:

“(…) embora os costumes e o uso dos símbolos sejam sempre polissêmicos, não obstante eles assumem conotações mais precisas, a partir de diferenciações sociais variáveis e dinâmicas. Os indivíduos constantemente criam suas próprias identidades, e os próprios grupos se definem de acordo com conflitos e solidariedades, que contudo não podem ser presumidos *a priori*, mas resultam das dinâmicas que são o objeto da análise”.¹¹

É bom ressaltar que, apesar dos três serem acusados pelo crime de roubos e furtos dos passageiros, as estratégias e dissimulações que eram compreendidas através das “23 chaves da liberdade”, não se restringiam apenas aos três. Pois ao longo do processo, à medida que vamos lendo os depoimentos, o silêncio, fundamental na trama, é quebrado, promovendo um surpreendente descortinamento de várias pessoas. Todos participavam diretamente dos furtos ou pelo menos eram coniventes com a situação, pois sabiam dos fatos, cujo segredo era guardado mediante a compra do silêncio através de pequenos presentes que conseguiam.

Várias pessoas foram ouvidas e investigadas acerca dos roubos que ocorriam na estação da Estrada de Ferro da Companhia Mauá. Algumas delas foram ouvidas mais de uma vez. Entre elas, o primeiro que prestou depoimento foi o português João Gonçalves Couto, filho de Manoel Gonçalves Couto, de 38 anos de idade, casado, natural da Freguesia de Santa Marinha de Amar, que sabia ler e escrever. Argüido em relação aos acontecimentos que incorporavam as acusações feitas, sumariamente respondeu que

“(…) sobre a sua defesa só tinha a declarar que existia uma caixinha com o livro que se acha em juízo que lhe foi dado pelo

¹¹ Ver: LEVI, G. Sobre a Micro-história. Em: BURKE, P. *A Escrita da História: Novas Perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992, P. 152.

preto Procópio (...) e que mais nada sabia, e que á verdade o que acabavam de dizer as pessoas presentes (...).¹²

Em uma leitura sumária parece que João Couto não queria se comprometer, pois apesar de admitir a veracidade das acusações, alegava que não tinha nada a ver com a situação, a não ser o fato de ter recebido um objeto de pouco valor de Procópio. Esta atitude nos permite a elaboração de duas interpretações. Em primeira instância, Couto, visivelmente comprometido com os delitos, não queria ser envolvido, procurando desviar a atenção das autoridades para os outros envolvidos. Em uma segunda possibilidade de interpretar sua intenção, podemos supor uma preocupação de despistar e confundir as autoridades, pois primeiro diz não saber de nada, mas depois admite ser verdade o que diziam as pessoas que levaram a situação ao conhecimento do subdelegado. Bom, o que nos parece bastante procedente, é que neste caso a ingenuidade passava de longe, pois as experiências vivenciadas por escravos e homens livres pobres eram parâmetros eficazes para uma tentativa de enrolar as autoridades que os investigavam.

Como havia uma incerteza, provocada pelo depoimento de Couto, e por não saber ao certo quem eram os verdadeiros responsáveis, o delegado não se poupou a interrogar todas as pessoas que pudessem oferecer alguma informação sobre o assunto. Sendo assim, intimou para depor o preto Juviano, escravo de Jeronymo José Carneiro, de idade de 19 anos presumíveis, solteiro, natural de Pacobaíba, que também era alugado na Companhia Mauá. Talvez por ser o mais novo entre os envolvidos, tendo menos experiência, o escravo foi bastante enfático nos seus dois depoimentos, apresentando detalhes que nenhum outro apresentara:

“Respondeu que em dia de domingo já passado, designando-se elle para o seu trabalho as cinco horas da manhã, no lugar onde se achão as bagagens e as cargas a hi encontrou o preto Vicente, escravo do Coronel Manoel Luis Alves, e Procópio, escravo de Donna Porcina Maria e Mello, abrindo duas malas que se achavão na referida Estação Mauá, e subtraindo de dentro das malas diversos objetos inclusive o livro de horas que se acha nesta Subdelegacia, depois do que pelo menos lhe foi dito que eles tinham tirado umas coisas que não valião, e que João Gonçalves Couto havia tirado uns brincos bonitos, e que tem um par de brincos em seu poder que lhe forão dados pelo dito Couto (...). Declara que tem um chapeo de palha que lhe foi

¹² Arquivo Nacional. *Corte de Apelação*. Maço 131. Nº 1046. Estrela, 1880, p. 8.

dado pelo referido Couto; e que alem destes objetos por outras vezes os mesmos Vicente e Procópio, e João Gonçalves Couto, tiraram outros objetos (...).¹³

Aparentemente, o preto Juviano não era um elemento efetivo do grupo, o que não o retirava das redes de interesse e solidariedade que existiam no entorno das “chaves da liberdade”. A sua convivência era gritante, pois sabia os dias e a hora que se realizavam os furtos. Diga-se de passagem, os escravos, no exercício de sua capacidade de observar e decidir, realizavam os delitos em dias de domingo às 5 horas da manhã, ou seja, nos momentos de menor movimento, o que permitiria a ausência de tumulto ou de desconfiança. Enquanto a sociedade ainda estava embevecida em sono, os escravos já haviam despertado para o trabalho; entretanto aproveitavam o momento de silêncio para lutar em segredo pela sua liberdade. Contudo, importante ressaltar que o silêncio tinha um preço, pois Juviano recebera alguns “presentes” para que não os delatasse. Ainda através de seu depoimento, podemos saber que o mesmo era conhecedor de que os furtos aconteceram diversas vezes, que conhecia as 23 chaves pertencentes a Procópio e sempre os via retirar os objetos no fim do dia de trabalho, apesar de ignorar o destino de tais objetos.

Como podemos perceber, Juviano era apenas mais uma peça de um incrível quebra-cabeça que o subdelegado deveria montar. Assim como outras pessoas, mesmo não estando diretamente ligado ao esquema de furtos das malas, este escravo era mais que conivente, pois por diversas vezes presenciou os furtos e para não se pronunciar recebera alguns “motivos materiais”.

Estando diante de um quebra-cabeça, misteriosos furtos que aconteciam nas malas de passageiros, sem que as mesmas fossem arrombadas, o subdelegado precisava ouvir os possíveis culpados e, sem demora, intimou o pivô de todo o esquema, o proprietário das 23 chaves utilizadas para abrir as portas da liberdade. No dia 26 de junho de 1879, apresentou-se na casa do subdelegado da Freguesia de N. S. Guia de Pacobaíba o preto Procópio, escravo da viúva Dona Porcina Maria Porciuncula e Mello, de trinta anos de idade, solteiro, filho de Henriqueta e natural da mesma freguesia em que residia. Trabalhador da Companhia Mauá havia mais de dez anos, admitiu os fatos, mas em suas palavras é clara uma dissimulação na tentativa de retirar qualquer gravidade dos fatos, dizendo

“(...) que possuía uma porção de chavinhas que se achão em juízo, sem a intenção de lhe servir para abrir malas, mais que encontrando entre ella respondente diverças malas e subtrahio

¹³ Idem, p. 9.

diverços objetos que se achão goardados dentro de dois baus de folhas que se acharão na senzala do preto Antonio escravo de Joaquim Alves Coelho e que elle respondente para ahi as havia levado a pedido do dito preto Antonio para guardar (...).¹⁴

É notório que Procópio usa de sagacidade para emprestar um tom de casualidade e de pouca importância aos atos que praticava. Esta dissimulação torna-se fragrante quando afirma que tinha “chavinhas”, que sem intenção de abrir as malas já conseguia abrir algumas, etc. Também destacava o fato de serem objetos de pouco valor, excetuando-se apenas um relógio de ouro, que segundo ele já estava em poder do subdelegado. Entretanto, parece que este relógio não era a única exceção, pois em seu depoimento acabava admitindo possuir outros pertences e uma quantia significativa em dinheiro, que logicamente negara ter conseguido através da venda de alguns furtos. Para melhor compreendermos esta situação, observemos a resposta de Procópio ao ser perguntado se além deste relógio de ouro não havia subtraído mais nada:

“(...) respondeu que tinha subtrahido alguns cortes de chita e lã e algumas peças de roupa que se achava tudo nas mesmas caixas, mas também tem lá muitas roupas de seu uso mesmo nova, que foi compradas com seu dinheiro e não furtada, disse mais que existe *quinhentos mil réis* em mão da preta Leonor escrava de Joaquim Alves Coelho com que elle respondente está amasiado, cujo dinheiro era para a liberdade d'elle respondente, mas que só duzentos mil réis lhe pertence sendo que os outros tresentos da preta Leonor”.¹⁵ (*grifo nosso*)

Bom, fica claro que existia uma ação coletiva em torno das chaves de Procópio, cujo espaço de atuação não era apenas a estação ferroviária, mas todo o perímetro da freguesia de Pacobaíba. Além disso, nas palavras de Procópio, os elementos envolvidos nos furtos das malas se multiplicam, assim como os efeitos. Pois os pequenos objetos não eram os únicos resultados das ações, mas também existia a quantia de 500 mil réis, que serviriam para a compra de sua liberdade. Mesmo podendo ser mais uma artimanha de Procópio para que não perdesse todo o dinheiro, é muito interessante o fato de revelar que apenas 200 mil eram seus e que a maior parte do dinheiro pertenceria a Leonor, sua amasiada. Em primeiro lugar, caso consideremos verídicas as suas palavras, seria muito interessante a associação de Leonor e Procópio para que juntos conseguissem a liberdade dele. Entretanto, mesmo se considerarmos que esta sua revelação era apenas mais uma forma de dissimular, podemos perceber o

¹⁴ *Ibidem*, p. 11.

¹⁵ *Ibidem*, p. 12.

laço de confiança que existia entre eles, pois afirmar em juízo que o dinheiro era “limpo” e que pertencia a Leonor, só poderia ser feito mediante uma cumplicidade capaz de evitar possíveis traições.

Ainda existia uma questão muito forte. Sendo o dinheiro “limpo”, tendo sua origem diversa do que poderia provir de roubos, era necessário explicar como era feita esta proeza. Parece que isto não era problema para Procópio, pois tinha uma reposta com argumentos muito bem arquitetados:

“(…) que erão economia que fazia de deseseis mil réis que recebia mençal da Companhia para a sua alimentação; perguntado quem o sustentava visto guardar a quantia destinada para isso; respondeu que a preta Leonor quase sempre lhe levava comida, e que elle respondente tambem comprava pão e comia alguma cousa que lhe davão os outros na estação a onde trabalhava (...)”.¹⁶

De acordo com sua palavras, poderíamos considerar Procópio como um exímio “economizador”, pois do pouco que recebia mensalmente para o seu sustento, quando não era provido pela comida trazida por Leonor, ele comprava a comida e ainda sobrava para juntar uma quantia bastante significativa. Além disso, sendo Leonor uma escrava doméstica, ela também conseguia juntar uma quantia ainda maior. Neste momento, as palavras do preto Procópio tornam-se bastante reveladoras para a análise principal de nosso trabalho, pois ele afirma que recebia uma quantia de 16 mil réis para o seu sustento. Ora, Procópio era alugado; sendo assim, a companhia deveria pagar um valor previamente combinado a sua senhora e além disso ainda concedia um valor específico diretamente ao escravo. Apesar de não ser um escravo ao ganho, Procópio tinha um valor mensal que poderia administrar, e que mesmo não sendo suficiente para lhe prover a liberdade seria uma importante justificativa para os ganhos adicionais que fazia com os roubos das malas.

Além das considerações que foram feitas até aqui, uma outra questão que nos chama muito a atenção é a quantidade de pessoas envolvidas nesta trama de interesses e de luta cotidiana pela liberdade. A cada depoimento um nome era citado e mais um componente da rede era revelado. No caso de Procópio, além de seus parceiros de acusação e de Juviano, que já havia prestado depoimento, ele adiciona mais dois elementos, Leonor, sua namorada, e Antônio, um escravo amigo que teria pedido para guardar os pertences em sua senzala. Mas as suas revelações não param nestes dois, pois a conclusão de seu depoimento nos permite elaborar a hipótese de que esta rede envolvia muitas pessoas, muitas delas que não foram sequer ouvidas,

¹⁶ Ibidem.

mas que mesmo indiretamente tinham participação no caso. Quando lhe foi perguntado se quando ele subtraía os objetos tinha ajuda de alguém, respondeu que:

“(...) na maioria das vezes era nos fundos dos saveiros e que alguns companheiros via mas que elle respondente sempre lhes dava algumas cousas para elles não publicarem, disse mais que os furtos mais importantes forão praticados era auxiliado pelo trabalhador da mesma estação João Gonçalves Couto, tanto assim que uma vez o dito Couto levou para sua residência uma cachinha de madeira que se achava fechada a chave, e que no dia seguinte quando elle rspondente recebeu as chaves perguntou o que havia achado dentro da cachinha e que Couto respondeu que tinha achado uns brincos e umas cousa a toa, disse mais que é verdade que por diverças vezes elle respondente tinha cometido esses furtos mais que sempre forão cousas insignificantes porem sabendo o dito Couto disso empregasse como trabalhador na mesma estação e quando elle respondente abria as malas o dito não se contentava com objetos de pequeno valor (...)”.¹⁷

O silêncio era comprado através de algumas coisas que eram dadas para os trabalhadores que assistiam ou tinham ciência dos furtos. Não sabemos o número desses trabalhadores, mas imaginamos que não seria um número pequeno, tendo em vista a necessidade do emprego de várias pessoas no trabalho da estação. Além disso, Procópio afirma a participação direta de João Gonçalves Couto e, curiosamente, não cita o nome de Vicente. Assim, podemos supor que há uma preocupação em preservar o companheiro de cativo Vicente, evidenciando uma parceria mais estreita no negócio. Ao contrário, quando fala do português, deixa de lado o tom de pouca importância e assume uma posição acusatória, dizendo que nas diversas vezes que havia cometido os furtos afanou coisas insignificantes, mas que ao saber disso, o mesmo Couto se empregou como trabalhador da estação. Segundo Procópio, todas as vezes que abria as malas e achava coisas de pequeno valor, o português não se contentava e que na última vez que o fizera, o mesmo Couto havia ficado com várias peças de roupas de homem e de mulher, além de uma caixa de veludo colorida contendo um par de brincos de brilhante que foi levado para casa através de Alfredo, filho de João Couto.

As acusações feitas contra o português Couto demonstram que o golpe das “chaves da liberdade” era praticado essencialmente pelos escravos, mas que um homem livre pobre era admitido na rede de cumplicidade, talvez por precaução, de

¹⁷ Ibdem, p. 13.

forma que também não desvelasse a trama praticada bem antes de sua entrada na Companhia Mauá. A paciência e a discrição eram as principais armas que permitiriam o sucesso das ações e, talvez, a cobiça em conseguir valores mais expressivos fosse o principal perigo em ter todo um trabalho arruinado. Parece que a cobiça de Couto foi crucial para a descoberta da trama, levando todos a serem investigados como autores de crimes contra o patrimônio dos passageiros e que faziam a baldeação dos saveiros que chegavam do Rio de Janeiro através da Baía de Guanabara para o trem que tinha como destino Petrópolis, a cidade imperial.

No depoimento de Vicente, escravo do coronel Manoel Luís Alves, de trinta e tantos anos presumíveis, solteiro, filho de Rita, natural da Freguesia de Guia, em Estrela, assim como todos, à exceção de Procópio, as acusações são veementemente negadas. Segundo Vicente, em ocasião nenhuma ela presenciara a prática dos furtos, a não ser em um dia de domingo, sem se lembrar da data ao certo. Ao chegar na Estação de Mauá, encontrou Procópio, Couto, Juviano, o moleque Amâncio e o vigia da estação e que de longe percebeu que todos buliam nas bagagens depositadas. Mas que ele jamais havia participado de qualquer coisa, pois só teria recebido uma camisa branca já usada, o que não configuraria culpa alguma neste negócio.

Para Vicente, ele não deveria interferir nos fatos ocorridos, pois estava presente um trabalhador branco, o português João Couto, que teria a responsabilidade de delatar os furtos que haviam sido praticados e, como não o fizera, deveria ser o maior culpado. Assim, há uma clara preocupação em proteger Procópio, seu companheiro de cativo, pois além de acrescentar outras pessoas que também tinham participação nos furtos, visivelmente Vicente procura dar uma maior proporção à culpa que Couto teria.

Mediante os depoimentos, o subdelegado imediatamente executou o auto de informação para a busca e apreensão na casa do português João Gonçalves Couto, na senzala de Antônio, escravo de Joaquim Alves Coelho e na casa da viúva Porcina Maria Porciuncula e Mello, de forma que pudesse recuperar os objetos furtados na Estrada de Ferro Petrópolis. O resultado desta busca e apreensão nos revela o desfecho do caso, demonstrando quem eram os principais responsáveis pelos acontecimentos. Além disso, estes documentos nos apresentam detalhes, vestígios ou minúcias que são extremamente importantes para o prosseguimento de nossa abordagem, pois existem vários elementos que corroboram com a nossa idéia de que Estrela era cenário de uma forte confluência de características sociais do rural e do urbano.

A diligência de busca e apreensão iniciou-se pela casa de João Gonçalves Couto, onde foi procedida a mais minuciosa busca, examinando-se todas as salas, quartos e lugares, fazendo-se abrir as portas fechadas e nada foi encontrado. Da mesma sorte, foi feita a inspeção na casa do senhor Joaquim Alves Coelho, que franqueou a senzala onde vivia o seu escravo Antônio, onde foram encontrados dois baús fechados a

cadeado, que foram abertos com as próprias chaves de Procópio, e continham um total de 109 objetos, entre eles meias, lenços, gravatas, leques, chapéus. Como podemos perceber, os objetos encontrados com Antônio eram de valor insignificante, apesar da quantidade expressiva. No máximo encontramos alguns pares de brincos de ouro ou brilhante que se encontravam dentro de caixinhas de veludo.

Contudo, a diligência não se restringiu a esta apreensão e as autoridades delegadas para este trabalho dirigiram-se até a casa de dona Porcina Maria Porciúncula e Mello, que permitiu a entrada no quarto do preto Procópio, onde também foi encontrado um baú pequeno contendo mais 54 objetos, sendo que neste lote a presença de bens feitos de ouro, diamantes é mais expressiva, nos permitindo supor que Procópio preocupava-se com os objetos mais valorizados, ocupando-se pessoalmente com a sua guarda.

A partir deste momento a situação começa a ficar ainda mais interessante, pois a senhora de Procópio assina um termo de entrega, onde dispõe outros objetos para o subdelegado, sendo que neste caso dos 58 objetos que estavam em seu poder a maioria eram, presumidamente, de valor significativo, pois entre eles encontravam-se relógios de ouro, brincos de brilhante, braceletes de ouro e prata, entre outros. Além destes objetos, o termo de entrega feito por dona Porcina também continha 362 mil réis, parte do valor que Procópio havia referido em seu depoimento. Interrogada sobre o dinheiro e as jóias que estavam em seu poder, respondeu que nada sabia de furtos e roubos que ocorriam na estação. Segundo ela, o dinheiro foi entregue por Luíza, uma escrava amiga de Leonor, que pertenciam ao senhor Joaquim Alves Coelho e que os objetos foram todos levados para a sua residência por Procópio.

Neste caso, a senhora Porcina também participava da rede de cumplicidade, pois recebera a escrava Luíza, que era amiga de Leonor, que era amasiada de Procópio, que era amigo de Antônio, que também era de propriedade de Joaquim Alves Coelho, portanto compartilhava a mesma senzala com Leonor e Luíza, senzala esta onde se encontrava a maior parte dos objetos roubados por seu amigo Procópio. É proposital esta descrição confusa que pretendemos registrar, pois para nós esta confusão também é um sinal bastante forte das complexidades sociais que se configuraram na região onde se situava a vila de Estrela.

A complexidade e a confluência social que estamos apresentando tornam-se ainda mais flagrantes quando isolamos a figura de Procópio para posteriormente contextualizá-lo em toda esta situação. Apesar de ser denominado como um preto, na verdade Procópio era um crioulo natural da Freguesia de Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba, na vila de Estrela, onde vivia desde o seu nascimento e que trabalhava havia mais de dez anos como empregado na Companhia Mauá. Procópio era alugado, uma modalidade de trabalho escravo muito mais recorrente no setor urbano, o que não significa a sua completa inexistência no setor rural. Era amasiado com uma escrava de

outro senhor, Leonor, e, além da relação que mantinha com outros escravos alugados na estação, também tinha a confiança de Antônio, possivelmente o escravo mais velho da senzala localizada na propriedade de seu senhor, o que representa um posição de liderança entre os seus pares. Uma outra questão bastante interessante revela-se quando houve a diligência na casa de dona Porcina, proprietária de Procópio, pois segundo o relato das autoridades, abriu-se “a porta do quarto do escravo”. Todo este relatório demonstra o tamanho expressivo da autonomia de que Procópio desfrutava, sendo o principal elemento de uma extensa rede de agentes sociais que se solidarizavam e tinham cumplicidade. Além disso, Procópio também era “mentor” do plano discreto e silencioso que poderia promover a liberdade de sua pessoa e a de outros escravos que estavam em sua volta.

Apesar da formação de uma longa rede de interesses que revela a diversidade das interações sociais que tiveram vulto na região, parece que no final das contas Procópio foi o único a ser responsabilizado por tudo que havia acontecido. A situação de João Gonçalves Couto não temos como saber, pois como homem livre, foi aceita a sua solicitação de que seu processo deveria tramitar em separado dos escravos. Quanto a Vicente, o seu senhor, o coronel Manoel Luís Alves contratou um advogado de defesa e, possivelmente usou sua influência política, pois o acusado foi absolvido. Já Procópio foi condenado a oito anos de galés, 20 açoites e um ano de ferro no pescoço. Após a apelação feita por seu curador público, foi-lhe imposta a pena de quatro anos de galés, 10 açoites e 15 dias de ferro no pescoço, sendo que a sua senhora deveria pagar as custas do processo.

Proprietário das chaves, Procópio sem dúvida era o principal responsável pelos delitos cometidos na Companhia Mauá, entretanto, não era o único. Pois uma complicada teia de interesses desvela-se no decorrer de seu processo de apelação, onde incluem-se senhores, homens livres pobres e escravos. Toda essa complicada relação compôs-se em função das condições possíveis mediante o avanço da modernização urbanística que avançava no ritmo do vapor que se soltava das embarcações e das locomotivas que modificavam não apenas o transporte responsável pelo escoamento da produção para o litoral, mas também os padrões sociais que por sua posição propícia tornava a vila de Estrela um lugar de confluência entre os padrões de sociabilidade do campo e da cidade.

Não estamos diante de nenhum processo revolucionário, com objetivos ambiciosos, marcado por um perigo mortal para a ordem que era tão prezada pela elite senhorial. Entretanto, o caso do preto Procópio e das “chaves da liberdade”, que incluía uma extensa lista de companheiros e cúmplices interessados em aumentar os ganhos a que regularmente tinham acesso ou até mesmo serem felicitados com uma tão bem vinda liberdade, nos mostra que a luta contra o cativo poderia ter outros traços além da face da violência. Os escravos, assim como todos os seres humanos, mesmo

gozando de prestígio com seus senhores ao ponto de ostentarem uma autonomia ampliada, desejavam a liberdade acima de qualquer outra coisa. Este caso é um bom exemplo para nos mostrar que a história da luta pela liberdade na região do Recôncavo da Guanabara não se restringiu à fuga e à formação de quilombos. Ao contrário, alcançou níveis muito mais prolongados, atingindo um padrão que exigia um avançado grau de conhecimento sobre visão de mundo dos escravos, bem como a forma como era percebida a vida social pelos elementos que compunham os demais segmentos sociais.

Assim, podemos afirmar que um estudo sistematizado sobre o escravismo pode ser um estudo que ultrapassa a construção do conhecimento sobre os próprios escravos, pois estes enquanto agentes sociais não viviam isolados na sociedade, pois usavam a sua capacidade humana para formar interações sociais que alcançavam outros elementos da complexa sociedade escravista. Ao concentrarmos nossa atenção em uma região de passagem, aproveitando as articulações culturais que aconteciam em um espaço de circulação econômica, podemos colher conclusões reveladoras que podem contribuir significativamente para a produção historiográfica que tem se multiplicado a respeito do tema. Sendo assim, estas contribuições podem ser ainda mais preciosas, se houver um despertar corajoso para os estudos regionalizados que, aliados a uma microanálise, podem ser desafiadores dos determinismos que foram estabelecidos pelos estudos generalizantes.

1. Fontes

Arquivo Nacional. *Corte de Apelação (Escravos)*. Caixa 3668. Processo 6813. Vila de Estrela, 1870.

Arquivo Nacional. *Corte de Apelação (Escravos)*. Maço 131. Nº 1046. Vila de Estrela, 1880.

2. Referências bibliográficas

BEZERRA, Nielson Rosa. Rebelião e Repressão na Baixada Fluminense – Século XIX. In: *Hidra de Igoassú: Caderno de Textos de História Local e Regional*. Ano II – Edição Especial. Duque de Caxias, Clio, 2000. P. 25-32.

BEZERRA, Nielson Rosa. Tensões e interações das relações sociais em torno do regime escravista na Freguesia de Santo Antonio de Jacutinga. In: *Revista Pilares da História: textos sobre a História de Duque de Caxias e a Baixada Fluminense*. Ano II – Nº 2 – maio de 2003.

BURKE, Peter. *A Escrita da História: Novas perspectivas*. São Paulo: Unesp, 1992.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

- FRANCO, Maria Sílvia de Carvalho. *Homens Livres na Ordem Escravocrata*. São Paulo: Ática, 1974.
- FREIRE, Gilberto. *Casa Grande e Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.
- FREITAS, Marcos C. *Da Micro-história à História das Idéias*. S. Paulo: Cortez, 1999.
- FRÓES, Vania. *Município de Estrela (1846-1892)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF, 1974.
- GOMES, F. S. *História de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro – século XIX*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Unicamp, 1992.
- GOMES, F. S. e SOARES, Carlos Eugênio L. Dizem as quitadeiras... Ocupações urbanas e identidades étnicas em uma cidade escravista: Rio de Janeiro, século XIX. In: *Acervo: Revista do Arquivo Nacional*. Vol. 15. Nº 2. Julho/Dezembro, 2002, p. 3-16.
- GUINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes: o cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- GUINZBURG, Carlo. *A Micro-história e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Bertrand, 1989.
- LEVI, Giovanni. *A herança imaterial: Trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- LINHARES, Maria Yeda Leite. *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Campus, 1990.
- MACHADO, Maria Helena P. T. Em torno da autonomia escrava: uma nova direção para a história social da escravidão. In: *Revista Brasileira de História: Escravidão*. V. 8 – Nº 16. São Paulo, 1988. P. 143-160.
- PERES, Guilherme. *Baixada Fluminense: os caminhos do ouro*. Duque de Caxias: Consócio de Edições, 1996.
- PERES, Guilherme. *Tropeiros e viajantes na Baixada Fluminense*. São João de Meriti: IPAHB, 2000.
- REIS, João José e SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- REIS, J. J. e GOMES, F. S. *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- REVEL, Jacques (Org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998.
- RUSSEL-WOOD, A. J. R. Através de um prisma africano: uma nova abordagem no estudo da diáspora africana no Brasil Colonial. In: *Revista Tempo*. Vol. 6 – Nº 12. Niterói, Dezembro, 2001, p. 11-50.
- SOARES, Carlos Eugênio L. *Zungú: rumor de muitas vozes*. Rio de Janeiro: APERJ, 1998.
- SOARES, Carlos Eugênio L. *A capoeira escrava e outras tradições no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.
- THORNTON, John. *A África e os africanos na formação do Mundo Atlântico (1400-1800)*. Rio de Janeiro: Campus, 2004.
- VAINFAS, Ronaldo. *Micro-história: Os protagonistas anônimos da História*. Rio de Janeiro: Campus, 2002.



MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE UMA CIDADE

Jorge Luis Rocha¹

São João de Meriti, município do Estado do Rio de Janeiro, parte da Baixada Fluminense, tem uma história muito antiga que, para os chamados *Tempos Modernos*, remonta às primeiras décadas da colonização portuguesa. Sua região, pode-se dizer, *assistiu* aos engenhos e engenhocas de açúcar, aguardente de cana e mantimentos se espalharem durante os séculos XVII e XVIII até terem de compartilhar espaço com as fazendas e situações de café e de criações variadas no século XIX. Mais tarde, recebeu as chácaras que precederam, enfim, o surgimento do grande aglomerado urbano de hoje, com o loteamento desenfreado que tanto marcou a história local no século agora passado.

Entretanto, desse processo histórico de ocupação do território e de transformação das formas de apropriação e utilização do solo, poucos indícios ainda podem ser encontrados no município. Espalhados e pouco conhecidos até pelos próprios habitantes, sua recuperação aprofunda e modifica o conhecimento da histórica meritiense, hoje mais baseada em analogias estapafúrdias e na imaginação de historiadores que, por vezes, estão preocupados em preservar a memória da epopéia – nem sempre heróica – da elite meritiense.

A identificação e o cadastramento do patrimônio arquitetônico *sobrevivente* foram a possibilidade tentada para reconstruir uma história verdadeiramente popular. *E assim...* Entre 1996 e 1997, com o apoio da Prefeitura Municipal, elaborou-se um inventário de imóveis e lugares considerados de valor histórico e cultural para a comunidade. Nosso parâmetro metodológico consistiu em acompanhar roteiros previamente escolhidos a partir do estudo da história regional. Rios, caminhos terrestres, estradas ferroviárias e rodoviárias eram relacionados e visitados na medida em que revelavam a importância de seus papéis na ocupação e desenvolvimento locais

¹ Professor de História Econômica da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Duque de Caxias (FEUDUC). Chefe do Núcleo de História Oral e Visual do Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro.

e nos serviam de ponte para o passado e a realização de um inventário de pelo menos parte do processo.

O trabalho ora apresentado pretende relatar de forma simples – quase intimista e saudosa – alguns aspetos da pesquisa original que acabou abandonada quando o apoio institucional foi retirado. Esperamos poder assim preservar aquele projeto e, ao mesmo tempo, mostrar um pouco do que foi coligido.

1. Um pouco da história local

De acordo com a visão tradicionalmente aceita pelos historiadores – e da qual não existem ainda sinais contrários substanciais para não aceitá-la –, os primeiros núcleos de povoamento no interior das terras que cercam a Baía da Guanabara, durante a segunda metade do século XVI, se organizaram de acordo com os interesses expressos pelas práticas mercantis estabelecidas pelos colonizadores portugueses: a colônia deveria produzir o que a metrópole não tinha condições de fazer, sem concorrer com ela e com o máximo de lucratividade. Deu-se, então, a exploração da terra sob o tacionamento da busca incessante de lucros e poder, que foi caracterizada pela agricultura monocultora, latifundiária e escravista. O que não impediu o florescimento da produção daqueles gêneros agrícolas voltados à sobrevivência diária dos pioneiros e suas famílias e que, mais tarde, viria a marcar o perfil da produção agrícola regional.

Rapidamente, à volta da – ainda – *Vila de São Sebastião do Rio de Janeiro*, se estabeleceram culturas de gêneros de exportação e subsistência. Os primeiros passos dados no sentido de ocupar a área que, em nossos dias, corresponde a São João de Meriti e arredores, datam de aproximadamente 1566, quando as primeiras doações de terras começaram a ser feitas pelo governo colonial, sob a forma de lotes chamados *sesmarias*.

No atual estágio de conhecimento sobre o passado fluminense, acreditamos que, à medida que se implementava a agricultura e a criação de animais, intensificando o povoamento do interior, pequenos povoados nasceram para facilitar a circulação de mercadorias das regiões produtoras e o provimento de suas necessidades. Por esse raciocínio, o povoado situado em uma elevação fronteiriça à baía, diante da foz do rio Meriti, cresceu até receber o reconhecimento real pelo alvará régio de dez de fevereiro de 1647: *São João Batista de Trairaponga*. A igreja matriz – sede administrativa e religiosa da freguesia – foi deslocada algumas vezes de lugar de acordo com as circunstâncias, tendo recebido outras denominações quando, em 1747, voltou a localizar-se às margens do rio do qual tomou seu nome, passando a chamar-se oficialmente *São João Batista de Meriti*².

² Dados retirados da *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1959, volume XXII, pp. 413-415.

Embora na região as propriedades rurais não fossem muito extensas e o número de escravos relativamente pequeno, se comparados aos de outras áreas tidas como “de ponta” da economia colonial (como as do Nordeste, por exemplo), em fins do século XVIII as atividades agrícolas e comerciais permitiram a efetiva ocupação do território e a formação de uma elite local relativamente enriquecida. Neste período, Meriti atingiu seu apogeu econômico-social.

A expansão cafeeira fluminense, nos primórdios do século seguinte, fez progredir, com o transbordo de mercadorias e passageiros, muitas freguesias da região. Entre elas, *Iguaçu*, que foi elevada à condição de sede de um novo município criado em 1833 – no bojo de uma série de iniciativas administrativas típicas do período regencial. Sob sua jurisdição reuniram-se os principais povoados do oeste da Baía da Guanabara; inclusive, Meriti.

As transformações econômicas e sociais ocorridas ao longo do século XIX tornaram superado o regime monárquico. O desenvolvimento do capitalismo em nosso país minou as relações de produção escravistas que começaram, lentamente, a ser substituídas pelo trabalho assalariado e assemelhados. A monarquia, defensora dos interesses dos proprietários de terras e escravos, não conseguiu atender aos interesses dos novos grupos sociais emergentes patrocinadoras e principais beneficiárias do golpe de Estado que instalou a República no Brasil.

De modo geral, as ferrovias implantadas a partir de fins dos oitocentos, permitiram o progressivo abandono das vias fluviais e dos caminhos terrestres – e os seus inconvenientes – possibilitando a incorporação, ao crescimento da Cidade do Rio de Janeiro, de suas circunvizinhanças. A este processo somaram-se as obras de saneamento e a abertura de estradas de rodagem.

Em nossa pesquisa ficou demonstrado que as linhas férreas permitiram a ampliação do aglomerado urbano primitivo nascido às margens do rio Meriti. Dos arredores das estações expandiu-se em outras direções acompanhando o desenvolvimento da cidade.

Um exemplo: no Censo de 1920 o povoado, já transformado em distrito de *Nova Iguaçu* – o nome mudara um pouco antes – e denominado então *Pavuna*, possuía 8.255 habitantes. Era o segundo em densidade demográfica na região à qual pertencia. Vinte anos depois, já com o nome de *Meriti*, contava com 39.569 moradores. As atividades econômicas ligadas à agricultura haviam sido substituídas definitivamente por aquelas relacionadas ao comércio e à prestação de serviços. A ocupação do solo ganhou novas dimensões, agora ligadas ao processo de loteamento das antigas fazendas e sítios, que cederam lugar aos bairros mal planejados. O loteamento trouxe a especulação e a grilagem. Grosso modo, ao longo das décadas de 1930 e 1950, se estabeleceram as bases da “cidade dormitório” que hoje o notabilizam – pejorativamente.

Após um breve período sob a jurisdição do município de Duque de Caxias, criado em 1943, o processo de emancipação política do distrito, articulado por representantes das famílias tradicionais, foi concluído em 1947. O primeiro prefeito eleito foi o Sr. José Manhães, ligado ao Partido Social Democrático (PSD), cuja “máquina eleitoral” fora muito bem montada durante os anos de intervenção estadual pós-Revolução de 30.

Hoje, as principais atividades econômicas restringem-se às indústrias de transformação e ao comércio de gêneros alimentícios, tecidos em geral, ferragens, eletrodomésticos, armarinhos, calçados e medicamentos.

Já os movimentos de ocupação e utilização do solo caracterizam-se pelo reloteamento, em sua maioria. A população atingiu a marca de 449.562 habitantes, dos quais 233.673 são mulheres³. São João de Meriti integra a área metropolitana da Cidade do Rio de Janeiro, no que se convencionou chamar *Grande Rio de Janeiro*. Limita-se com Nova Iguaçu e Rio de Janeiro, ao norte e ao sul, respectivamente; e a leste e a oeste com Duque de Caxias e Nilópolis.

2. Ferrovias

Originalmente construídas com capital estrangeiro, especialmente o inglês, durante a expansão do capitalismo europeu – que assumia em alguns países sua forma monopolista e financeira com a associação entre banqueiros e industriais –, as chamadas *linhas suburbanas*, partindo da capital em direção ao interior da Guanabara, se tornaram imprescindíveis à redefinição da história local recente.

Para São João de Meriti são de especial atenção a *Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brasil*, seus ramais *Belford Roxo* e *São Mateus* e a pequena seção que ligou estas duas ferrovias: o *Ramal Circular da Pavuna*. Todos hoje incorporados à empresa *Super Via*.

2.1. O Ramal Belford Roxo

Esta via ligava a *Quinta do Caju*, no bairro carioca de São Cristóvão (mais tarde chamada *Estação Francisco Sá*), às represas do Rio D'Ouro (*Estação Ponta-dos-Trilhos*). Inaugurada em 1876, com cerca de 53 quilômetros de extensão, era de propriedade particular e fora batizada como *Estrada de Ferro Rio D'Ouro*. Suas obras foram concluídas em 20 de março de 1882, quando foi transferida ao poder público e passou a compor a *Estrada de Ferro D. Pedro II*⁴. Construída inicialmente para transportar material e para a manutenção da adutora que foi instalada na serra, passou a levar passageiros um ano após ser encampada pelo Governo Federal. Chegou a

³ Dados do Censo de 2000.

⁴ Guimarães, Benício. *O vapor nas ferrovias do Brasil*. Petrópolis: Ed. Jornal da Cidade, 1993, p. 55.

alcançar 146 quilômetros de extensão, em meados da década de 1920, passando por localidades como *Jaceruba*, *Tinguá* e *Xerém*; entre outras. Posteriormente foi incorporada ao patrimônio da *Estrada de Ferro Central do Brasil* – nova denominação dada à *D. Pedro II* pelos dirigentes do regime político instalado em 1889 – receosos com os *fantasmas* da monarquia. Viria, então, a compor a “Linha Auxiliar” ou “Linha 2”, como era chamada quando se estendia das estações de *Alfredo Maia*, no Rio de Janeiro, até *Belford Roxo*⁵. Situação que permanece, mesmo após a privatização de nossa malha ferroviária.

Em Meriti esta ferrovia ergueu as estações de *Pavuna*, inaugurada em 15 de janeiro de 1883; *Vila Rosali*, de 1929; assim como *Agostinho Porto* e *Coelho da Rocha*, cujas datas de instalação não foram encontradas na bibliografia consultada⁶.

A volta de cada parada mencionada formaram-se núcleos que deram origem a diversos distritos e bairros meritienses. Sua evolução se deu sem qualquer planejamento. A paisagem urbana que se descortina agora é a típica das áreas populosas da Baixada Fluminense: trânsito intenso e caótico nas horas de maior movimento, ruas mal traçadas e sujas com variado comércio – formal e informal – e serviços.

Uma caminhada, seguindo o antigo traçado da ferrovia, atravessa os 1.º e 3.º distritos do município pelos bairros do *Centro*, *Vila Rosali*, *Agostinho Porto* e *Coelho da Rocha*. É um simples passeio que – ainda assim – resgata de maneira algo *ingênuo* o processo de urbanização desses logradouros facilitado pela ferrovia, em especial durante as décadas de 1930 e 1950. Ainda estão presentes na paisagem desses dois importantes pólos econômicos muito do casario e das praças erguidos no período referido. Pelo lado esquerdo percorre-se a *Rua da Matriz*, antes “Rua do Encanamento”, devido às tubulações que fizeram a ligação da capital com as represas do rio D’Ouro. É um caminho pouco sinuoso, em declive suave, tendo sido um de seus trechos transformado em “calçadão”⁷. Nela concentram-se os principais pontos comerciais dos dois distritos alcançados pelo roteiro. Multiplicam-se as lojas de armarinho, roupas, calçados e medicamentos; quer isoladamente ou em pequenas galerias comerciais. Outra presença a se destacar é a do setor de serviços, com academias de ginástica, escolas, bares e lanchonetes.

Neste roteiro avulta pela sua importância para a história local, o conjunto arquitetônico formado pela *Praça Getúlio Vargas*, a *Igreja de São João Batista* e o

⁵ Brito, Nascimento. *Meio século de estradas de ferro*. Rio de Janeiro: e/ed., 1961, p. 177.

⁶ Vasconcellos, Max. *Vias brasileiras de comunicação*. Rio de Janeiro: Cons. Nac. de Geografia, s/d., pp. 27e 33.

⁷ Alguns dados foram retirados de Medeiros, Arlindo. *Memória histórica de São João de Meriti*. São João de Meriti: edição do próprio autor, 1958.

Jazigo da Irmandade do Sagrado Coração. A praça, referida pela população como *Praça da Matriz*, está localizada na confluência das ruas Manuel Teles com Matriz. Foi inaugurada oficialmente em 10 de março de 1891, sofrendo sucessivas reformas que diminuíram sua área e modificaram suas formas sensivelmente. A Igreja teve sua construção iniciada em 1875 sob o patrocínio das famílias que representavam sua elite agrícola e mercantil. Em 1932 passou a sede da paróquia. O antigo jazigo pertencia ao *Cemitério da Irmandade do Sagrado Coração*. Esta foi fundada em 27 de julho de 1919, sob a administração do padre Plácido de Broders. Posteriormente, o cemitério foi encampado pelos órgãos públicos e transferido para outro local. A área acabou ocupada pelo Educandário D. Pedro de Alcântara, hoje, Colégio Fluminense.

No bairro de Agostinho Porto, encontra-se a *Praça Castelo Branco*, localizada na confluência da rua Coelho da Rocha com avenida Carioca – próxima à Rodovia Presidente Dutra (BR-116). Com seu formato retangular, pequenos jardins e bancos feitos de cimento, sobressai o *Monumento à Bíblia* que, anteriormente, encontrava-se na já mencionada Praça Getúlio Vargas, Centro. A praça já se chamou *Carioca* e foi criada no processo de loteamento da área que deu origem ao bairro, executado pela *Empresa Cavalcante e Junqueira* na década de 1920.

Outra importante igreja relacionada no inventário que inspirou este trabalho é a de *Nossa Senhora das Graças*. Localizada ao lado da Praça Castelo Branco, tem forte sentido de verticalidade e traços influenciados pela arquitetura italiana. Destacam-se as janelas arcadas e os vitrais coloridos. No interior há um grande painel pintado sobre o altar-mor. Inaugurada em 1949 pelo Monsenhor José Boggiani, sua construção foi financiada por doações feitas pela população e pelo próprio religioso, que, inclusive, participou do planejamento e execução da planta e das obras do templo⁸.

Outros testemunhos do passado recente poderiam ser elencados a partir deste roteiro, mas preferimos fazê-lo em uma próxima oportunidade.

2.2. Ramal São Mateus

Começava nas proximidades da *Estação de Alfredo Maia* (r. Figueira de Melo/RJ) indo até *Porto Novo do Cunha*, Minas Gerais. Chegou a ter 167 quilômetros de extensão e chamava-se *Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil*. Hoje está reduzido à condição de ramal da Linha 2 (ou Auxiliar), indo das estações de *Costa Barros a Eng. Pedreira*. A antiga estrada foi construída com capitais ingleses, pelo engenheiro Paulo de Frontin, sendo inaugurada em 29 de março de 1898. Também acabou incorporada à antiga Central do Brasil, em 1903, quando recebeu o atual nome⁹. As principais paradas

⁸ Informações sobre os locais foram selecionadas da obra *São João de Meriti: um balaio de idéias*. Rio de Janeiro: Fábrica de Livros, 2000; de minha autoria, pp. 54-56.

⁹ Guimarães, B. *Op. cit.*, p. 53.

desta linha eram: *Triagem, Magno, Rocha Miranda, São Mateus, Rocha Sobrinho, Andrade Araújo e Japeri*. Dentro do município de São João de Meriti: *São Mateus*, inaugurada em 11 de setembro de 1910, segundo o historiador Arlindo de Medeiros;¹⁰ *Tomazinho*, sem data conhecida e hoje inexistente; e a de *Éden*, de 29 de dezembro de 1914¹¹.

Nosso roteiro de visita cobriu exatamente as ruas e bairros adjacentes ao percurso da ferrovia que incentivou a ocupação moderna da zona do 2.º distrito (São Mateus) de São João de Meriti, por volta da primeira metade do século XX, criando os bairros de *São Mateus, Tomazinho, Éden* e parte do *Grande Rio*.

O que era antes uma zona agrícola, cortada por pequenas estradas e riachos, tornou-se urbana e reúne elementos arquitetônicos desse último período, compreendendo tanto antigas edificações restantes dos núcleos gerados pela ferrovia como construções mais recentes. A área central do distrito, tomada como ponto de partida de nova caminhada pela história local, foi loteada a partir dos terrenos inventariados no espólio do sr. José Diez de Lima, por sua vez, cessionário do sr. Nicolau Luiz Cardoso Guimarães (em 1927). Nosso ponto de chegada foi a *Praça Aldo de Albuquerque*, mais conhecida pelos moradores como *Praça de Éden*. Esta localidade nasceu a partir do loteamento desenvolvido pela *Companhia Segurança do Lar*, nos anos 30.

Nossa tentativa de preservação do passado histórico meritiense sugeria a recuperação da antiga Estação de Éden, que passou a pertencer à vida e ao imaginário da população local. Os mais idosos costumam lembrar suas infâncias “atemorizadas” pela ação de uma bruxa que perambulava pelas imediações no início da década de 1930. Nessa época, o bairro chamava-se *Itinga* (“águas claras”) e a lenda foi criada pela empresa de loteamento para chamar a atenção. Com o tempo acrescentou-se à história o detalhe de que a personagem se escondia na estação, então abandonada¹².

2.3. Ramal Circular da Pavuna

Aberto ainda no princípio do século XX para ligar as estradas de ferro Rio D'Ouro e Melhoramentos do Brasil, teve suas estações inauguradas, respectivamente, em 11 de setembro de 1910, *Vila Meriti* (depois, simplesmente *Meriti*); 27 de julho de 1911, *Eng. Belford* (Antônio Sales Nunes Belford, responsável pela obra – o costume popular “alterou” a grafia para Belford); 7 de julho de 1910, *Pavuna*. Na bibliografia consultada,

¹⁰ Medeiros, A. *Op. cit.*, p. 100.

¹¹ Vasconcellos, M. *Op. cit.*, p. 301.

¹² Rocha, Jorge L. *Op. cit.*, p. 41.

não constam as datas de inauguração das estações de *Costa Barros*, no Rio de Janeiro (então pertencente ao ramal) e *São Mateus*, que recebeu o nome de *Galdino da Rocha* até 1931¹³.

Sobre a Estação de São Mateus, no entanto, é possível afirmar que sua construção data de fins da década de 1910, pois no frontispício de seu prédio se encontra uma inscrição: "1918 – EFCB". Está localizada na confluência de dois caminhos terrestres muito antigos. O primeiro dirigia-se ao antigo *Porto da Pavuna* (foco original da ocupação territorial) e era conhecido pelos moradores como "Caminho Velho de São Mateus". O outro levava até a *Vila de Meriti*, em cuja margem foi construída a estrada de ferro. Desativado definitivamente na década de 1980, o leito está sendo transformado em áreas de lazer e ciclovias pela prefeitura local.

O ramal foi construído em terras de propriedade dos herdeiros do finado major Augusto César. Favorecidas pela facilitação do transporte, foram objeto de um projeto de loteamento realizado pela *Empresa Territorial Construtora Progressista*, em fins da década de 1920 (o projeto se estendia da rua major Augusto César até a r. Francisca César – antiga União).

O roteiro segue o percurso desta linha férrea, atravessando parte dos 1.º e 2.º distritos do município pelos bairros do *Centro*, *Eng. Belford* e *São Mateus*. Além do prédio da parada ferroviária, ainda existente neste último bairro, nas imediações, descobriu-se um casarão arruinado que a comunidade identifica como a *Casa da Raiz*. Construída no início do século XX, pelo sr. Inocêncio dos Santos, que foi funcionário público, delegado e vereador, a *Chácara Nhãnhã* encontra-se em precárias condições de conservação. Sua recuperação nos revelaria um dos aspectos mais ricos da história meritiense: o que se caracterizou pela formação de chácaras e granjas que precederam a atual fase da ocupação¹⁴.

3. Conclusão

Muito podemos aprender sobre nosso passado recente. O começo desse processo pode se dar com uma observação simples de construções aparentemente desinteressantes e velhas. Ao olho treinado a história pode estar ao alcance de nossas capacidades. Esperamos que este breve passeio tenha despertado novos comportamentos diante daquilo que vemos mas não enxergamos.

¹³ Vasconcellos, M. *Op. cit.*, p. 33.

Não confundir com a Estação de São Mateus do Ramal de mesmo nome. Embora sejam vizinhas, seus prédios e rede de trilhos são totalmente independentes.

¹⁴ Rocha, J. L. *Op. cit.*, pp. 56-57.



RIO DE JANEIRO: DESENVOLVIMENTO E RETROCESSO

*Tania Amaro*¹

Com este estudo, pretendemos analisar o desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro e sua relação com as regiões ao redor, mais especificamente com a Baixada da Guanabara², e como esse desenvolvimento foi influenciado pelos progressos técnicos dos transportes. É um estudo inicial, que tem como objetivo desenvolver uma dissertação em caráter de mestrado. Ainda, pretendemos contribuir para o desenvolvimento de pesquisas sobre a Baixada, tendo como ênfase a relação entre a ocupação da região e os meios de transporte nela utilizados.

A relação do Rio de Janeiro com a região do recôncavo guanabarinense é estreita, se dando desde os primórdios da colonização quando, em 1591, o Mosteiro de São Bento comprou parte das terras de Cristóvão Monteiro, recebendo, mais tarde, de sua viúva, outra porção. Formava-se, a partir daí, a mais antiga e importante fazenda localizada na região que hoje constitui o município de Duque de Caxias. A Fazenda de Iguacu, também conhecida como Fazenda de São Bento, ainda hoje tem de pé o prédio que lhe serviu de sede e, contígua a este, a Igreja de Nossa Senhora do Rosário. O primeiro engenho da fazenda, construído em 1611, funcionou ininterruptamente por trinta e cinco anos e sua produção era enviada para o Reino. Com a fundação dos engenhos de Campos, Camorim e Vargem Pequena, em terras mais produtivas e que exigiam menor

¹ Tania Maria Amaro de Almeida é licenciada e bacharelada pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ. Pós-graduada em História das Relações Internacionais pela mesma universidade. Lecionou História na rede particular de ensino. Trabalhou no Arquivo Nacional, na Divisão de Documentação Escrita – Seção do Poder Judiciário. Supervisionou o Projeto de Preservação dos Acervos Arquivístico e Bibliográfico do Museu Nacional de Belas Artes. Especialista em preservação de acervos documentais / patrimônio histórico. É sócia titular da Associação Brasileira de Conservadores e Restauradores – ABRACOR. Sócia fundadora da Associação dos Amigos do Instituto Histórico / CMDC. É Diretora do Instituto Histórico Vereador Thomé Siqueira Barreto, da Câmara Municipal de Duque de Caxias, onde supervisiona as atividades de preservação do acervo desse órgão.

² Consideramos aqui o conceito geográfico de Baixada ou Recôncavo da Guanabara, restringindo-nos à região do entorno da Baía de Guanabara (indo de Cachoeira de Macaú à Itaguaí).

aplicação de recursos em trabalhos de infra-estrutura, o engenho de Iguaçú foi se tornando obsoleto e anti-econômico. Mais tarde seria desativado.

Com o abandono dos canaviais, as terras de São Bento passaram a ser utilizadas, durante algum tempo, como pasto. Já no início do século XVIII, ali podia ser vista uma promissora lavoura de mandioca para a produção de farinha. Durante a invasão francesa de 1711, a fazenda de São Bento abasteceu com gêneros alimentícios as tropas que vieram de Minas para combater os invasores. Um novo engenho, movimentado por animais, seria inaugurado em 1870 e teria como finalidade aumentar a produção de farinha. É importante assinalar que, desde os primeiros tempos, a olaria da fazenda produziu tijolos, ladrilhos e telhas para si e para as construções do Mosteiro do Rio de Janeiro, além de comercializá-los.

Já no século XVIII, a relação da urbe carioca com a região se estreita ainda mais, através dos "caminhos" que ligavam a região das minas, quando o eixo econômico do Brasil em sua relação com Portugal, se voltou para o ouro do planalto mineiro. Com a necessidade do escoamento do ouro e o abastecimento da província mineira, a região da Baixada da Guanabara passou a ter importância estratégica, pois se tornou área obrigatória de passagem, por conta de seus rios, bem como pelas estradas que foram abertas através das serras para que o trânsito de mercadorias se desenvolvesse.

O "Caminho Novo" ou "do Pilar", aberto devido às necessidades oriundas da mineração, entre elas a de se abrir um caminho rápido, econômico e seguro, que ligasse o Rio de Janeiro à região das Minas Gerais, intensificou as relações daquela cidade com os portos da Estrela, Pilar e Iguaçú.

Sobre os caminhos que, partindo do Rio de Janeiro, atingiam as "Gerais", assim escreveu o historiador Guilherme Peres em seu *"Os Caminhos do Ouro"*:

"Durante o século XVIII, três eram os caminhos oficialmente reconhecidos entre o Rio de Janeiro, através da Baixada Fluminense e a região das Gerais.

Descritos em ordem cronológica de abertura tínhamos:

"Caminho Novo do Pilar" ou do "Guaguassú" ou ainda de Garcia Rodrigues Pais, aberto entre 1699 e 1704.

"Caminho Novo do Inhomirim" ou "Caminho de Bernardo Soares de Proença" ou "Caminho do Proença", aberto em 1724.

"Caminho do Mestre de Campo Estevão Pinto" ou "Caminho Novo do Tingúá", aberto em 1728.

Queremos assinalar que o adjetivo "novo" era aplicado à outro caminho que viesse surgir, encontrando-se dessa forma vários "caminhos novos" naquela época."³

³ PERES, Guilherme - 1996.

Todos esses caminhos, depois de subir a serra do Mar, se encontravam em Stº. Antônio da Encruzilhada, pouco antes de atingir a margem direita do rio Paraíba. Daí em diante, juntavam-se em um só caminho.

No século XIX, as freguesias da Baixada da Guanabara, região hoje conhecida como Baixada Fluminense, intensificam ainda mais suas relações com o Rio de Janeiro, abastecendo a capital com alimentos e madeira e passando a armazenar e escoar a produção do café do Vale do Paraíba, sendo áreas de investimento do capital privado alocado na abertura de estradas e na construção da ferrovia Barão de Mauá, principais vias de circulação de mercadorias do eixo Minas Gerais - Rio de Janeiro.

Portanto, podemos afirmar que a Baixada da Guanabara, ao longo dos séculos, constituiu-se como uma importante região de passagem entre o interior e o litoral. Esta posição estratégica contribuiu para transformações tanto na cidade do Rio de Janeiro como na própria região, revelando uma estreita interdependência econômica, social e cultural.

O Rio de Janeiro nasceu de uma forma diferente da maioria das cidades. Estas costumavam surgir através das povoações em locais possíveis à sobrevivência e à permanência de determinados grupos humanos. Após o povoamento inicial passavam à categoria de aldeias, vilas, até chegarem a ser cidades.

Entretanto, o Rio de Janeiro surgiu em um local pré-determinado, sendo uma cidade planejada que teria de ser implantada em local seguro e que garantisse a posse da Baía da Guanabara para os portugueses, pois o elemento fundamental da posição geográfica do Rio de Janeiro é a configuração dessa baía que constitui uma das reentrâncias mais notáveis do nosso litoral e por cuja posse lutaram os portugueses.

A cidade, no século XVI, foi fundada em uma praia entre a encosta do Pão de Açúcar e o morro Cara de Cão - a 1º de março de 1565. Porém, além do aspecto estratégico-militar, havia ali outros inconvenientes que deveriam ser superados, como a falta de terreno para a sua expansão e de terras para a lavoura e pastagens, o isolamento, a vulnerabilidade e a falta d'água. Assim, a cidade foi transferida, a 19 de fevereiro de 1567, para o morro de São Januário (chamado de Castelo, no século XVIII), após a vitória das tropas de Estácio e Mem de Sá sobre a resistência dos aliados franco-tamoios, onde ali puderam erguê-la em caráter definitivo e com uma situação estratégica singular, pois se situava a 60 metros de altura e à beira-mar, na parte ocidental da Baía da Guanabara, numa posição bastante privilegiada em relação aos planaltos centrais e em condições estratégicas excepcionais do ponto de vista militar. Contudo, somente no século seguinte, deu-se a posse definitiva, sob o ponto de vista urbanístico, da várzea e do sertão.

Os limites da cidade do Rio de Janeiro, no século XVII, eram dados pela ocupação das ordens religiosas: os jesuítas, que estiveram presentes na cidade de São Sebastião desde o momento de sua fundação, instalaram-se, definitivamente, até sua expulsão, no Castelo e fundaram engenhos na região do atual Largo da 2ª-Feira, no Engenho Novo, onde hoje estão os bairros de Inhaúma e Pilares e na região de São Cristóvão e Santa Cruz. A ordem de São Bento foi a primeira das ordens regulares a se instalar no Rio, depois dos jesuítas e, em 1590, instalou-se em uma granja com capela anexa, num outeiro próximo que recebeu o nome de São Bento, mais tarde rua Direita, hoje 1º de Março. Em seus terrenos, os beneditinos abriram uma rua, desde o fim da rua da Quitanda até a Prainha, hoje rua de São Bento. Os beneditinos estiveram presentes também, na região do recôncavo da Guanabara, em terras pertencentes hoje ao município de Duque de Caxias. Os carmelitas instalaram-se na ermida do Ó, em frente ao largo que dava para o mar (atual Praça XV) e, diferentemente das demais ordens, recusaram a oferta do morro próximo e permaneceram na planície.

Em 1592, vindos do Espírito Santo, chegaram à Guanabara os primeiros frades franciscanos, estabelecendo-se na ermida de Santa Luzia mas, em 1607, transferiram-se para o outeiro de Santo Antônio, que foi ponto de partida de intensa atividade missionária. A última ordem a se estabelecer na cidade foi a dos capuchinhos (franceses) que é um ramo dos franciscanos, em 1650, instalando-se no morro fronteiro ao de São Bento, na ermida de Nossa Senhora da Conceição.

Conclui-se, assim, que, durante essa centúria, a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro estava limitada geograficamente por essas ordens religiosas, tendo o centro de atividades urbanas se desenvolvido nesse espaço.

A população, até o século XVII, crescera com rapidez. A chegada de colonos portugueses e principalmente, o nascimento de mamelucos, propiciou a expansão pela planície, uma vez que o morro tornou-se pequeno, à medida desse crescimento. Daí a necessidade de conquistar a várzea, formada de vasto terreno e ladeada por quatro elevações: São Januário, Manuel de Brito (depois, São Bento), Conceição e Carmo (mais tarde, Santo Antônio). A descida para a várzea deu-se por três ladeiras: Misericórdia, Cotovelo (após, Castelo) e Poço do Porteiro (depois, da Ajuda). A primeira, por sua proximidade do mar, facilitou a conquista da várzea, tendo junto ao seu início, sido aberta a primeira rua do Rio de Janeiro, a "*rua Direita para a Misericórdia*" (mais tarde, em 1640, "*rua da Misericórdia*"). Além desta, em virtude das já comentadas ladeiras, surgiram as ruas Direita, São José e da Ajuda. Com o tempo, perpendicular ou paralelamente a essas ruas, foram abertas outras, além de travessas e becos com nomes das artes e ofícios elementares ou comércio nelas estabelecidos, sem quaisquer preocupações urbanísticas.

Como não havia planejamento urbanístico, o traçado da cidade apresentava quarteirões quadrangulares, sem uniformidade. As ruas, mau delineadas, resultaram

ou do caminhar dos habitantes pela orla marítima, encurtando distâncias ou fugindo dos alagadiços; ou do aforamento da marinha da cidade em 1646, que abrangia as praias da Peaçaba (depois, da Misericórdia) e de Manuel de Brito (atualmente onde está a Praça Mauá), e assim, as primitivas trilhas, picadas e atalhos transformaram-se nas principais vias públicas da cidade. De 1600 a 1699, deu-se a conquista da várzea através dessa expansão urbana não planejada e, em fins do século XVII, já se havia fixado na cidade, através de caminhos e dos núcleos de urbanização, o futuro da mesma.

O açúcar foi um dos responsáveis pelo desbravamento das terras em direção ao sul, através do surto de engenhos que representaram o mais importante fator econômico de desenvolvimento da cidade, nessa época. O século XVII foi o da monocultura de cana-de-açúcar, em torno da Guanabara e da parte norte da Capitania de São Tomé. Com a expansão da lavoura e indústria açucareira, a cidade e o porto do Rio de Janeiro experimentaram um relativo progresso. Porém, apesar da região possuir o melhor ancoradouro de toda a costa brasileira, não era grande, inicialmente, o número de embarcações que o procuravam, pois a Bahia era o centro administrativo e econômico da colônia. Contudo, a atividade açucareira contribuiu para o surgimento, em volta da Guanabara, de pequenos núcleos de povoamento que se comunicavam com o mar por numerosos rios que desaguavam na baía, fazendo crescer o número de habitantes e tornando a cidade do Rio de Janeiro e seu porto cada vez mais importantes. Para a região da urbe carioca, a Guanabara e seu recôncavo serviram de eixo e escoadouro, inaugurando a função do Rio de Janeiro como entreposto comercial e porto exportador para a metrópole.

É interessante apontar que a importância político-estratégica acompanha a econômica. E assim, o porto do Rio de Janeiro mereceu atenção especial desde quando os holandeses ocuparam o Nordeste, forçando o tráfico direto com Lisboa. Também destacou-se como elo de ligação entre o norte da colônia (Bahia e Pernambuco) e o sul afastado do litoral (São Paulo), chegando ao Rio da Prata. O porto do Rio de Janeiro foi o ponto de apoio fundamental para a fundação e manutenção da Colônia do Sacramento e ainda, para o povoamento do sul e centro-sul do Brasil.

No dizer de Charles Boxer, o século XVII bem pode ser chamado no Brasil, o "*século do açúcar*". Como a força da produção açucareira estava voltada para o mercado externo, o porto do Rio de Janeiro cresceu em importância, tornando-se um porto de açúcar, além de importar através do porto de Lisboa, artigos manufaturados europeus.

Estabelecidos no Rio de Janeiro, os portugueses conseguiram, pelo domínio da Guanabara e crescimento da importância de seu porto, garantir a continuidade de sua obra colonizadora.

Em fins do século XVII e durante o século seguinte, nota-se um grande progresso em vários aspectos da urbe carioca. Na época do ouro, do desenvolvimento comercial e dos portos, produziu-se um desdobrar de empreendimentos. No final da centúria, com a fundação da Colônia do Sacramento, exigindo de Portugal a concentração de recursos nessa direção, e a descoberta do ouro nas Minas Gerais, destaca-se a importância estratégica e militar do porto carioca, além de tornar-se o ponto de escoamento da produção das minas e de importação das mercadorias estrangeiras destinadas aos centros populosos de mineração no vasto território das Minas Gerais.

O ouro que partia das Minas, antes de chegar ao Rio de Janeiro, passava por Taubaté e através do "*Caminho Velho*", ia por terra até Parati; daí, por mar, alcançava o porto carioca. Era um caminho longo e onde se corriam riscos, visto que por mar o ouro poderia ser pilhado por piratas. Esses inconvenientes levaram a Metrópole a dar instruções para a abertura de um novo caminho que fizesse a ligação direta das Minas com o Rio de Janeiro. Graças a esse "*Caminho Novo*", construído por Garcia Rodrigues Paes nos primeiros anos do século XVIII, e já mencionado no início deste artigo, ganhou-se uma grande economia de tempo e redução da distância entre o Rio e as áreas de mineração, além da cidade e seu porto tornarem-se o escoadouro do planalto mineiro e seu centro de abastecimento, ganhando a importância que têm hoje. As relações comerciais entre Lisboa e Porto de um lado e, o Rio de Janeiro de outro, aumentaram consideravelmente e, a partir de meados do século XVIII, o porto carioca manteve comércio exterior mais volumoso que qualquer outro da colônia. Graças a vantagem da posição da Guanabara, bem mais próxima das minas e do extremo sul da colônia do que Salvador, é que no ano de 1763, o Rio de Janeiro arrebatou àquela cidade a função de capital. Também e, principalmente, para a luta na manutenção de Sacramento.

Nesse período da transferência da sede do vice-reinado para o Rio de Janeiro, já se manifestavam os primeiros sinais de declínio da produção das minas, contudo o crescimento da produção agrícola não permitiu um decréscimo no volume das transações comerciais do porto carioca. Na Baixada da Guanabara, constituiu-se rapidamente uma importante área agrícola que manteria o prestígio da cidade até a segunda metade do século XVIII. Era estreita a dependência entre os engenhos da baixada e a cidade, graças às comunicações diretas através dos rios do recôncavo e da própria baía. Através de inúmeros pequenos portos, fazia-se a remessa dos produtos agrícolas para a cidade. Durante o período da mineração, o Rio foi o porto do ouro, porém não perdeu a sua condição de porto do açúcar. Na década de 1770, o "*ouro branco*" voltou a ocupar o seu lugar, juntamente com a exploração de outras riquezas brasileiras, especialmente fibras, madeiras, tintas e cereais, além da intensificação das atividades de subsistência.

Tendo em vista todas essas transformações, é importante lembrar que houve um considerável aumento da população. Corcino Medeiros dos Santos, em sua obra *"Relações Comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa – 1763-1808"*, apresenta-nos números bastante significativos referentes à cidade.

*"Em 1779, a população do burgo carioca era de 43.376 habitantes, sendo 19.578 brancos, 8.812 pardos e pretos libertos e 14.986 escravos. Mas em 1789, essa população já alcançava a cifra de 168.769 indivíduos, sendo 86.321 livres e 82.448 escravos. A comparação dos números nos mostra que no espaço de dez anos o número de habitantes quase quadruplicou".*⁴

Neste século, a cidade sofreu grandes transformações sócio-urbanísticas. Além do Rio ser o principal porto importador de escravos e o comércio da cidade dar sustentação ao mercado consumidor das Minas Gerais e seus comerciantes, a questão do ouro foi um ponto de apoio para essas transformações. A ambição da riqueza sentiu-se no panorama urbano. Aos poucos, foram feitos melhoramentos para a vida da cidade; construíram-se chafarizes, cais, algumas providências higiênicas que melhoraram a condição do povo; iniciou-se uma tomada de consciência urbanística; tomaram-se algumas iniciativas para solucionar questões referentes à obtenção da água e iluminação pública. Neste século, deve-se considerar o melhor calçamento e conservação das ruas, onde começaram a trafegar os primeiros veículos de roda, como a sege e os côches.

Apesar disso, será com a vinda da família real para o Brasil, no início do século XIX, que a cidade do Rio de Janeiro passará por uma transformadora reviravolta. A chegada e instalação da Corte romperá o equilíbrio da cidade e transformará sua fisionomia. É a partir deste século que a cidade do Rio de Janeiro começa a modificar, radicalmente, sua forma urbana e apresentar uma estrutura espacial estratificada em termos de classes sociais.

Até então, a urbe carioca limitada pelos morros do Castelo, de São Bento, Santo Antônio e da Conceição, era uma cidade apertada, com escassez de meios de transporte coletivo, poucos trabalhadores livres e reduzida elite, compondo-se sua população, basicamente, de escravos, apesar da importância de seu porto e das relações com a região ao redor da Baía da Guanabara, cujas freguesias, durante este século, serão abastecedores de alimentos para o Rio de Janeiro.

Com a queda de Napoleão em 1814, o posterior Congresso de Viena e a reaproximação dos reinos de Portugal e França, o comércio carioca adquiriu feições

⁴ SANTOS, C. M. dos - 1980, pág. 37.

novas. O porto do Rio passou a ter um imenso movimento com a chegada de navios que traziam novidades, mas também levavam nossas matérias-primas. E, com as mercadorias chegavam comerciantes e representantes de firmas comerciais de países estrangeiros, sobretudo ingleses e franceses. Com essa intensificação do movimento comercial, as atividades portuárias começaram a se deslocar da praia de D. Manuel em direção à Saúde, Gamboa e ao Valongo.

As freguesias da Candelária e São José, abrigando o Paço Imperial e as repartições mais importantes do Reino, transformaram-se, preferencialmente, em local de residência das classes dirigentes. Já as classes sociais que contavam com reduzido ou nenhum poder de mobilidade, fixavam-se cada vez mais nas outras freguesias urbanas, especialmente, nas de Santa Rita e Santana, originando os atuais bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

Em 1821, a cidade do Rio de Janeiro, ainda, restringia-se às freguesias da Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana, sendo as demais freguesias existentes, predominantemente, rurais, embora houvesse entre aquelas ditas urbanas uma diferenciação social.

O desenvolvimento urbano, o crescimento da população, a maior circulação de mercadorias e a intensificação de ofícios, determinaram o aparecimento da Cidade Nova, um bairro novo ligado ao Engenho Velho, particularmente São Cristovão – levando à criação da freguesia de Santo Antônio, em 1854.

As freguesias rurais situadas mais próximas do centro - como Laranjeiras, Glória, Catete e Botafogo – , pouco a pouco, tiveram suas fazendas recortadas por chácaras de fim-de-semana, que posteriormente, transformariam-se em local de residência permanente das classes dirigentes; além disso, o antigo arraial de São Cristovão, abrigando a residência da família real, passou, também a ser procurado por aqueles que tinham poder de mobilidade, após o aterramento de parte do Saco de São Diogo, vizinha ao Caminho das Lanternas, ligando o centro à Quinta da Boa Vista.

Enfim, o Rio de Janeiro da primeira metade do século XIX é uma cidade que inicia sua transformação tanto econômica, quanto política e social.

Dividida socialmente entre senhores e escravos, a cidade tem seu desenvolvimento econômico baseado por sua afirmação como eixo portuário de articulação da lavoura escravista do café, que se expandia pelo vale do Paraíba, com o mercado mundial.

Como coloca Jaime Larry Benchimol, *“nessa cidade portuária dos trópicos”*, todas as engrenagens da vida econômica e social eram movimentadas pela força do trabalho escravo. Com o desenvolvimento da cidade, surgiram novas formas de escravidão e relações sociais mais complexas. Nas ruas da cidade, *“escravos de ganho”* passavam os dias como vendedores ambulantes, carregadores, trabalhadores na construção de obras públicas e casas particulares, entre outras funções, de onde com o aluguel de sua

capacidade de trabalho, retiravam a fêria que sustentava uma camada numerosa de grandes e pequenos senhores.

Ao lado da multidão de "*escravos de ganho*", existia o contingente de escravos domésticos aos quais cabia a execução de vários serviços ligados à economia doméstica natural que caracterizava as moradias urbanas dos senhores, principalmente o abastecimento de água e a retirada de esgotos - atividades que posteriormente se tornariam rentáveis serviços públicos a cargo de companhias estrangeiras.

No plano político, desde a chegada da corte portuguesa, que trouxe consigo todo um aparelho burocrático do Estado colonial, o Rio de Janeiro passa a ser o "*centro nevrálgico*" da emancipação política, em 1822, e das guerras subseqüentes com as províncias, através das quais o Estado Nacional em formação subjugou as "*forças centrífugas que ameaçaram a união do Império*".⁵

Todo esse desenvolvimento inesperado, estendeu vários meios de transporte de uma ponta a outra da cidade; foi em direção a São Cristovão, local de residência da família real, que se dirigiam as primeiras diligências de que se tem notícia e, em 1838, quando circularam os primeiros ônibus de tração animal, uma das linhas também se dirigia a esse bairro. Entretanto, as ruas tornavam-se mais estreitas, visto o aumento do trânsito de homens e mercadorias. Para a maioria dos estrangeiros que chegavam, o Rio de Janeiro era uma cidade feia, suja e malcheirosa, cortada por becos e ruas estreitas: um contraste vivo com a beleza exuberante da natureza tropical.

A presença da Corte modificou os costumes, atraiu representantes diplomáticos de velhos países europeus e novos países americanos, fez o Rio de Janeiro se expandir espacialmente e mudar sua aparência, determinou a criação de escolas e o fim da proibição da existência de gráficas, possibilitando a maior circulação de notícias e idéias através de jornais e revistas. É assim que o Rio de Janeiro começa a se ampliar, transformando-se em uma área marcadamente definida.

A segunda metade do século XIX caracterizou-se pela emergência de forças de renovação que trariam marcantes transformações, tanto na aparência quanto no conteúdo, da cidade do Rio de Janeiro.

No âmbito mundial, a chamada segunda revolução industrial consagrou a Inglaterra como a grande potência econômica mundial, embora outros países também se transformassem através da grande indústria capitalista. O comércio mundial crescia rapidamente e as exportações de capitais, sob a forma de empréstimos públicos e investimentos diretos, resultaram na instalação das bases materiais para o início da

⁵ BENCHIMOL, J. L. - 1990, pág. 24

modernização das economias periféricas. As ferrovias, a navegação a vapor, novas instalações portuárias e serviços públicos responderiam aos novos fluxos de matérias-primas e produtos industrializados.

Esse desenvolvimento do capitalismo europeu, passando por diversas transformações durante o século XIX, levando à sua projeção internacional, refletiria-se em países periféricos como o Brasil. Cidades como o Rio de Janeiro, Montevidéu, Bueno Aires, entre outras, teriam de adaptar-se às novas exigências econômicas e às mudanças sociais, determinando assim, transformações radicais em suas estruturas urbanas, levando a um processo de modernização, baseado na aceitação de modelos urbanos europeus, de acordo com a nova ordem econômica internacional.

Historicamente, a chegada da família real ao Rio de Janeiro tinha imposto à cidade uma classe social até então inexistente e necessidades materiais novas. A independência política, em 1822, e o desenvolvimento da economia cafeeira, após 1840, geraram uma fase de expansão, atraindo grande número de trabalhadores livres.

A partir de meados do século XIX a cidade passou a atrair numerosos capitais estrangeiros, disponíveis no mercado internacional, e que além de tomarem a forma de empréstimos, voltavam-se intensamente para investimentos diretos, principalmente, no setor de serviços públicos – como transportes, gás, esgoto e etc – através de concessões obtidas do Estado.

O período em questão, caracterizou-se pela emergência de novos elementos, essencialmente capitalistas, que transformariam a trama das relações escravistas da antiga cidade colonial, imprimindo novo ritmo à mesma e reproduzindo contradições e conflitos que se refletiriam no espaço urbano.

As contradições e conflitos da nova cidade – escravista e capitalista – só poderiam ser resolvidos no século XX, porém, é durante o decorrer do século XIX que irão surgir os elementos responsáveis por possibilitar tal resolução. Entre eles, destaca-se a distinção dos costumes e das classes sociais que se aglutinavam no antigo espaço colonial. A introdução do bonde de burro e do trem a vapor foram essenciais para essa distinção, contribuindo qualitativamente para o crescimento físico da cidade do Rio de Janeiro, pois ao direcionar as classes com maior poder de mobilidade para os bairros servidos por bondes – especialmente, aqueles da zona sul – empurrava para os subúrbios, através dos trens, as classes menos privilegiadas, apesar do alto preço das passagens, contribuindo assim, para uma nova estruturação social do espaço carioca.

“A cidade tendeu a se desdobrar, de um lado, em bairros predominantemente residenciais, a norte e a sul; de outro, numa “área central” febril, multiforme, superpopulosa e insalubre. Em suas ruas estreitas, sujas e congestionadas, coexistiam armazéns, oficinas, fábricas, escritórios, bancos, prédios

públicos, sobrados, casas térreas, cortiços e outras modalidades de habitação coletiva, como antigos casarões do Primeiro Reinado convertidos em casas de cômodos.

A esse centro vinha dar o tronco ferroviário da E. F. D. Pedro II, ao longo do qual os subúrbios iriam, progressivamente, se estruturar até o final do século, irradiando-se das principais estações ferroviárias.

Desse centro partiriam, nos anos 1870, as linhas de bondes ramificando-se pelas zonas norte e sul (de início com tração animal e, na virada do século, com tração elétrica), assim como o tráfego regular das barcas para Niterói, que crescera como mais um apêndice suburbano da capital.”⁶

O setor de transportes que então iniciava seu desenvolvimento, passou a ter grande importância na expansão da cidade e na transformação de sua forma urbana. Os progressos técnicos, que revolucionaram os meios de transporte, possibilitaram a expansão sem medidas da cidade nas várias direções.

“Clozier, ao correlacionar a expansão suburbana das cidades com os progressos nos meios de transporte, acentua que 'os transportes, por sua regularidade e sua velocidade, libertam a mão-de-obra dessa concentração forçada, o operário que pode escolher um domicílio a seu gosto, mesmo fora dos limites urbanos... As grandes cidades desde logo toma extensão tentacular, transformam-se em vasta região urbana cujas dimensões ampliam na escala do deslocamento de seus habitantes' ”.⁷

O ano de 1870 pôde apresentar-se como um marco importante para a cidade. Neste ano – dois anos após as primeiras concessões para linhas de bondes – a Estrada de Ferro D. Pedro II aumentou o número de seus trens suburbanos, levando assim, bondes e trens – os dois elementos impulsionadores do crescimento físico da cidade – a atuar em conjunto.

⁶ BENCHIMOL, J. L. - 1990, pág. 96.

⁷ BERNARDES, L. M. C., 1990, pág. 49.

*“Ao contrário dos bondes, que penetraram em áreas que já vinham sendo urbanizadas ou retalhadas em chácaras desde a primeira metade do século, os trens foram responsáveis pela rápida transformação de freguesias que, até então se mantinham exclusivamente rurais”.*⁸

O Rio de Janeiro da primeira metade do século XIX teve seu desenvolvimento econômico balizado por sua afirmação como eixo portuário de articulação da lavoura escravista do café que se expandia pelo vale do Paraíba. Pode-se dizer que a consolidação da posição do Rio de Janeiro como capital e sua grande expansão deve-se ao advento da era cafeeira no sudeste do Brasil. A cidade que já era a capital político-administrativa do país, passa a ser a capital econômica da região agrícola mais rica do país, servindo também de porto através do qual se exportava grande parte da produção cafeeira e se importavam escravos e artigos manufaturados. Era, também, a corte aonde passaram a vir morar os barões do café, onde realizavam seus negócios e organizavam novas empresas, com o objetivo de melhoramentos nas velhas estradas e a abertura de modernas vias de circulação, as ferrovias, cujas construções faziam parte dos progressos técnicos que permeariam todo o século XIX.

A necessidade de livrar o crescente tráfego de mercadorias e sobretudo, o café, das inconveniências ligadas ao transporte fluvial (dependência das marés, assoreamento dos rios e canais), levaria os homens esclarecidos da época a pensarem na possibilidade de se construírem estradas de ferro que chegassem ao pé da serra. Já em 1840, surgira a idéia de se construir uma estrada que ligasse o porto do rio Sarapuí à vila de Iguaçú. No dia 30 de abril de 1854, o Barão de Mauá concretizava projeto semelhante, ligando o porto da Guia de Pacobaíba à região de Frágoso, em Raiz da Serra, iniciando a era ferroviária no Brasil e tornando-se um marco histórico da ocupação urbana, dando novo perfil à ocupação do solo.

Para a Baixada, foi o começo do fim da navegação pelos rios, dos portos fluviais, e dos caminhos dos tropeiros, modificando por completo as relações comerciais e a ocupação do solo. Foi o início do processo de surgimento de vilas e povoados que se organizaram em torno das estações ferroviárias, origem das muitas das nossas atuais cidades, como nos demonstra Lima Barreto:

“- É o Cambambe. Aquelas paredes foram de um sobrado em cujo andar térreo havia uma venda. / - Ali? Para que? / - Antes das estradas de ferro, as

⁸ ABREU, M. de A., 1988, pág. 50.

*comunicações com o interior se faziam pelo fundo da baía, por Inhomirim, porto de Estrela, hoje tapera; e daí até ao cais dos Mineiros, em faluas que passavam por aqui. Os tripulantes destas é que sustentavam a venda que existiu há cinqüenta anos naquele ilhéu sem uma árvore”.*⁹

No ano de 1858, a Estrada de Ferro D. Pedro II inaugurava o seu primeiro trecho, no qual se compreendiam as estações de Maxambomba, Queimados e Sapopemba, é o subúrbio surgindo: *“o subúrbio propriamente dito é uma longa faixa de terra que se alonga, desde o Rocha ou São Francisco Xavier, até Sapopemba, tendo para o eixo a linha férrea da Central”.*¹⁰ Ao fim do mesmo ano, prolongando-se até Belém (Japeri), em poucos anos, alcançaria o vale do Paraíba (1846).

Já na segunda metade do século, pelos idos de 1870, quando o Segundo Reinado iniciava sua decadência e a cidade era a sede de um Estado monárquico centralizador, o Rio de Janeiro projetou-se como o mais próspero e populoso empório comercial e financeiro do Brasil.

*“Pelo Rio de Janeiro escoava a riqueza dos cafezais do planalto, concentrando assim o movimento comercial desta atividade que se estendia pelas terras fluminenses, Zona da Mata, Espírito Santo e nordeste paulista. As estradas de ferro, que foram abertas para servir a região, reforçaram a liderança da cidade como canalizadora das exportações de café, sem concorrência substancial até 1890. O Rio de Janeiro era também centro redistribuidor de escravos, abastecedor de fazendas, importador de produtos manufaturados e ponto de convergência do comércio de cabotagem. Essa hipertrofia comercial será capaz de fundamentar todas as nuances da vida urbana no correr do século XIX.”*¹¹

Como centro econômico, político e culturalmente hegemônico do Brasil, o Rio de Janeiro se viu profundamente atingido com os acontecimentos que conduziram à abolição da escravidão e à queda da monarquia, durante a última década do século XIX que, sob vários aspectos, foi um período turbulento da vida da cidade.

⁹ LIMA BARRETO, 2001, “Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá”, cap. IV, pág. 576.

¹⁰ LIMA BARRETO, 2001, “Clara dos Anjos”, cap. VII, pág. 691.

¹¹ LOBO, E. M. L. - 1978, pág. 155.

A proclamação da República tratava-se da primeira grande mudança de regime após a independência, além de ser um sistema de governo que se propunha a uma renovação política, com maior participação no poder das camadas antes excluídas. Os primeiros anos da República foram de expectativas e agitações intensas. Desde os militares até as classes mais baixas reservavam-se o direito de se mobilizar e participar ativamente, acreditando nas promessas do novo regime e defendendo seus interesses. Movimentaram-se as idéias e acreditou-se na possibilidade de democratizar a República. Contudo, com o passar do tempo, a grande maioria da população ficava fora da sociedade política, assim como na época do Império. Pobres, analfabetos, mulheres, menores de idade, membros de ordens religiosas, entre outros, ficavam excluídos da participação. Na verdade, a República fez muito pouco em termos de expansão de direitos civis e políticos.

A mudança do sistema político, instituindo a forma federativa de governo poderia ser colocada apenas como nominal, pois a velha estrutura oligárquica, na qual o poder tinha por base a propriedade da terra, continuaria por muito tempo intocada, apesar de toda agitação política e militar e das lutas em torno da formação das estruturas de dominação nos estados do país que caracterizariam os últimos anos do século XIX.

Economicamente, a cidade também sofreu agitações. A época do Encilhamento trouxe emissão de moeda sem lastro, especulação e inflação.

“Os anos de 1890 e 1891 foram de loucura. (...) Por dois anos, o novo regime pareceu uma autêntica república de banqueiros, onde a lei era enriquecer a todo custo com dinheiro de especulação. (...) O aumento no custo de vida era agravado pela imigração, que ampliava a oferta de mão-de-obra e acirrava a luta pelos escassos empregos disponíveis. Tal situação constituiu o combustível para o movimento jacobino, que principiou no governo Floriano e perdurou até o fim da presidência Prudente de Moraes. (...) Pelo meio da década, a queda dos preços do café contribuiu para agravar a crise e o país entrou em fase de deflação e recessão econômica, de que só começou a sair no final do governo Campos Sales.”¹²

Entretanto, ao que parece, a cidade do Rio de Janeiro conseguiu tirar proveitos com relação à época do Encilhamento, passando por diversos “surtos” de industrialização, diminuindo seu retrocesso em relação a São Paulo.

“Na verdade, o Encilhamento não significa apenas caos monetário e especulação. Stein

¹² CARVALHO, J. M. de - 1987, págs. 20/21.

*demonstrou que do total de capitais subscritos para formação e ampliação de fábricas têxteis, de maio de 1889 a janeiro de 1892, cerca de 60% foi efetivamente integralizado.*¹³

Apesar de entraves, a atividade industrial conseguiu se expandir, concentrando-se, até o início do século XX, principalmente no centro da cidade e imediações, caracterizando-se por pequenos estabelecimentos de fabricação de calçados, chapéus, confecções, bebidas e mobiliário, além de gráficas, metalurgias leves e fundições, indústria alimentar, entre outras.

Enquanto transcorriam as lutas que marcaram a consolidação política do novo regime e as agitações econômico-financeiras, vários aspectos alteraram a face da cidade. Alterou-se a população da capital em termos de números de habitantes, de composição étnica e de estrutura ocupacional. A migração interna de lavradores, ex-escravos das zonas cafeeiras em decadência, além do aumento da imigração estrangeira, engrossaram o contingente de desempregados e subempregados em ocupações mal remuneradas ou sem ocupação fixa. Deu-se o crescimento populacional da cidade em termos absolutos e, entre 1872 e 1890, a população quase dobrou, passando de 226 mil para 522 mil habitantes, além da absorção de mais 200 mil novos habitantes na última década do século, segundo José Murilo de Carvalho.

Como coloca, ainda, José Murilo de Carvalho, o impacto desse crescimento populacional acelerado sobre as condições de vida da cidade foi enorme. Os problemas referentes à habitação em termos de quantidade e de qualidade agravaram-se, como também aqueles referentes ao abastecimento de água, de saneamento e de higiene. Piorando muito a qualidade de vida na cidade, epidemias de varíola e febre amarela, além de malária e tuberculose, tornaram a cidade do Rio de Janeiro um lugar perigoso para se viver, principalmente no verão.

Ao lado de tudo isso, surgiam novas características no campo da moral e dos costumes, que também alteravam a vida na cidade. A partir de 1860, cafés, restaurantes, casas de espetáculos, pensões e prostíbulos, decorados à francesa, firmaram sua presença no Rio.

É neste contexto que se firmarão propostas de remodelação da cidade, que já vinham se configurando desde meados do século, através de discussões em torno do saneamento da capital, uma cidade insalubre, assolada por frequentes epidemias.

Eram propostas que se infiltravam na opinião pública já influente e favorável a todo tipo de melhoramento que transformasse a cidade em uma metrópole salubre e moderna; além disso, abriu caminho para que o grande capital privado se apoderasse

¹³ BENCHIMOL, J. L. - 1990, pág. 170.

do urbano, em propostas que passavam pelo campo da medicina, dos costumes e da urbanização propriamente dita. Além do aterro de pântanos e arrasamento de morros, as propostas também atingiam a estrutura material urbana e até mesmo, dos costumes e práticas tradicionais da cidade, prevendo um controle da vida social.

A cidade edificada sem método e as habitações, sobretudo as coletivas, onde se aglomerava a multidão de pobres na área central do Rio de Janeiro, deveriam passar por um "*processo de modernização.*"

Todo esse projeto só viria a ser executado amplamente no início do século XX, com as obras transformadoras de Pereira Passos e Rodrigues Alves, através das quais a periferia da cidade se transformaria na alternativa possível para as camadas mais pobres da população, sendo as estradas de ferro, através do estabelecimento das linhas suburbanas, os agentes essenciais da expansão da cidade do Rio de Janeiro em direção aos subúrbios e ao recôncavo da Guanabara.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Maurício de Almeida - "*A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*" - 2a. ed. Rio de Janeiro, IPLANRIO/ZAHAR, 1988.
- BENCHIMOL, Jaime Larry - "*Pereira Passos: Um Haussmann Tropical - A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX.*" - Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1990.
- BERNARDES, Lysia M. C. - "*Rio de Janeiro: Cidade e Região.*" Rio de Janeiro: Secr. Mun. Cultura: Dep. Geral de Doc. E Inf. Cultural, 1990.
- CARVALHO, José Murilo de - "*Os Bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*" - São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- CRULS, Gastão - "*Aparência do Rio de Janeiro*" - Coleção Rio 4 Séculos. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.
- DUNLOP, Charles - "*Os Meios de Transporte do Rio Antigo*" - 2a. ed. Rio de Janeiro, 1973.
- FRANÇA, Mario Ferreira - "*Panorama Médico dos Séculos XVI e XVII*" - in Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, vol. 288. Rio de Janeiro: IHGB, 1970.
- FREITAS, Caio de - "*George Canning e o Brasil*" - "*Influência da Diplomacia Inglesa na Formação Brasileira*" - Coleção Brasileira, vols. 298 e 298 A. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958,
- GARCIA, Nilo - "*Relações do Rio de Janeiro com o Rio da Prata no Século XVII*" - "*O Rio de Janeiro e a União Ibérica*" - in Revista do Instituto Histórico e

- Geográfico Brasileiro, vol. 149, n° 361, Rio de Janeiro: IHGB, 1988.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de - *"História Geral da Civilização Brasileira"* - Tomo II: O Brasil Monárquico - 1° vol.: O Processo de Emancipação - 3° ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.
- KIDDER, Daniel P. - *"Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Sul do Brasil: Rio de Janeiro e São Paulo"* - Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.
- LACOMBE, Luís Lourenço - *"Ordens Religiosas, Irmandades e Confrarias"* - in Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, vol. 288, Rio de Janeiro: IHGB, 1970.
- LIMABARRETO, A. H. *Lima Barreto: Prova Seleta*. Organização: Eliane Vasconcellos - Rio de Janeiro: Editora Nova Aguillar, 2001.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer - *"História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro"* - Rio de Janeiro: IBEMEC, 1978.
- MACEDO, Joaquim Manoel de - *"Um Passeio pela Cidade do Rio de Janeiro"* - Rio de Janeiro: Livraria Garnier, 1991.
- MAURO, Frédéric - *"A Vida Cotidiana no Brasil no Tempo de D. Pedro II (1837 - 1889)"* - Companhia das Letras, s/d.
- MENEZES, Lená Medeiros de - *"Os Estrangeiros e o Comércio do Prazer nas Ruas do Rio"* (1890 - 1930). - Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.
- MONTEIRO, Tobias - *"História do Império: A Elaboração da Independência"* - 2a. ed., Tomo I. Brasília : Ministério da Educação e Cultura, Instituto Nacional do Livro, 1972. *"QUATRO SÉCULOS DE CULTURA: O RIO DE JANEIRO."* - Rio de Janeiro: UFRJ, 1966.
- MOTA, Carlos Guilherme (org.) - *"Brasil em Perspectiva"* - São Paulo: DIFEL, 1985.
- MOURA, Roberto - *"Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro"* - 2a. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1995.
- PERES, Guilherme. *Baixada Fluminense: os caminhos do ouro*. Duque de Caxias: Consócio de Edições, 1996.
- REIS F°, Adolfo Morales de los - *"Evolução Urbana e Arquitetônica do Rio de Janeiro nos Séculos XVI e XVII"* (1567 - 1699) - in Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, vol. 288, Rio de Janeiro: IHGB, 1970.
- RUGENDAS, João Maurício - *"Viagem Pitoresca ao Brasil"* - Coleção Reconquista do Brasil (Nova Série), vol. 2, 8a. ed. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1979.

- SANTOS, Corcino Medeiros dos - "*Relações Comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa*" (1763 - 1808) - Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980.
- SANTOS, Francisco Noronha - "*As Freguesias do Rio de Janeiro*" - Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1965.
- SILVA, Fernando N. (org.) - "*Rio de Janeiro em seus Quatrocentos Anos*" - Rio de Janeiro: Record, 1965.
- SOUZA, MarluCIA Santos de. "*Escavando o passado da cidade. A construção do poder político local em Duque de Caxias / 1900-1964*". Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2002.
- TAVARES, Luiz Edmundo - "*O Rio de Janeiro e a Conjuração Mineira*" - in *A Conjuração Mineira e a Maçonaria que não Houve*. São Paulo: A Gazeta Maçônica, 1992.
- TORRES, Rogério – "O Rio, o Burro e o Trem" – Artigo in *Revista Caxias Magazine*, 1994.



A TRAJETÓRIA DO MOVIMENTO
NEGRO EM DUQUE DE CAXIAS:
UMA ANÁLISE EM CONSTRUÇÃO

*Sandra Godinho Maggesi Pereira*¹

No curso de pesquisa patrocinada pela UNESCO e orientada pelo Arquivo Histórico Nacional para a elaboração do “Guia Brasileiro de Fontes para a História do Negro na Sociedade Atual”, observou-se a existência de um número apreciável de entidades do movimento negro situadas no município de Duque de Caxias. Muitas delas permanecem em atividade; outras não. Ao mesmo tempo, evidenciou-se o caráter cíclico dessas entidades. Por que muitas delas permaneceram em atividade e outras não? Como isso ocorreu?

Para começar a refletir sobre essas questões e como se reuniu grande contingente de população negra em Duque de Caxias, é necessário observar a formação desses núcleos populacionais.

Os movimentos migratórios desagravavam contingentes populacionais nordestinos diretamente no Sudeste, especificamente no Rio de Janeiro e em São Paulo, àquela altura, primeiro quartel da década de 50, já se constituindo nos grandes pólos de desenvolvimento econômico nacional. Na década de 50, a questão do negro em âmbito nacional toma corpo, visibilidade e expressão política. É nesse momento que se promovem vários eventos políticos e surgem diversas agremiações cujo foco é o debate dessa temática. Pontificam a Convenção Nacional do Negro (1949), o I Congresso do Negro Brasileiro (1950), a atuação do Teatro Experimental Negro –TEN– e seu jornal, Quilombo.

O país vivia o novo governo Vargas, seguido, imediatamente à crise de 1954, por Juscelino Kubitschek, que aprofunda a política dita desenvolvimentista iniciada por Getúlio. A década de 1960 é marcada pela radicalização de movimentos sociais de caráter reformista ou revolucionário, tanto no plano nacional como internacional. A

¹ Mestranda pela Universidade Severino Sombra, professora de História na rede particular e de História da América na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Duque de Caxias

tentativa de levante universitário na França em 1968 e em boa parte da Europa ocidental tem seu paralelo no Brasil, onde a resistência à ditadura se acentua e, em resposta, o regime decreta o Ato Institucional nº 5, restringindo ainda mais as liberdades individuais e a atividade política. A dura repressão aos movimentos sociais que se seguiu só começa a arrefecer em fins da década de 1970 e começos dos anos 1980, quando se registra a explosão do movimento negro no país.

Em meados da década de 1950, tem início a organização de núcleos negros em Duque de Caxias inspirados no contexto do movimento negro nacional e internacional. Em âmbito local, a presença e a militância das organizações negras se constata no Guia Brasileiro de Fontes para a História do Negro na Sociedade Atual, em levantamentos feitos pela Secretaria de Cultura caxiense e nos relatos da comunidade afrodescendente.

O presente artigo constitui uma abordagem ainda precária, porque ainda em elaboração, a respeito da trajetória do movimento negro em Duque de Caxias e sua inserção no cenário político local, tenha sido essa inserção permitida pela elite política ou tenha sido conquistada.

Ressalvadas eventuais alterações futuras de rumo, as vozes tomadas como objeto de estudo dessa pesquisa, por suas características, são: União dos Homens de Cor, Centro Cultural José do Patrocínio, Centro de Estudos, núcleo do Movimento Negro Unificado (MNU) no município, Fundação Olímpia Costa – Centro de Pesquisa e Divulgação da Cultura e Tradição Afro-Brasileira e Grupo Afro-Cultural Ojuobá-Axé.

Os movimentos de resistência negra em Duque de Caxias começam a se organizar a partir da década de 1950, conforme já se disse. Apresentando um caráter assistencialista, formavam associações filantrópicas que aglutinavam uma elite negra de advogados, militares, médicos, poetas, músicos, que tinham como tarefa prestar atendimento à comunidade negra e carente. No atendimento jurídico eram prestados serviços tais como a confecção de registros de nascimento e de casamento, dispensando-se igualmente atenção às causas do direito administrativo. É o caso de entidades surgidas no município em 1949, respectivamente, a União dos Homens de Cor, com núcleo em Duque de Caxias, mas com sede na capital federal e no antigo estado do Rio de Janeiro, cuja capital era Niterói, e do Centro Cultural José do Patrocínio, sediado no município de Duque de Caxias.

A União dos Homens de Cor, entidade formada por uma elite negra em âmbito federal e local, surge com o objetivo de organizar politicamente a comunidade negra e prestar-lhe apoio jurídico. Outra entidade, não propriamente vinculada ao movimento negro, mas que com ele mantinha estreita cooperação, a Liga Eleitoral Independente, se encarrega da preparação de quadros políticos afrodescendentes, escolhendo os candidatos para concorrer nas eleições municipais. Já o Centro Cultural José do Patrocínio apresentava como finalidades atender ao seu quadro de associados bem

como a comunidade negra e carente em geral, através da ação dos seus diferentes departamentos.

As entidades do movimento negro aqui mencionadas desenvolveram propostas reais de inserção no cenário social e político, através de suas manifestações artísticas ou de tentativas de participação na política local. Algumas dessas entidades ainda têm vida orgânica, outras não. Contudo, funcionaram como núcleo reverberador das vozes das "pequenas Áfricas".

O Grupo Afro-Cultural Ojuobá-Axé, criado em 1983 com a perspectiva de ser um núcleo de resistência da cultura negra, após ter sofrido a mudança de Vilar dos Teles para Duque de Caxias, começa a empreender sua meta, que era "o resgate histórico do negro na formação da sociedade brasileira e o combate sistemático a toda e qualquer forma de racismo."² Para isso, cria cursos voltados para a comunidade carente, procurando resgatar e remeter à valorização da cultura afrodescendente e também à profissionalização, mantendo cursos de cabeleireiro *afro*, capoeira, percussão, dança *afro*, informática, aulas de canto, fazendo convênios com instituições privadas como a Fundação Roberto Marinho, montando a estrutura do Telecurso. Os frutos desse trabalho resultaram numa banda de samba e *afro-reagge* formada apenas por mulheres, a OYA-MATAMBA, e o bloco carnavalesco Ojuobá-Axé. A maneira de mostrar o trabalho do grupo é através dos eventos criados pelo Ojuobá-Axé e na sua participação das festas locais: Concurso de Beleza Negra, Diamante Negro, O Mundo Artístico Negro, Semana Nacional de Consciência Negra, Carnaval e em diversos eventos da comunidade. A entidade sobrevive com apoio de instituições privadas e públicas, atenta às ações da política local, procurando se fazer ouvir na instância do governo municipal e na câmara municipal.

Esses núcleos, constituídos inicialmente em entidades isoladas, ganham configuração orgânica, isto é, sentido de movimento, em âmbito nacional, na década de 1970³, alcançando o auge e ao mesmo tempo seu declínio ao longo da década de 1980. É esse modelo de instituição que interessa principalmente à observação desse trabalho.

As origens do movimento abordado aqui estariam na virada do século 20, a partir da década de 1930. Observam-se tentativas de organização de um movimento negro, com o surgimento, por exemplo, em São Paulo, da organização política Frente Negra

² Guia Brasileiro de Fontes para a História do Negro na Sociedade Atual, p. 53.

³ Segundo Lélia Gonzalez "movimento negro, na verdade, é um movimento dos negros." Em certa medida, o movimento negro é uma série de movimentos com compromissos ideológicos e estratégias políticas diferentes. Um movimento de grupos com pouca coerência política ou ainda poucas relações entre si. Entendido como movimento, ou como série de movimentos, ele não apresenta direção clara.

Brasileira⁴ (1930). Com objetivos extremamente elitistas e atrelados à discussão entre os social-democratas e os integralistas que dividiam o grupo político-partidário, começa a se ramificar por algumas partes do país, como no Rio de Janeiro. A proposta de branqueamento étnico presente no cenário político-social brasileiro suscitava uma resposta dos grupos e associações de negros. Paralelamente, difundia-se a ideologia da democracia racial inscrita nos discursos do Estado e apresentada à sociedade civil como um traço afirmativo do nosso caráter nacional. É nesse sentido que diversos membros de associações e núcleos de ativistas negros verão no governo de Vargas a possibilidade de encaminhar a resolução de sua problemática.

O término da Segunda Guerra Mundial e a recomposição do mapa político mundial estimulam a expansão de movimentos anti-racistas motivados pela luta contra o nazi-fascismo. No plano interno, durante a vigência do Estado Novo, Vargas extinguiu a Frente Negra e fechou todos os partidos políticos, inclusive o Partido Republicano Paulista, remanescente da aristocracia rural escravocrata⁵. Com o novo ambiente que se instaura no país, as esperanças de organização dos grupos negros se fortalecem.

A questão do negro em âmbito nacional, então, toma corpo, visibilidade e expressão política efetivamente na década de 1950. É nesse momento que se organizam vários eventos e aparecem diversas instituições voltadas para a discussão dessa temática. Várias propostas surgem nesse sentido, como a criação do Teatro Experimental Negro – TEN – em 1944⁶, que pretende organizar, dentro do espaço teatral brasileiro, uma elite pensante negra, com possibilidade de produzir fundamentação teórica e de atuar como grupo de pressão. Entre os seus fundadores contavam-se intelectuais, artistas, ativistas negros e profissionais liberais como Abdias do Nascimento, escritor, político, artista plástico, para quem essa militância poderia garantir o espaço desse grupo no cenário político-social. Com esse propósito, o TEN passa a organizar cursos de alfabetização, formação cultural e sociodrama. No teatro, eram encenadas peças como o Imperador Jones, de Eugene O'Neill (1945) e Calígula, de Albert Camus (1949). No sociodrama, efetuava-se um trabalho de orientação psicodramática cujo objetivo era a purgação do drama social do negro por intermédio da *catharsis*, realizada na representação de papéis que o personagem/artista desejaria ocupar na sociedade.

⁴ A Frente Negra Brasileira teve duração muito curta, de 1930 a 1937. Foi o primeiro movimento negro organizado. Desde 1915 existiam mais de 20 associações de negros espalhadas por São Paulo e Rio de Janeiro. Em 1936, a Frente Negra se transforma em partido político e em 1937 é extinta por um ato de Getúlio Vargas. Laiana, LANNES de Oliveira, A Frente Negra Brasileira: Política e questão racial nos anos 30, Dissertação de Mestrado apresentada num Grupo de trabalho durante a ANPUH Nacional, 2001.

⁵ Michael, GEORGE Hanchard, Orfeu e o Poder: Movimento Negro no Rio e São Paulo.

⁶ L. A. COSTA Pinto, O Negro no Rio de Janeiro: Relações de Raças numa Sociedade em Mudança, 1998.

Não só no teatro, mas também pela utilização de outros espaços, o TEN procurou fazer ecoar o seu discurso. Como no jornal Quilombo, que apresentava editoriais chamando a atenção para o objetivo do teatro negro:

“suscitar o florescimento de uma elite de homens de cor, capazes de empreendimentos de envergadura, na esfera da cultura (...) a unidade desta elite não se estriba numa arregimentação, mas numa espiritualidade, de que o Teatro Experimental do Negro é a alma *mater*”.⁷

A efetiva possibilidade de inserção do TEN no cenário político teve lugar com o período pré-eleitoral em 1949/50, quando Abdias do Nascimento foi indicado à candidatura na eleição para vereador. Tal chance foi abortada por um golpe, que consistiu na proposta de criação de legenda para a candidatura de Abdias, que teve seu nome apresentado na lista de candidatos a deputado, mas apenas como uma manobra para ampliar o eleitorado do partido. Na verdade, sabia-se que Abdias não alcançaria, como de fato não alcançou, votação suficiente para eleger-se deputado.⁸

A grande efervescência e a militância dos grupos negros deflagram vários eventos – influenciados ou não pelo TEN – como a Convenção Nacional do Negro (1949) e o I Congresso do Negro Brasileiro (1950). Os delegados do Congresso, sob a liderança de Abdias do Nascimento, cogitam da criação de uma entidade aglutinadora para onde convergiriam vários segmentos dos grupos negros organizados, a Confederação Nacional de Entidades Negras⁹, idéia que não se materializou pelo temor de que fosse entendida como uma entidade racista.

Para a União dos Homens de Cor – Uagacê – tratava-se de desenhar um projeto associativo que se constituísse como uma “organização destinada à ação contra o preconceito de cor e pelo alevantamento material, moral e cultural do negro, por via, principalmente, da assistência social”¹⁰. O projeto reuniu elementos da população negra bem diferentes daqueles que o TEN atraiu. A União dos Homens de Cor tem sua origem no “Centro Espírita Jesus do Himalaia”, sendo Jovino Severino de Melo o líder do Centro e o presidente da Uagacê.

O problema do negro estaria diretamente ligado a sua miséria econômica e social. Para minimizar o problema, a entidade se dedicava ao exercício da caridade e do assistencialismo, por meio da distribuição de roupas, alimentos e medicamentos nas

⁷ In, Quilombo, ano II, n. 6, fev., 1950, p. 11, L. A. COSTA Pinto, O Negro no Rio de Janeiro: Relações de Raças numa Sociedade em Mudança, 1998, p. 248.

⁸ Idem, p. 250.

⁹ Idem, p. 259.

¹⁰ Idem, p. 260.

localidades listadas como as mais carentes. Além disso, cobrava das autoridades governamentais e da sociedade instituída a criação de órgãos que financiassem os empreendimentos necessários para pôr em prática suas propostas de combate à discriminação racial; de proteção da identidade e da cultura negra, bem como de outros grupos étnicos; de criação de escolas, centros médicos e cooperativas que oferecessem gêneros de primeira necessidade nas diversas localidades, sobretudo nas mais distantes. Esse programa de metas foi apresentado pelo presidente da Uagacê durante um congresso negro. Os registros e as reivindicações da Uagacê estavam presentes no seu periódico *Himalaia*, que publicava correspondência denunciando todo ato discriminatório contra a população negra.

Raça e classe

O movimento negro porém, por conta de suas indefinições ideológicas, oscilava. Assim, nas décadas de 1970 e 1980, assume a face de movimentos engajados nas questões político-partidárias pontuais, orientando-se também pela dicotomia proposta pela divisão do mundo em capitalismo e socialismo. O conteúdo programático de muitas entidades do movimento negro traz a mensagem marxista-leninista, principalizando a luta de classes. Um debate acerca desse tema é travado entre o meio acadêmico e as entidades do movimento negro na década de 1970. O tema central era *Raça e Classe no Brasil*.

A estatística espacial do negro na sociedade brasileira na década de 1970 era a da exclusão no mercado de trabalho e na representação política e ainda o confinamento da população negra e não-branca nas periferias da cidade e nos municípios do estado do Rio de Janeiro, como, por exemplo, os da Baixada Fluminense. O acesso à escola¹¹ apresentava um número alarmante, segundo o censo de 1950. Setenta e dois por cento dos negros e 68% dos não-brancos permaneciam analfabetos em registros de 1950 a 1973. Apesar de a população negra ter sido beneficiada por projetos de expansão do sistema educacional, apenas 3/5 da população negra teriam conseguido completar o curso primário. O debate prosseguia tentando identificar onde começava o problema se era uma questão de classe ou se era uma questão racial. Numa discussão entre os sociólogos Otávio Ianni, à época membro do CEBRAP, Eduardo de O. e Oliveira e a historiadora Beatriz Nascimento, do IUPERJ, foram destacados os seguintes pontos: o resgate da consciência histórica do negro para se posicionar frente ao branco; o espaço de resistência do negro, que se manifesta na música, nas escolas de samba, no futebol, no candomblé; a dificuldade de se resolver a problemática racial numa sociedade hierarquizada em classes¹².

¹¹ Revista *Encontros com a Civilização Brasileira*, nº 1, julho/1978.

¹² *Idem*, p. 203-204.

A nova feição do movimento, a partir da década de 1970, foi sua inserção no quadro político de esquerda. Dois pontos importantes da pauta de discussão das organizações negras das décadas de 1930 e 1940 foram abandonados, a saber: a visão conformista e a ascensão social. Em seu lugar, toma corpo outra dimensão para as discussões: os ideais dos ativistas remanescentes do período anterior a 1964, procurando ligar a discussão de raça à discussão de classe e a ela se relacionando outras questões como a sexualidade, o papel da mulher, a ecologia, etc.

É claro que o debate ideológico é influenciado pelo ativismo internacional. Nesse caso, repercutem fortemente entre nós as idéias de americanistas e africanistas. Os americanistas propunham um programa pela integração do negro como cidadão na sociedade brasileira, fundamentados nos modelos dos Panteras Negras e do Poder Negro¹³, no contexto da luta pelos direitos civis. Os africanistas inspiravam-se nos movimentos anticolonialistas da África. Para eles, “não bastava usar os mesmos banheiros e restaurantes que os brasileiros brancos”¹⁴. Os negros deveriam exigir do Estado e da sociedade civil tratamento compatível com sua condição de contingente majoritário da população, em vez do tratamento desigual que recebia – idéia reforçada pela concepção americanista.

A divergência entre esses grupos do movimento negro na verdade não era muito significativa. O que havia era um trânsito aberto de elementos de um grupo dentro do outro. No início dos grandes encontros e reuniões da comunidade negra, o ambiente aglutinador dos dois grupos foi o Centro de Estudos Afro-Asiáticos (CEAA) na Universidade Cândido Mendes – espaço aliás que ainda hoje amalgama e irradia discussões do movimento nacional e internacional e atua como centro formador e produtor de conhecimento sobre a problemática do negro – até o aparecimento das divergências que levaram à divisão em dois grupos. Os americanistas foram se reunir no Instituto de Pesquisa das Culturas Negras (IPCN) e os africanistas na Sociedade de Intercâmbio Brasil-África (SINBA). O destino desses grupos iria depender de sua fragilidade ideológica e conseqüentemente de inserção no cenário político-social. Na visão dos africanistas, era necessário buscar a essência africana, seu referencial histórico e ideal do movimento, posição “afrocêntrica” fundamentada na origem e no retorno. Esse pensamento levaria o movimento à extinção, conforme observado na autocrítica feita pelo fundador do SINBA Yedo Ferreira: “Eu tinha o desejo de criar uma instituição, mas sem uma formulação de luta política (...), não parei nem uma vez para pensar nisso (...), de modo que a instituição continuou assim, sem conseguir avançar além do ponto em que estávamos no começo.”¹⁵

¹³ “Defesa dos boicotes, paralisações, e dos protestos contra atos específicos de exclusão racial (...)”. In. M. G. HANCHARD, *Orfeu e o Poder*, p. 109.

¹⁴ *Idem*, p. 109.

¹⁵ *Idem*, p. 110.

A década de 1980 foi o período de ascensão do movimento negro nacional e ao mesmo tempo o período de seu definhamento. Entidades pululavam aqui e ali. Seria o momento de maturidade ou de mais uma tentativa de afirmação? As gerações anteriores prepararam o terreno e abriram os espaços para incluir a questão de “raça e classe” nas discussões políticas. Resta saber como essas discussões seriam encaminhadas e o que delas resultaria.

A propósito, nem as antigas nem as novas entidades do movimento negro; nem os órgãos auxiliares em eventuais governos de esquerda; nem a criação da Fundação Palmares por decreto presidencial em 1988; nem as manifestações de militantes do movimento negro no centenário da Abolição naquele mesmo ano, quando se discutiu a permanência da exclusão da população negra e a inclusão na Constituição Brasileira de um artigo que criminalizasse a discriminação racial – nada disso resultou em algo conseqüente¹⁶. Em todas essas tentativas de participação da comunidade afrodescendente no jogo político está presente o embrião da problemática negra, no sentido de avançar as discussões para além do sentido étnico-racial, tentando pensar e pôr em prática ações concretas visando à inclusão da população negra no cenário político nacional, tomando como questão fundamental a dominação político-ideológica proposta pelo dominador e assumida pelo dominado.

Numa discussão inicial de nosso trabalho, a proposta é pensar como as entidades do movimento negro no âmbito local, especificamente falando dos “bantustões” sociais da periferia da periferia que é a Baixada Fluminense, conseguiram se organizar e fazer ecoar suas vozes nas “Pequenas Áfricas” que se formaram nos municípios da região, especialmente Duque de Caxias, onde se pode observar a existência de número significativo de entidades do movimento distribuídas nos seus distritos, na década de 1980.

Muitos elementos da população afrodescendente começam a se organizar em torno da criação de entidades do movimento negro, quer sejam aquelas de cunho meramente religioso, quer sejam aquelas com proposta de resgate cultural e de inserção no cenário político e social. Nas propostas dessas entidades e instituições do movimento negro duquecaxiense estão presentes as tentativas de resgate cultural e também a necessidade de defesa, ocupação e construção de espaços possíveis para segmentos da comunidade negra. Independentemente da maneira de inserção nesse cenário – se através da religiosidade, se através de outras manifestações culturais como nos concursos e desfiles de beleza negra, nos cursos de artesanato e penteados *afro*, na formação de blocos ou grupos afromusicais, na reconstrução de seus mitos como é o caso da estátua de Zumbi dos Palmares construída com verba municipal, mas

¹⁶ Seção II, Artigo 5, parágrafo 42, da Constituição Brasileira de 1988, *idem*, p. 160.

que tem sua autoria reclamada por uma entidade do movimento negro local. Nas mais diversas formas e representações, os grupamentos afro-brasileiros em Duque de Caxias procuraram se organizar, a despeito das condições adversas que se apresentavam para eles. Perseguidos pela polícia, muitas vezes estigmatizados pela comunidade local, foram organizando os seus centros de encontro e articulação no cenário local.

Para além da discussão étnica

O que é mais relevante? Discutir se existe racismo no Brasil, ou discutir de que forma as contradições de classe podem ser o pano de fundo da discussão étnica apresentada no país? Parece que a resposta à primeira questão é óbvia, contudo a segunda ainda precisa ser respondida. Olhar a problemática étnica através da lente da problemática de classe é dar um caráter de maior amplitude ao papel do negro na sociedade brasileira. É certo que existiram diversas modalidades de escravismo e que a forma do escravismo pela diferenciação étnica nasce com a experiência colonizadora européia. Sobretudo na formação de seu império colonial nas Américas. Já se sabe que houve tentativas de resistência dos negros ao jugo escravocrata e que ao longo dessas lutas de resistência algumas "vitórias" foram alcançadas pela comunidade negra.

Atualmente essas resistências afrodescendentes têm eco nos núcleos de religiosidade afrobrasileira (no candomblé, na umbanda, na quimbanda etc.) e nos núcleos do movimento negro (centros de cultura, núcleos políticos, associações, núcleos de ensino), pedra de toque desse trabalho.

A necessidade dos afro-brasileiros de Duque de Caxias de se organizar em núcleos cujo número é suficientemente expressivo, se se levar em consideração as entidades notificadas, para reclamar reconhecimento acadêmico. Da mesma forma, os seus desdobramentos. As agremiações que conseguiram sobreviver demandam um desvelamento, a fim de que se perceba como a comunidade negra resistiu e se posicionou ante as camadas dominantes e no conjunto mesmo da sociedade geral, abrangente, capitalista, e como resistiu política e culturalmente numa cidade sitiada pelos poderes nacionais e pelos poderes locais. Se Duque de Caxias é em grande parte negra, que sombras essa parte tem sido capaz de projetar como seus ecos? De que modo ela resistiu como comunidade político-cultural?

Rever a organização e a formação da militância do movimento negro local no processo de construção da Caxias de hoje; perceber por que existe a preocupação dessa comunidade em se organizar e forjar uma inserção no cenário político-cultural; propor um debate para além das fronteiras da questão racial; pôr em evidência os modos como conseguiram e conseguem ainda as vozes d'África ser ouvidas nesse contexto seriam os pontos mais relevantes da pesquisa. Trazer a questão do negro para sua efetiva participação no jogo político é fundamental para a discussão da cidadania no município de Duque de Caxias.

Na Conferência Mundial Contra o Racismo realizada em Durban, na África do Sul, em setembro de 2001, pouco se apresentou em termos de propostas reais. Das propostas consideradas no encontro – produzir “uma declaração com o reconhecimento de formas contemporâneas de discriminação e intolerância e um programa de ação concreta”¹⁷ – a primeira acabou sendo descartada e a segunda perdeu relevância. Em ambos os casos porque a correlação de forças no plano internacional impôs tais limitações ao teor da conferência que ela se tornou pouco mais que uma reunião de injustiçados debatendo entre si e uivando para a lua.

O tema do movimento negro em âmbito local e seu trânsito no espaço político vêm sendo pouco abordado na produção historiográfica, deixando exposto ao mesmo tempo um território amplo e fértil, pronto a apresentar novas contribuições acadêmicas interessadas em aceitar o desafio de sua compreensão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BOURDIEU, Pierre. O poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1989.
- FAUSTO, Boris. História do Brasil. São Paulo: Edusp, 1998.
- HANCHARD, Michael G. Orfeu e o Poder: O Movimento Negro no Rio de Janeiro e São Paulo (1945 – 1988). Tradução, Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001.
- LUSTOSA, José. Cidade de Duque de Caxias: desenvolvimento histórico do município – dados gerais. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.
- PEREIRA, Arthur Ramos de A. O negro na civilização brasileira. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1971.
- PINTO, L. A. Costa. O negro no Rio de Janeiro: relações de raças numa sociedade em mudança. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1998.
- VELHO, Laís Costa. Caxias, ponto a ponto (1953 a 1957). Duque de Caxias: Agora, 1965.
- Guia Brasileiro de Fontes para a História do Negro na Sociedade Atual, Arquivo Nacional, Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1999.
- Folha de São Paulo, 02/10/01.
- Encontros com a Civilização Brasileira, nº 1, julho, 1978.

¹⁷ Folha de São Paulo, In: Folha Mundo, Conferência Contra Racismo, 02/10/01, p. A17.



A PRÉ-HISTÓRIA FLUMINENSE

*Ondemar Ferreira Dias Júnior*¹

A pesquisa arqueológica no Brasil ganhou notável desenvolvimento após 1965, com a criação de um programa de pesquisas coordenadas, denominado PRONAPA (Programa Nacional de Pesquisas Arqueológicas) patrocinado pelo Conselho Nacional de Pesquisas e Smithsonian Institution, com a autorização do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Todos os Estados litorâneos, do Rio Grande do Norte e grande parte da área amazônica, foram abordados por técnicos que utilizaram a mesma metodologia e as mesmas técnicas de interpretação. Graças a isto foi possível comparar-se os resultados e estabelecer, pela primeira vez, de uma forma global, as linhas gerais do desenvolvimento da ocupação pré-histórica do nosso país.

Inúmeros trabalhos anteriores, e a maior parte dos trabalhos desenvolvidos após o PRONAPA, complementam o que se conhece a respeito e, embora ainda falte muitíssimo a ser esclarecido, em função da imensa área do nosso território, o que se sabe hoje é um incentivo para a continuação da pesquisa.

Na reconstituição arqueológica da pré-história são muito raras as vezes em que é possível se determinar o momento certo em que se deu este ou aquele acontecimento. Mesmo os mais modernos meios de datação em uso sempre deixam uma certa margem de erro, razão pela qual a evolução cronológica é feita sempre em termos relativos, embora sejam constantemente utilizados marcos temporais, obtidos por diversas fontes, como elementos de referência.

Por esta causa não se pode dizer com exatidão o momento da chegada do homem ao território onde seria criada a nação brasileira. As datações mais antigas recuam este

¹ Bacharel e licenciado em História pela Faculdade Nacional de Filosofia da Universidade do Brasil; pós-graduação pela UFRJ; especialização em Arqueologia Pré-histórica pela UFPR; curso técnico de cerâmica pelo INT; livre docência em História da América pela UFRJ; "Short Term Scholar" da Smithsonian Institution, Washington, EUA.

fato há cerca de 15.000 anos atrás, mas existem pesquisadores que acreditam poder recuá-lo ainda mais. Restos culturais destas primeiras populações têm sido encontrados em São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais etc.

Os primeiros povoadores deviam se organizar em bandos, onde predominavam a economia da caça e da coleta. Numericamente pouco expressivos, se espalharam por grande parte do país, em busca de campos de caça e aprovisionamento. Em alguns casos têm sido encontrados restos seus associados aos de animais da fauna extinta. Seus instrumentos eram preponderantemente de pedra.

Numa etapa posterior, em que as modificações do meio ambiente facilitaram a proliferação de moluscos, inúmeros grupos se especializaram na coleta destes, evidentemente que no litoral, dando origem aos muitos "sambaquis". Estes bandos, em consequência, tornaram-se semi-sedentários. No interior a habitação em cavernas foi muito comum.

Com o passar do tempo, após o "ótimo climático" há cerca de 6.000 anos, estas comunidades, com o aumento gradativo da coleta, passaram a praticar uma agricultura incipiente, complementar. Esta viria a modificar os padrões de comunidade, favorecendo a permanência e o desenvolvimento das relações sociais.

Há cerca de 4.000 anos passados a cerâmica aparece entre grupos do litoral e da Amazônia. Ainda se discutirá durante longo tempo sua origem e focos de difusão.

À medida que estas tribos abandonavam a antiga atividade econômica, modificavam também sua utensilagem, práticas funerárias e outros aspectos culturais.

Entre os grupos ceramistas que apresentam um apreciável grau de desenvolvimento social, destacam-se os "marajoara", na ilha do mesmo nome na boca do Amazonas. Este grupo, que veio de fora, aos poucos abandonou seus antigos padrões, em virtude das dificuldades encontradas na ilha. Hoje se aceita que antes do ano 1000 da nossa Era já se encontravam ali.

No Sul do país, ao redor do ano 500 d.C., começa a expansão do grupo tupi-guarani, que se estende em direção ao Norte, conquistando e colonizando imensa área. Em toda esta região os seus padrões se repetem, atestando a profundidade daquela Tradição cultural.

Em vulto menos espetacular, inúmeros grupos locais desenvolveram Tradições regionais, onde a cerâmica apresenta outros elementos de interesse e demonstra a diversificação cultural, registrada pelos cronistas que acompanharam os primeiros passos da colonização européia do Brasil.

O Pré-Cerâmico no Rio de Janeiro

A região hoje ocupada pelo Estado do Rio de Janeiro, desde muito cedo atraiu inúmeros grupos humanos, pela variação ecológica que apresenta, onde as regiões de

praias abertas, restingas, baías calmas e falésias no litoral estão pouco distantes das altas montanhas da serra do Mar e das suaves ondulações em “meia laranja” do interior. Área de clima úmido, com antiga cobertura vegetal da Floresta Tropical, rios, lagos e mar de muito peixe, se constituía em verdadeiro paraíso para o homem que dependia da natureza para sua sobrevivência.

Não se sabe quando começou o povoamento. Por analogia com as regiões vizinhas, é provável que há cerca de 10.000 anos passados já se encontrassem aqui os primeiros grupos humanos. Pouco sabemos a respeito desses pioneiros. No interior fluminense só muito recentemente foram descobertos vestígios dos seus acampamentos. Pontas de flecha de quartzo hialino e leitoso, lascas e raspadores do mesmo material atestam esta antiga presença.

No litoral são encontrados vestígios maiores, constituídos pelos restos do que foram grandes sambaquis, na sua esmagadora maioria destruídos para fabricação de cal, desde os tempos coloniais. Poucos são os que restam, fornecendo dados elucidativos através da pesquisa arqueológica.

Estes sambaquis podem ser agrupados em dois tipos. Os mais antigos, anteriores às modificações climatológicas, do “ótimo climático”, com idade em redor dos 6.000 anos e os recentes, posteriores a estas alterações. No primeiro caso, espessas camadas úmidas demonstram maior diversificação econômica.

Até o momento estes sítios estão agrupados numa única fase, denominada Macaé. O material cultural desta fase é representado por artefatos de pedra, geralmente lascados, ou com partes picoteadas e mesmo polidas; grande quantidade de lascas de quartzo, de função muito variada. Os enterramentos, onde ocorrem, parecem ser distendidos, embora também variem as posições. Restos de ocre têm sido encontrados associados.

Peças executadas em osso e concha são relativamente comuns, embora sejam mais difíceis de serem conservadas através do tempo, usadas em adornos e para fins funcionais. Foram muito comuns as pontas feitas de seções alongadas de ossos leves, cuja finalidade é discutível.

Em épocas mais recentes, à medida que a economia se diversificava e que os grupos abandonavam a coleta que originavam os sambaquis, nota-se uma preferência pela localização nas margens de pântanos e alagadiços ou, mais recentemente, à beira-mar, em praias abertas. Neste último caso, comunidades, onde a pesca deve ter se constituído na atividade dominante, estabeleceram-se sobre dunas de areia muito fina, como em Itaipu e Cabo Frio. Nestes sítios são abundantíssimos os restos das fogueiras onde o peixe era posto a assar; suas espinhas e enormes quantidades de lascas de quartzo de gume extremamente cortante compõem imensas camadas superpostas. São encontrados vestígios de pescas de alto-mar, inclusive baleias, que

neste caso, deve-se crer, deram à praia. Essa fase cultural foi denominada Itaipu, em homenagem à área onde o primeiro sítio foi localizado.

Sítios deste tipo se estendem por grande parte do litoral do país, sendo determinados atualmente entre Espírito Santo e Rio Grande do Sul, mas é mais provável que se estendam mais para o Norte. O material cultural predominante permanece sendo o lítico.

Além das já citadas lascas de quartzo, são muito comuns os artefatos feitos de seixos de diabásio, gnaisses e micaxisto. As peças, embora abundantes, demonstram um certo sentido de economia, pois seixos foram, normalmente, utilizados com mais de uma finalidade. São comuns os batedores-moedores, os quebra-cocos-batedores etc. Já se registraram três funções numa única peça.

Os enterramentos desta tradição variam um pouco. Na área fluminense foram encontrados esqueletos em covas comuns protegidas com ossos de baleia e em posição fetal (fletida). Também o foram em posição distendida e primária, sem qualquer acompanhamento, ou com ocre, machados etc. No "apicum" de Guaratiba também foram registrados casos de enterramentos distendidos com algum acompanhamento.

E provável que a cerâmica tenha sido introduzida no final da história deste grupo, embora ainda não se tenha idéia precisa da veracidade desta hipótese, pois os grupos mais antigos ceramistas da área, embora sigam certos padrões Itaipu, apresentam variações culturais consideráveis.

O Período Cerâmico no Sudeste do Brasil

A cerâmica há longo tempo vem despertando a atenção dos pesquisadores brasileiros. A partir de 1962, com a criação do método de análise de James Ford, e a sua seqüente divulgação no Brasil, através dos doutores Clifford Evans e Betty Meggers, em 1964, aumentou consideravelmente a margem interpretativa fornecida por este material. Não há dúvida alguma de que este método (quantitativo) constitui-se num passo a mais na direção do objetivo da pesquisa arqueológica, que é a reconstituição do passado, através dos restos que dele ficaram.

Em conseqüência dos trabalhos PRONAPA e das pesquisas posteriores, uma soma avultada de novos dados permitiu as primeiras (e ainda incompletas) tentativas de reconstrução. À medida que o tempo passa, maiores são as deduções tiradas e aos poucos, com a chegada de novos elementos, estes quadros analíticos vão se tornando mais claros.

No Sudeste do Brasil, o I.A.B. vem pesquisando sistematicamente, desde a sua fundação, em 1961. O único Estado componente desta área, fora da jurisdição, é São Paulo. Os demais, Rio de Janeiro e Minas Gerais, têm recebido a soma maior de atenção.

Em virtude de todos esses longos anos de trabalho de campo e da sua conseqüente análise efetuada em laboratório, torna-se possível esboçar-se, agora, as linhas gerais do desenvolvimento dos inúmeros grupos locais ceramistas.

Até o momento sabe-se que as primeiras comunidades cerâmicas estão filiadas à tradição denominada Una, com três fases culturais componentes (Una, Mucuri e Piumhi). Através de datações obtidas pelo método do C-14² sabe-se que já ao redor do século VI da nossa Era grupos tribais Mucuri se fixavam no baixo curso do Rio Paraíba. Provavelmente pela mesma época, mais pelo litoral, outros grupos, na fase Una, ocupavam, inclusive, locais anteriormente habitados pelos Itaipu. Em S. Pedro da Aldeia foi possível localizar-se sítio com esta superposição.

Tribos da mesma Tradição, porém vinculadas à fase Piumhi, em época ainda indeterminada, ocupavam cavernas calcáreas, abrigos e campos abertos, no alto curso do rio S. Francisco, em Minas Gerais. Pelos dados disponíveis, é possível supor-se que a fase Piumhi apresenta um movimento do interior para o litoral, em direção ao norte paulista, mas somente as datações que se encontram em processamento poderão confirmar esta hipótese. O material cultural predominante é a cerâmica. Esta é basicamente simples, sem decoração, com formas pouco variadas, predominando a esférica e cônica.

Em todas as fases, inclusive na Tangui, pertencente à mesma Tradição no Espírito Santo, são comuns os artefatos ósseos, sobretudo as peças de adorno, como colares de contas, de dentes e pingentes de placa. Há imensa variação nos ritos de enterramento desta Tradição. São encontrados simples sepultamentos de ossos, com urucu, em cavernas; enterramentos secundários, diretamente na terra, fora de urnas. É provável que grupos desta Tradição tenham chegado até períodos históricos muito próximos da época atual. No final de sua evolução receberam influências tupi-guaranis.

Os tupis-guaranis são mais recentes nesta área do Brasil. Devem ter começado sua penetração a partir do século VIII e estavam vinculados à sub-Tradição Pintada (quando ocorre o predomínio deste tipo decorativo). Inúmeras foram as fases tupi-guaranis determinadas na região. A mais antiga é, até o momento, a Guaratiba, situada em torno da baía de Guanabara e ocupando tesos ilhados no apicum sobre antiga ocupação Itaipu. Seguem-se-lhe a Sernambitiba, a Itaocara, a Ipuca e a Itabapoana, em terras fluminenses, tanto no litoral quanto ao longo do rio Paraíba. Em Minas Gerais algumas fases já foram reconhecidas, como a Cochá, com sítios associados às cavernas, a Belvedere e outra ainda sem nome.

Os tupis-guaranis adaptavam-se a inúmeras situações ecológicas, sempre mantendo padrões de associação e motivos estéticos singularmente conservadores. Sua cerâmica apresenta em todo o país, a mesma técnica decorativa e a mesma

² Submetidas pelo doutor Clifford Evans, da Smithsonian Institution, de Washington.

variação nos padrões empregados. Há grande diversificação na decoração e na forma do vasilhame, mas certa permanência nos padrões de enterramento, onde predomina o secundário em urnas.

O grupo tupi-guarani presenciou, ajudou ou combateu a ocupação européia da região. Sua cerâmica permaneceu sendo feita após a conquista e muitos traços dela, mesclados com influências européias e negras, mantiveram-se perpetuados através da cerâmica neobrasileira ou cabocla.



VISÕES UNIVERSITÁRIAS SOBRE A BAIXADA FLUMINENSE

A BAIXADA FLUMINENSE NO QUEBRA-CABEÇA ARQUEOLÓGICO

*Marcelle da Costa Mandarinó*¹

Lembrar do passado, cultuá-lo são processos pelos quais todo ser humano, de alguma forma, já se utilizou. Seja por lembrança de períodos felizes, seja pela busca pela compreensão do presente a partir do passado, ou até mesmo pela admiração ou indignação por períodos que lembram suntuosidades ou desigualdades. A leitura ufanista do passado e a escolha dos fatos e objetos que seriam os mais interessantes permeiam e norteiam o pensamento e a idéia sobre algumas ciências. Livros como o de C. W. Ceraw² foram causadores de admiração incomensurável e ainda responsáveis por uma visão romantizada de ciências como a Arqueologia. O tratamento do passado de forma idílica, ou 'hollywoodiana', atraiu e continua a atrair inúmeros admiradores. Quando se trata de uma ciência que inspira e lembra a aventura como a Arqueologia isto se torna mais evidente. Pensar em *arqueólogos* é pensar em pedras rolando e no Indiana Jones preocupando-se eternamente em não perder seu chapéu. Porém, este pensamento fantasioso sobre a Arqueologia está longe do olhar científico próprio desta ciência. Talvez não para os profissionais da área, que através de graduações e especializações buscam respostas heurísticas sobre as questões que estão dispostos a analisar. Não se pode negar que a escolha de uma profissão, além de utilizar como critério a satisfação de suas necessidades materiais, visa também preencher um espaço que não está dominado por esta área: o prazer profissional. Ainda que não haja pedras rolando, existem os resultados dos trabalhos que foram criteriosamente analisados e o desejo de manter-se atuante na área escolhida. Mesmo que o *glamour* dos arqueólogos da realidade não seja tão evidente como os dos filmes, ele está dentro de cada equipe, inserido em cada laboratório.

¹ Graduanda em História na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Duque de Caxias/ Museu Nacional da Universidade do Brasil.

² CERAW, C. W. Deuses, Túmulos e Sábios. São Paulo: Melhoramentos, 1960.

Pensar no enigma de Atlântida, encontrar semelhanças entre a decoração cerâmica nativa de algumas culturas brasileiras e os hieróglifos egípcios ou mesopotâmicos fizeram – e ainda fazem – parte da história da Arqueologia. Homens considerados por alguns como visionários, e pela maioria como aventureiros aproveitam-se das mais diversas formas desta ciência que estuda o homem através de sua cultura material. A busca por tesouros ou túneis que revelariam passagens secretas para lugares fantásticos está presente no comportamento deste grupo fantasioso, mas real, presente nas mais diversas localidades. A estes, o que mais importa são os artefatos em si, não o contexto em que foram encontrados.

Estes Indianas Jones fora das telas são reconhecíveis, pois sua conduta é condizente com seu discurso. É o setor (se é que podemos chamar de setor) para o qual a Academia não cede espaço, por não ser o meio científico o lugar para aqueles que pretendem dedicar-se a aventuras sem qualquer respaldo metodológico ou teórico, ou ainda para aqueles não possuidores de compromisso com os fatos que se apresentam, somente com aquilo que consideram real.

Além do aspecto aventureiro, existe aquele disfarçado de legalidade ou de “profissionalismo”. São dominados por pessoas que utilizam a Arqueologia como forma de enriquecimento. Este grupo, ao possuir a consciência da inexistência de potes de ouro nos sítios arqueológicos, buscam atingir seus objetivos com a venda ilegal de objetos. Sejam eles urnas funerárias ou maçanetas de portas de casas de personagens de nossa história. Tudo o que possa inspirar o desejo de colecionadores é alvo desses que utilizam o termo 'arqueólogo' para conseguir fontes para suas atividades ilícitas.

Talvez esta busca pelo *glamour* explique a preferência de certos arqueólogos por pesquisas em certas áreas em detrimento de outras. Não é o objetivo deste texto uma abordagem provincianista ou a busca de um saudosismo regional, porém apontar quais os motivos que validam a pesquisa arqueológica na Baixada Fluminense. Quando se fala em Arqueologia o que se imagina normalmente são as pirâmides do Egito, ou o túmulo de Tutancamon. Estes são os achados arqueológicos para alguns. É certo que na região fluminense (como no Brasil em geral) não se encontram sítios arqueológicos como os da região do Nilo ou de Roma. Os sítios pertencentes a este território são obviamente caracterizados pelas culturas aqui estabelecidas, não por aquelas que gostariam que existissem. Não serão encontradas pedras que compunham esfinges, porém peças que compõem e caracterizam as organizações sociais que ocuparam este espaço.

Negligenciar ou supervalorizar esta localidade resultaria em erros parecidos. No primeiro caso, a abrangência do território abriga certamente dados que ajudariam a caracterizar os nativos deste território que hoje denominamos Brasil. Conhecer a cultura dos tupis, dos goitacás, etc, é também, e principalmente, conhecer a nossa própria cultura. Desvendar este passado é incluir novos dados de análise de nossa

formação. Seria demasiado abordar nesse texto as matrizes formadoras da população brasileira. No entanto se faz necessária a inclusão deste espaço dentro do campo geral de estudos arqueológicos. Inserindo-a tanto dentro do estado, Rio de Janeiro, como dentro do país. Não se trata de utilizar a Arqueologia como complemento e ilustração dos estudos das culturas, ou no que Castro Faria chamou de um “passado que nenhuma escrita registrou”³. Porém, sendo a Arqueologia a responsável pelo estudo do homem através de sua produção material mantida viva nos sítios arqueológicos, cabe a ela a análise neste campo. Com isto não queremos dizer que sua ação seja independente. Se pensarmos em ciências consideradas por muitos como rivais – a Arqueologia, a Etnologia e a História – sua aliança numa dinâmica interdisciplinar⁴ traria contribuições ainda maiores nas análises propostas. Mas o que será que possuem em comum justificável a uma utilização simultânea? A resposta, por mais óbvia que pareça, é o homem. Explorado dentro de suas múltiplas esferas, com hipóteses dotadas de significados que se aproximam da complexidade daquele que as criou, estas ciências são dentro da área que atuam dotadas da autoridade necessária para a compreensão e análise de seus objetos.

A comparação de tudo que envolve o sistema humano a um quebra-cabeças nos dá a possibilidade de comprovar esta dinâmica interdisciplinar. Quanto maior o número de peças, maior a possibilidade de composição de uma estrutura social, material ou etnológica. O homem como ator social e integrante do todo civilizacional tem em si uma pluralidade de campos a serem desvendados e interpretados, bastando para isso o encontro do método adequado às múltiplas faces compositoras do ser humano.

Ao compreender o homem como um ser social, teleológico e universal, a necessidade de um novo olhar científico se faz necessária. Uma descrição densa, quando se trata de objetos que incluem um ser tão complexo, indica um novo caminho a seguir: o do abandono de preconceitos e da busca do recolhimento de informações das mais diversas formas, formando, a partir das partes (regiões), o todo. Este seria o complexo cultural formador do que conhecemos como Brasil.

Já no segundo caso, a supervalorização da região fluminense poderia gerar resultados descaracterizadores, distanciados do objetivo de uma análise científica. Tal como um quebra-cabeças o acréscimo de dados indevidos ou simplesmente o menosprezo de algum dado comprometeria a visão do todo. Portanto, é necessária a utilização de métodos capazes de responder às questões propostas ou de restaurar as páginas de um passado que a terra cuidou de conservar.

³ FARIA, Luiz de Castro. Domínios e fronteiras do saber: a identidade da Arqueologia. In Dédalo. São Paulo: mimeo, 1989. p.27.

⁴ Com isso não pretendemos excluir a participação de outras ciências que certamente contribuem com a Arqueologia.

Como a própria história do desenvolvimento da Arqueologia, as pesquisas na Baixada Fluminense possuem aspectos parecidos. A busca pelo exótico, pela comprovação de dados advindos de relatos de viajantes, está inserida nas páginas que a compõem. Ainda que certas práticas não estejam extintas, a busca atual deve ser a de preservação dos patrimônios arqueológicos, e ainda pela utilização das informações advindas destes sítios de forma a ratificar, acrescentar e corrigir informações que na maioria das vezes não são divulgadas. Seu objetivo deve ser levar ao conhecimento não só dos habitantes dos municípios da região, bem como aos demais, as páginas do passado que auxiliaram a construir o presente. Seja pelo aspecto da ocupação nativa, européia ou contemporânea.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CERAW, C. W. Deuses, Túmulos e Sábios. São Paulo: Melhoramentos, 1960.

FARIA, Luiz de Castro. Domínios e fronteiras do saber: a identidade da Arqueologia. In: Dédalo. São Paulo. mimeo, 1989. P.27.

JARDIM PRIMAVERA: LUGAR DE REFÚGIO E SOBREVIVÊNCIA⁵

Adriano Manhães⁶

Desde o início do século XX, a Baixada Fluminense foi receptora de várias correntes migratórias, cujas pessoas, das mais variadas origens, iniciaram o processo de construção social contemporânea da região. Nossa pesquisa pretende abordar parte dos grupos de migrantes que aqui se estabeleceram, particularmente em Jardim Primavera, pois este bairro concentrou vários grupos de origens internacionais, como alemães, austríacos, poloneses, italianos, judeus, árabes, entre outros. Pretendemos contribuir para este debate analisando a relação desses grupos estrangeiros com a comunidade, suas tradições mantidas e perdidas, e suas interações na vida sociocultural da localidade e da região.

No final da década de 40, um empreendimento imobiliário pioneiro e original se instalou em uma região do 2º distrito de Duque de Caxias. Seu proprietário, Nelson Cintra, mais um idealista que um executivo, deu ao projeto urbanístico uma feição toda

⁵ Comunicação livre apresentada no II Congresso de Professores e Pesquisadores da História da Baixada Fluminense com o tema "Baixada Fluminense: uma historiografia em construção", no mês de setembro de 2002, na cidade de Nova Iguaçu.

⁶ Graduando do 6º período do curso de História da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Duque de Caxias e colaborador da Associação de Professores-Pesquisadores de História (APPH-CLIO).

especial, preocupado com o bem-estar da futura população. Atendendo às exigências técnicas do decreto-lei 58, do antigo Distrito Federal, cuidou para que as ruas principais fossem demarcadas com meios-fios, arborização, rede pluvial, etc.

A maior parte dos neoproprietários era constituída por duas classes distintas: a primeira, de imigrantes advindos de vários países devastados pela Segunda Guerra Mundial, tais como alemães, austríacos, poloneses, italianos, judeus, árabes, etc. A segunda, de migrantes do próprio estado, de municípios vizinhos e de outros estados.

Os pioneiros que aqui chegavam, vinham em busca do sossego das áreas verdes semi-exploradas e ricas em oxigênio puro, porém logo sentiam as desvantagens e dificuldades de uma zona rural com algumas perspectivas de urbanização, embora remotos.

Os estrangeiros foram se acomodando, limitados pela desconfiança, já que vinham de uma sociedade beligerante, sofrendo mesmo perseguições. Somente com a chegada de conterrâneos é que passaram a formar seus grupos, bastante fechados, isso foi acontecer⁷.

Entre as várias famílias que se instalaram em Jardim Primavera, a primeira, oriunda da Alemanha, foi a família Allo. Foi a que também primeiro entrevistamos. A senhora Elvira Alice Allo, por ser a representante mais idosa e cujas informações são de relevante importância para a perspectiva de nosso trabalho, foi o nosso primeiro contato.

Em seu depoimento, a senhora Allo nos informou que veio da Alemanha para o Brasil no início da década de 40 devido à fome que havia lá e por seu pai ter se recusado a servir ao grande ditador Adolf Hitler.

A mesma acrescentou as barbaridades que Hitler fazia com os judeus e as pessoas que não eram alemãs, as quais eram torturadas e até mesmo queimadas vivas.

Segundo a entrevistada, sua família, enquanto estava em Berlim, se sentiu mais frágil quando seu pai, que era húngaro, foi preso pelo exército de Hitler, e que graças a sua mãe, alemã, conseguiu soltá-lo.

Quando dona Elvira Alice Allo e sua família foram trazidas da Alemanha pelo avião da Cruz Vermelha, houve uma escala na Itália, porém nenhuma pessoa embarcou ou desembarcou, foi apenas uma parada de rotina para um possível abastecimento do avião.

Ao chegarem no Brasil, o avião pousou na Ilha das Flores, em Niterói, e os passageiros foram alojados em acampamentos onde os homens e as mulheres ficavam separados, todos eram vacinados contra a varíola, a gripe espanhola e outras doenças.

⁷ QUINTANILHA, Magaly. A origem do bairro de Jardim Primavera. Rio de Janeiro: Sociedade Universitária Augusto Motta/SUAM, 1989. Monografia de bacharelado em Português-Literatura.

Segundo a senhora Allo, sua família migrou para o Brasil por decisão de escolha, pois poderiam ter ido viver em outro país. Foram para Jardim Primavera devido à influência de um homem chamado Lázaro, que havia dado esperanças dizendo que a situação econômica iria melhorar. A entrevistada disse que a família não recebeu nenhum apoio ou ajuda. O senhor Lázaro era dono de uma fábrica de móveis, e sua nacionalidade era tcheca, e veio da Europa nas mesmas condições que a sua família se encontrava naquele momento, pobre e humilde, e que depois conseguiu se estabilizar financeiramente.

Segundo dona Elvira, o local comprado por Nelson Cintra era uma chácara e que havia apenas mato e árvores frutíferas, que o mesmo o preparou para que fosse ocupada pelas pessoas vindas da Europa e do restante do mundo, com o objetivo de criar um bairro formado apenas por estrangeiros. Este bairro foi denominado por ele de "Jardim Primavera".

A senhora Elvira conta que conheceu o Senhor Tenório Cavalcante e que o mesmo intimidava a comunidade caxiense através de suas ações violentas, tornando-se o homem da lei. A mesma relata que naquele período morava de aluguel com sua família no bairro Itatiaia, no centro de Caxias.

Suas primeiras atividades no bairro de Jardim Primavera foram como doméstica, em casa com sua mãe. Outra atividade da qual participou foi a luta pela implantação de uma linha de ônibus da empresa Luxor que fizesse o itinerário: Central-Jardim Primavera-Central⁸, com o objetivo de viabilizar a viagem da Baixada Fluminense para o centro da cidade do Rio de Janeiro, para os moradores do bairro, que naquele momento tinham apenas o trem da Leopoldina Railway como opção de locomoção para a capital, que, devido à distância, era de difícil acesso.

A senhora Allo comenta que em Jardim Primavera não tinha praça e nem escola pública, que existia somente uma entidade de ensino, o Ginásio Primavera, da rede particular, e que sua família não pôde matriculá-la devido às mensalidades muito altas e à pouca renda familiar, já que seu pai era eletrotécnico e sua mãe, do lar.

A entrevistada comenta que o bairro teve um cinema, que foi construído por um imigrante iugoslavo.

A família, segundo a entrevistada, teve um bom relacionamento com a comunidade, embora seus pais não se relacionassem com algumas pessoas do bairro, por que, segundo a mesma, havia um bar próximo de sua casa onde os estrangeiros se reuniam para beber e praticar jogos como boliche, carteados e outros, e que seus pais não participavam por não gostarem desse tipo de atividade. Dona Allo conta que sua

⁸ Observamos que nessa época a ligação de Duque de Caxias era ou com a Praça Mauá ou com a estação de trem Barão de Mauá.

irmã sofreu preconceitos quando foi morar em Campo Grande após ter se casado, pois a comunidade não a aceitava no bairro por ser alemã.

A senhora Elvira Alice Allo diz que ensina algumas palavras e frases a seus filhos e netos, assim como sua mãe o fazia, o que despertou o desejo de um de seus netos em querer conhecer a Alemanha. Ela acrescenta que sua mãe não aceitava os costumes da sociedade brasileira, devido aos hábitos que tinha na sua terra natal, o que comprova uma resistência por parte de sua mãe em relação a essa nova cultura que lhe é apresentada no Brasil.

Segundo a senhora Allo, seguindo o exemplo de sua mãe, procurou educar os filhos sem nenhuma discriminação, apesar de toda violência que presenciou na Alemanha em relação aos tratamentos dispensados aos judeus e às pessoas de outras etnias.

A educação dada, para que não houvesse discriminação, é confirmada pelo fato de Idelga Allo, filha de Elvira Alice Allo, ter se casado com um rapaz negro e ter tido um filho com ele.

A entrevistada relata que sua mãe passou dificuldades nos primeiros meses porque não possuía conhecimentos da culinária brasileira, tendo que comer banana com farinha, legumes e verduras. Relata-nos ainda que na época não sabia cozinhar feijão, por exemplo.

Dona Elvira comenta que a embaixada da Alemanha na Argentina entrou em contato com a família através do consulado alemão no Rio de Janeiro, com o objetivo de localizar as pessoas que fugiram da Europa devido à Segunda Guerra Mundial, para uma possível indenização por perdas e danos, com a intenção de reparar os prejuízos provocados pelo governo alemão durante aquele período. Esse formulário que a família recebeu recentemente exigia que fossem anexados documentos de identificação de todos os membros da família que fossem descendentes de alemão, para que os mesmos fossem cadastrados no serviço de apoio aos fugitivos de guerra, criado pelo atual governo da Alemanha. A família acredita que o processo esteja sofrendo retardamento devido à crise econômica da Argentina.

A família leva uma vida razoável em Jardim Primavera, pois todos os membros trabalham e estudam. Os integrantes da família mantêm um bom relacionamento com a comunidade segundo depoimento da senhora Allo, que é respeitada e admirada pelos vizinhos e amigos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

QUINTANILHA, Magaly. A origem do bairro de Jardim Primavera. Rio de Janeiro: Sociedade Universitária Augusto Motta/SUAM, 1989. Monografia de bacharelado em Português-Literatura.

UMA EXPERIÊNCIA EM PESQUISA HISTÓRICA NO ARQUIVO DA CÚRIA DIOCESANA DE NOVA IGUAÇU

Denise Vieira Demétrio
Gisele Martins Ribeiro⁹

O projeto “Populações Negras no Estado do Rio de Janeiro: História, Memória e Identidade” está sendo desenvolvido sob a orientação das professoras doutoras Hebe Maria Mattos e Mariza de Carvalho Soares¹⁰. Possui o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) – órgão financiador – e do Arquivo da Cúria Diocesana de Nova Iguaçu, que disponibiliza a documentação¹¹.

O Arquivo da Cúria Diocesana de Nova Iguaçu dispõe de livros de assentos de batismos, matrimônios e óbitos relativos às freguesias de N. S. da Piedade de Iguaçu, N. S. da Conceição de Marapicu, Santo Antônio de Jacutinga, S. Pedro e S. Paulo de Paracambi, Santana das Palmeiras, entre as datas de 1686 e 1947, todas de inestimável valor histórico para o Estado do Rio de Janeiro.

Do acervo citado, o projeto tem priorizado a documentação de escravos da Freguesia de Santo Antônio de Jacutinga, no período entre 1686 a 1855, e um livro de batismos de escravos da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, no período entre 1871 e 1888. Através das informações das freguesias citadas, pretende-se explorar as classificações e as relações étnicas das populações afrodescendentes escrava e livre da região.

A pesquisa vem sendo desenvolvida desde outubro de 2002 e a atividade diária consiste na leitura e transcrição fiel das fontes no período delimitado pelo projeto. As informações transcritas são armazenadas em fichas paginadas contendo a indicação da folha do livro original que está sendo transcrito, a data e o tipo de assento (matrimônio, batismo ou óbito). Até o momento, já foi concluído os dois primeiros livros da série¹² e o livro de batismos de escravos da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu – 1871 a 1888; e encontra-se em andamento a transcrição do livro subsequente¹³. Portanto, nos encontramos na fase de levantamento de dados;

⁹ Graduandas do 7º período do curso de História pela Universidade Federal Fluminense.

¹⁰ As referidas professoras atuam no *Laboratório de História Oral e Imagem* (LABHOI) do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, no eixo de pesquisa *História, Memória e Escravidão*.

¹¹ No Arquivo da Cúria Diocesana de Nova Iguaçu, contamos com o inestimável apoio do responsável pelo Arquivo e professor de História, Antônio Lacerda e do paleógrafo, Nelson Aranha.

¹² Os referidos livros são: o primeiro, de batismos e matrimônios de escravos da Freguesia de Santo Antônio de Jacutinga, entre 1686 e 1721; e o segundo, de batismos de escravos - da mesma freguesia - que abrange o período entre 1797 e 1807.

¹³ O referido livro é de batismos de escravos da Freguesia de Santo Antônio de Jacutinga entre 1807 e 1825.

após a conclusão desta etapa, pretende-se montar um banco de dados com todas as informações obtidas e disponibilizá-las na internet para todos os pesquisadores interessados.

Este projeto possibilitou a nossa inserção na prática da pesquisa em história e nos tem revelado a importância da atividade para a formação de um historiador. Percebemos no contato com a documentação inúmeras possibilidades passíveis de se tornarem interessantes pesquisas acadêmicas, que talvez em outros momentos, passariam despercebidas. O leque de possibilidades vai desde a curiosa ortografia do período até as relações sociais estabelecidas no mundo escravocrata que, muitas vezes, contestam visões tradicionais da historiografia, como por exemplo a possibilidade de o escravo construir família dentro do controle do sistema escravista desde o século XVII (haja vista que alguns autores datam a sua existência somente a partir do século XIX) ou ainda, a viabilidade de senhores batizarem escravos, fixando laços de compadrio.

Além desta contribuição, atentamos também para a importância da metodologia da pesquisa. Notamos como é fundamental para o pesquisador que pretende iniciar um trabalho acadêmico possuir tema (delimitação de um assunto geral), espaço (delimitação geográfica), tempo (delimitação temporal) e eixo temático (linha a ser enfatizada no decorrer do trabalho: cultural, social, política, etc), a fim de tornar proveitosas as suas visitas aos arquivos. Caso contrário, torna-se uma atividade exaustiva e sem qualquer retorno positivo, já que o documento só fala a partir das perguntas do pesquisador; se elas não existirem, a documentação será apenas um amontoado de papel velho e malcheiroso. E ainda é primordial que as perguntas partam do próprio pesquisador, pois se forem feitas por terceiros corre-se o risco de a documentação não falar o suficiente, tornando insatisfatório o resultado final tanto para o pesquisador quanto para seus leitores. Logo, achamos que é essencial ter interesse e técnicas metodológicas para que a pesquisa seja uma atividade interessante e renda um trabalho proveitoso.

Estamos tendo a oportunidade de vivenciar todas estas implicações, que são inerentes à pesquisa, o que só enriquece a nossa formação acadêmica. Somada aos ganhos pessoais, a prática da pesquisa também nos tem oferecido a possibilidade de nos dedicarmos à História da Baixada e levar a nossa experiência a importantes instituições, como a Universidade Federal Fluminense, onde há pouco ou nenhum interesse nesta temática. Portanto, através deste projeto, conseguimos levar um pouco da importância histórica da região para um meio acadêmico que não a valoriza, contribuindo assim para a historiografia do Brasil e também para a superação de "pré-conceitos" que existem em relação à Baixada Fluminense.



Seção TRANSCRIÇÃO

*Alexandre dos Santos Marques*¹

*Rogério Torres*²

*Tania Maria da Silva Amaro de Almeida*³

O objetivo desta seção é transcrever documentos que integram o acervo do Instituto Histórico Vereador Thomé Siqueira Barreto e demais instituições que abrigam documentação, visando a preservação das informações das fontes primárias - documentos sobre suporte papel, através da divulgação de tão importantes referências para a história do nosso município e da região da Baixada Fluminense. Dando ciência aos pesquisadores e demais interessados sobre o conteúdo de tais documentos, firmamos a certeza de que a preservação de nossa memória histórica é importante para a construção e manutenção de uma identidade local.

*"A preservação não é um fim em si mesma. Só preservamos para que as informações contidas nos bens culturais possam favorecer o homem no resgate de sua identidade e de sua história, permitindo, assim, o exercício pleno da sua cidadania."*⁴

¹ Mestrando em História Social do Trabalho pela Universidade Severino Sombra - Vassouras - RJ. Coordenador do Centro de Memória, Pesquisa e Documentação da História da Baixada Fluminense / Fundação Educacional de Duque de Caxias.

Titular da Disciplina Metodologia da Pesquisa do curso de História da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Duque de Caxias.

Professor da rede pública municipal de Duque de Caxias.

² Licenciado em Pedagogia pelo Instituto de Educação Governador Roberto Silveira e em História pela Sociedade Universitária Augusto Mota. Professor das redes públicas estadual do Rio de Janeiro e municipal de Duque de Caxias. Colunista da revista "Caxias Magazine".

³ Licenciada e bacharelada em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Pós-graduada em História das Relações Internacionais pela mesma universidade. Sócia Titular da Associação Brasileira de Conservadores e Restauradores. Sócia fundadora da Associação dos Amigos do Instituto Histórico. Diretora do Instituto Histórico da Câmara Municipal de Duque de Caxias e supervisora das atividades de preservação desse órgão.

⁴ Política de Preservação de Acervos Institucionais / Museu de Astronomia e Ciências Afins; Museu da República. Rio de Janeiro, MAST, 1995.

Transcrevemos, nesta edição, dois trechos do livro "Almanaque do Trem", coletânea sobre assuntos ferroviários e acontecimentos que envolvem o trem, organizado por L. S. Juruena e Laís Costa Velho. Para os editores do livro, este teria o objetivo de "(...) Ter à mão informações confiáveis (...) sobre o desenvolvimento tecnológico e as perspectivas do trem" e "(...) o fornecimento de informações precisas emolduradas pelo lirismo poético que sempre cercou o Cavalo de Ferro".

Nesses documentos estão mantidas a grafia e a redação dos originais.



"O ADVENTO DAS ESTRADAS DE FERRO" / *Hélio Vianna*⁵

Data de 1835 a primeira tentativa oficial de se fomentar a construção de estradas-de-ferro no Brasil. Um decreto sancionado pelo Regente Feijó autorizou o governo a conceder privilégios de exclusividade às companhias que se organizassem para explorar o transporte ferroviário de gêneros e passageiros entre a Côrte e as capitais de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul.

Não teve consequências, o mesmo acontecendo a uma concessão provincial para uma estrada-de-ferro de Santos a diversos pontos do interior paulista, e um pedido para outra, do Rio de Janeiro a Resende, e ainda à nova concessão provincial, esta fluminense, quanto a uma linha férrea da vila Iguaçu à baía de Niterói. Todas, iniciadas ainda dentro do período regencial. (Agenor Gurgel de Roure - "Vias de Comunicações", nos Anais do Segundo Congresso de História Nacional, de 1931, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Vol. III - Rio, 1942, pp. 142/155).

Já depois de começado pelo governo pessoal de D. Pedro II, também não teve êxito outro projeto de ferrovia através da província do Rio de Janeiro, do Guandu a Jacutinga, em 1846.

Somente depois da extinção do tráfico de escravos africanos para o Brasil, acontecimento que tornou disponíveis capitais e iniciativas nacionais e estrangeiras, pôde o país entrar no terreno das realizações efetivas, no setor ferroviário. Uma lei de 1852 determinou novas e favoráveis condições para os empreendimentos do gênero, inclusive a garantia oficial de juros, até 5% sobre o capital empregado na construção.

Marcou essa lei, segundo o eng.º José Luís Batista ("O Surto ferroviário e seu desenvolvimento", nos Anais do III Congresso de História Nacional, de 1938, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, vol. VI - Rio, 1942, p. 45), o verdadeiro ponto

⁵ in Almanaque do Trem 82 - Organizadores: L. S. Juruena e Laís Costa Velho, Rio de Janeiro: JCV Juruena e Costa Velho Editores Ltda., dezembro de 1982.

de partida da viação férrea brasileira. No regime por ela estabelecido tiveram início as estradas-de-ferro de Mauá a Raiz da Serra, D. Pedro II, do Recife ao São Francisco, da Bahia ao São Francisco e de Santos a Jundiáí.

Naquele mesmo ano de 1852 concedera o governo da província do Rio de Janeiro a Irineu Evangelista de Souza o privilégio para construir a estrada que lhe imortalizaria o nome. Dois anos depois, foram solenemente inaugurados pelo Imperador os primeiros 14,5 km de linhas férreas do País.

Em 1858, abriram-se ao tráfego novos trechos: o do Recife ao Cabo, em Pernambuco; e do Rio de Janeiro a Queimados e Belém, hoje Japeri. Em 1860 coube a vez à Bahia. No mesmo ano iniciaram-se os difíceis trabalhos de construção da estrada de Santos a Jundiáí, inaugurada em 1867. Com mais uma linha suburbana no Recife e o primeiro trecho da Estrada-de-Ferro de Cantagalo, na província fluminense, 718 km eram trafegados no Brasil em 1868, ano de maior intensidade da guerra do Paraguai.

Esse acontecimento internacional não deixaria de refletir-se na evolução política brasileira de transportes. Assim, como observou J. Palhano de Jesus, “nós, que nos quinquênios de 1856-1860 e de 1861-1865 tínhamos inaugurado, respectivamente, 208 e 276 km de estradas-de-ferro arredondadamente, no quinquênio de 1866-1870 descemos à quota de 246 e ainda nos quatro anos seguintes, 1871-1874, só conseguimos mais 539 km.” (J. Palhano de Jesus - “Rápida notícia da viação férrea do Brasil”, no Dicionário Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, vol. I - Rio, 1922, pp. 725-27).

“Em 1870 inauguramos apenas 8 km. Em 1874 possuíamos, ao todo cerca de 1.284 km, o que dá uma média de 61 km por ano nos primeiros 21 anos, a partir da inauguração da Estrada-de-Ferro Mauá, em 1854.”

“Datam do período de 1868 a 1875 os empreendimentos das seguintes estradas: Estrada-de-Ferro Central da Bahia, Estrada-de-Ferro de Campos a São Sebastião, Estrada-de-Ferro de Macaé a Campos, Estrada-de-Ferro de Jundiáí a Campinas, Estrada-de-Ferro de Porto Alegre a Nova Hamburgo.”

(...)

Passadas as consequências da guerra, pôde ser retomado o incentivo oficial à construção de estradas-de-ferro, através da modificação do regime de garantia de juros, por um decreto de 1873 e regulamento do ano seguinte, “minucioso e ponderado trabalho em que se definiam as atribuições do governo geral e das províncias em matéria de concessão”. O emprego do capital máximo a ser subvencionado ou garantido, mereceu apurados e excelentes estudos, que honram os técnicos da época”.

Os bons resultados da nova legislação não se fizeram esperar. “Já em 1875” - balanceou Palhano de Jesus - “conseguimos inaugurar 517 kms contra 155 do ano anterior”.

“Daí até o encerramento do período imperial foi o seguinte o desenvolvimento das nossas linhas em tráfego, por quinquênios: 1875-1879: 1.637 km; 1880-1884: 3.391 km; 1885-1889: 3.281 km.”

(...)

Concluindo este rápido exame da evolução do sistema ferroviário brasileiro sob o Império, basta assinalar que em 1889, ao ser extinta a monarquia, existiam no país 9.583 km de vias férreas em tráfego, servindo ao antigo município neutro (então Distrito Federal, depois Rio de Janeiro), e a quatorze das vinte províncias então transformadas em estados.”



“O BRASIL ENTRA NOS TRILHOS” / *Martin A. Santa Lucci*⁶

Inaugurada em 30 de abril de 1854, a primeira estrada de ferro, construída por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, representou a opção brasileira de desenvolvimento através da ferrovia. Eram 14,5 km ligando o Porto Mauá, atual Guia de Pacobaíba, baía de Guanabara, à Raiz da Serra da Estrela, de onde a linha prosseguiria até a romântica Petrópolis. Trez anos mais tarde, em 1867, surgia a obra-prima da engenharia ferroviária, a São Paulo Railway, dos ingleses, entre Santos e Jundiaí. Com 100 km, ela venceu a serra do Mar, obstáculo natural às riquezas de São Paulo, abrindo caminho para o progresso paulista estimulado pelo café. A partir daí novas ferrovias surgiram no país, vencendo sertões e serras, até atingir o contrafortes dos Andes, pela Noroeste do Brasil, entre Santos e Bolívia. Mas, com o advento do automóvel e a gasolina barata, deu-se preferência à solução rodoviária. Agora, porém, com a crise do petróleo, as ferrovias ressurgem como solução para garantir a continuidade do desenvolvimento que elas mesmas iniciaram no século passado. Renasce, assim, uma opção de transportes que a eletrificação das principais linhas tornará ainda mais atraente.

O cacau, a cana-de-açúcar e principalmente o café foram riquezas que exigiram a implantação de um grande número de ferrovias, ligando o litoral ao interior, nas últimas décadas do século passado, em todo leste brasileiro. Nesta época o Brasil viveu a euforia da estrada de ferro, adquirindo e adaptando às condições do país o que havia de melhor na engenharia ferroviária mundial. Em 1870, surgiu a Cia. Paulista, iniciando a ligação de Campinas às barrancas do rio Paraná e ramificando-se pelo sertão, criando a região da Alta Paulista. Em 1874, era fundada a Sorocabana, que partiu de Sorocaba

⁶ in Almanaque do Trem 82 - Organizadores: L.S. Juruena e Laís Costa Velho, Rio de Janeiro: JCV Juruena e Costa Velho Editores Ltda., dezembro de 1982.

e avançou até Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, estendendo sua rede a Santos e ao litoral sul paulista, com obras na serra do Mar, prevendo linha dupla e eletrificação. Em 1872, a Cia. Mogiana, que atingiu Minas Gerais e Góias (hoje essa linha chega a Brasília). Antes do fim do século passado e já no começo deste, surgiam a E.F. São Paulo- Minas, a Araraquarense, a Viação Férrea Rio Grande do Sul, a Leste Brasileiro, a antiga Baiana entre outras, bem como a incrível E.F. Madeira-Mamoré, a mais ocidental do Brasil, hoje substituída por uma rodovia, mais já em fase de recuperação. Ao longo desses anos, a engenharia brasileira acumulou tanto "know-how" que hoje ela é chamada a construir ferrovias em outras nações, como o faz no Iraque e na Mauritânia.

O sistema funicular da antiga São Paulo Railway, hoje E.F. Santos-Jundiá, está em atividade desde 1901, quando foi construída uma nova linha para substituir a primitiva de 1867. Dividido em cinco patamares independentes, para vencer um declive de 800 metros o sistema se assemelha bastante ao dispositivo empregado nos elevadores domésticos: o movimento de subida e descida é garantido por cabos, munidos de contrapesos. No funicular os contrapesos são as próprias composições ferroviárias: os vagões só podem descer quando, na linha paralela, outro conjunto sobe pelo mesmo cabo. Em cada patamar, máquinas fixas movidas a vapor, garantem a tração, e os locobreques, que substituem as locomotivas geram energia para o sistema de freios e ar comprimido. A engenharia utilizada pelos ingleses nesta ferrovia, em meados do século passado, chegou a provocar admiração no mundo inteiro, em virtude da alta sofisticação da técnica empregada, que continua eficiente até nossos dias. Atualmente, paralelamente ao sistema funicular um outro que funciona a base de cremelheiras.

Embora o Barão de Mauá tenha sido o pioneiro das ferrovias brasileiras, outros nomes juntam-se ao seu na constituição de uma galeria de arrojados empreendedores que acreditaram na estrada de ferro como instrumento do desenvolvimento nacional. Joaquim Saldanha Marinho, presidente da então Província de São Paulo, foi quem lutou pela idéia da Cia. Paulista de Estradas de Ferro e o engenheiro responsável pelas obras, João Ernesto Viriato de Medeiros, também ocupa lugar de destaque ao seu lado. Luiz Matheus Maylasky iniciou a Sorocabana para ligar a primeira empresa siderúrgica nacional, a Fábrica São João do Ipanema, a São Paulo criando a mais extensa ferrovia particular do país, Antônio de Queiroz Teles, Conde de Paranaíba, foi o fundador da Mogiana; e Bernardino de Campos, o da Araraquarense. São algumas das muitas figuras proeminentes cujo amor às obras que criaram e os levava a realizar verdadeiras façanhas pelo interior da província.

Graças a esses ideais e esforços, selvas, rios e montanhas foram transpostos para dar passagem à civilização e ao progresso. Santos, por exemplo, que exigiu derrubadas largas para obter madeira para dormentes, para andaimes das

construções, para queima das caldeiras das locomotivas e causava incêndios com as fagulhas lançadas pelas chaminés. Mas, o próprio acusador reconhecia que o General Café em sua marcha a procura da terra roxa do oeste, derrubou muito mais matas do que as estradas de ferro. Coelho Neto, contudo, deve ter influído de alguma forma para a eletrificação de estradas como a Paulista e Sorocabana, há meio século, numa antevisão da crise energética que hoje é realidade. É um desafio.

Para longas distâncias ou no emprego dos transportes de massa, urbano e suburbano, as ferrovias demonstraram ao longo dos anos - e agora mais do que antes - ser o sistema ideal para o traslado de passageiros e cargas.

Em São Paulo, junto com o metrô, a Fepasa inaugurou um grande trecho de subúrbio num sistema de pré-metrô, de linhas duplas sem interferências e passagens de nível, com trens controlados à distâncias, eletronicamente. É o sistema mais adequado para os grandes centros urbanos, os trens correndo antes da inauguração de São Paulo Railway era uma pequena cidade de cinco mil habitantes, região de pantanais, assolada por epidemias de febre amarela e de tifo e permanentemente atacada pela malária, progrediu sem parar quando recebeu os recursos gerados pela ferrovia. A Cia. Docas de Santos, um dos mais movimentados portos do continente, tornou-se viável e inaugurou seu primeiro trecho de 260 m em 1892, substituindo o antigo trapiche de Santos. São Paulo, até então escoando sua incipiente produção de café por morosas tropas de burros, que gastavam dias para levar a Santos uma carga equivalente a meio vagão de estrada de ferro, passou a avançar subitamente em todas as direções dando razão as suas potencialidades. Em escala semelhante, o mesmo ocorrendo em outras regiões. Apenas uma acusação, levantada pelo escritor Coelho Neto, pesava sobre as ferrovias, em seu passado glorioso. A de causar um desmatamento desnecessário ao sertão, pois com a mesma frequência do metrô e tarifas baixas. Isso faz com que muitos técnicos - e também o povo - lamentem a retirada dos bondes das grandes cidades; seus trilhos e seus cabos aéreos eletrificados podiam muito bem servir hoje, em linhas especiais contornando os centros urbanos, para um sistema de metrô de superfície. A verdade é que o próprio Ministro dos Transportes, Eliseu Resende, acabou por tornar-se a caixa de ressonância dos apelos dos técnicos em transportes de massa, preconizando um maior estímulo aos serviços de trens suburbanos e em longas distâncias. A vantagem do conforto dos trens noturnos ligando as grandes capitais, com seus vagões-dormitórios e disponibilidades de higiene pessoal, foi exaltado pelo ministro numa viagem que fez pelo Santa Cruz da Central, do Rio a São Paulo. O retorno ao calmo deslizar pela estrada de ferro, com os tcham-tcham - das rodas de aço nas emendas dos trilhos - tempo livre para leituras, conversas, ou simplesmente ficar olhando das janelas as paisagens passar, delícia de nossos avós, está para voltar.



Seção MEMÓRIA VIVA

*Antônio Augusto Braz¹
Odemir Capistrano Silva²*

MURMÚRIOS DO PRESENTE: Lembranças Simples dos Bairros de Duque de Caxias.

O segundo trabalho que apresentamos nessa seção difere do primeiro na forma e na abordagem. O tipo de depoimento apresentado no número anterior com a entrevista do jornalista e homem público Ruyter Poubel, que podemos classificar como “história de vida” será substituído nessa edição por um painel plural de memórias – apresentadas em trechos de depoimentos de três moradores do nosso município.

Trata-se dos depoimentos dos senhores Antônio Joinha, Orlandim Ramos dos Santos e da senhora Marina Figueiredo da Silva. Cidadãos comuns, moradores, respectivamente, dos bairros Saracuruna, Pilar e Taquara / Duque de Caxias, que nos trazem por intermédio de suas memórias, importantes aspectos da vida cotidiana de uma geração que viveu e trabalhou num período importantíssimo da História de nosso município e de nossa região; as décadas de 40, 50 e 60, o período formador da contemporânea configuração social, econômica e política da Baixada Fluminense.

A apresentação desse pequeno painel pretende despertar no leitor a preocupação com o resgate dessas memórias. Os trechos que serão apresentados são uma amostra do “banco de oralidade” construído pelo Centro de Memória, Pesquisa e Documentação da História da Baixada Fluminense, ligado ao Departamento de História da FEUDUC, que se compõe de quase oitenta entrevistas concedidas por homens e mulheres, hoje idosos, tanto do nosso município, como dos demais municípios da

¹ Licenciado em História pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Duque de Caxias. Pós-graduado em História Social do Brasil pela mesma faculdade. Professor da rede particular e pública municipal de Duque de Caxias. Mestrando em História Social do Trabalho pela Universidade Severino Sombra Vassouras RJ. Diretor do Centro de Memória, Pesquisa e Documentação da História da Baixada Fluminense / Fundação Educacional de Duque de Caxias.

² Jornalista, é mestre em Comunicação e Cultura pela UFRJ. Publicou contos, artigos e poemas em suplementos literários e jornais (Movimento e Pasquim, entre outros).

Baixada Fluminense. Moradores, em sua maioria, de bairros periféricos dessas cidades cujas vidas e experiências retratam como preciosos exemplos às duras condições de um tempo em que cuidar da saúde, educar a si e às suas famílias, transportar-se para o trabalho e ao menos não se atolar na lama, eram desejos a serem construídos em um lugar onde tudo era ausência.

Essas memórias têm sofrido com a implacável marcha do tempo. Essas gerações de pioneiros, homens e mulheres simples que suportaram essas condições duras e lançaram as bases da vida presente dos inúmeros bairros e logradouros de nosso município e dos demais, têm a cada dia encontrado o descanso e o silêncio que a ordem natural das coisas impõe.

Mas o esforço que se faz no sentido de preservá-las não está ainda à altura da importância de que essas experiências registradas representam. Memórias de pessoas simples, História local e cotidiana, a História de comunidades e bairros periféricos não são o que se pode chamar de lugar privilegiado das pesquisas históricas e sociais. Ao contrário, são na verdade tratados por muitos como assuntos menores, exóticos e pouco relevantes.

Erro de avaliação que os historiadores que defendem uma História Social plural apressam-se em corrigir e que nós, pesquisadores ligados ao Departamento de História da FEUDUC e ao Instituto Histórico Vereador Thomé Siqueira Barreto fazemos questão de combater.

Daí a idéia de um "banco de oralidades", que tem necessidade de se expandir.

Daí a apresentação nessa seção desse tipo de depoimento.

É urgente para nós, resgatar, registrar e investigar essas memórias, se não como área de interesse acadêmico ao menos como área de interesse acadêmico ao menos como tributo à valentia e obstinação desses bravos sobreviventes, homens e mulheres, que nos precederam.

Seguem então os trechos selecionados, ricos em detalhes e possibilidades de pesquisa são uma pequena amostra desse potencial que a análise da vida cotidiana das comunidades das periferias podem oferecer à análise global.

Sr. Antônio Joinha, 65 anos - Bairro Saracuruna

" – Vim práqui no dia 21 de abril de 1953. Era mato, mosquito e a malária dava até em madeira. Eu tive malária! E tinha aquela rua principal que liga a Rio-Magé até a praça que teve vários casos. As estação era antiga, era estilo antigo né? A condução era só trem, não tinha ônibus, a gente pra ir a Caxias tinha que sair de manhã por volta de 7 às 10 horas. Depois não tinha mais, se quisesse resolver algum ou comprar alguma coisa, porque aqui não tinha comércio, era pouco, tinha que ir a pé até Jardim Primavera e pegar o ônibus que vinha de Mantiquira e depois voltar a pé depois de saltar de novo".

“ – O Jayme Fichmam vendia os terrenos, vendia ali na praça. Tinha o jeito dele, sentava ali na praça e ele mesmo recebia as prestações. O progresso veio de acordo com a população. O próprio pessoal que vinha pra cá fugindo do aluguel, compravam os terrenos barato e construía. Tinha aqui na época a loja do Santos, pai do Nelson, vendia fiado e o pessoal ia construindo. O progresso foi vindo com a população, os governos fizeram pouco (...).

E o irmão dele, José Fichmam, não sei se comprou ou invadiu porque essas terras tinham registros. Na época do Império tinham pessoas que têm até hoje escrituras dessas antigas. Mas não sei como o Jaime Fichmam loteou o lado de lá e o José o lado de cá. Mas esse loteamento aqui onde eu moro é o mais antigo, o Parque João Pessoa”.

“ – Só que era tudo mato, as ruas todas sem limpeza sem nada. A Educação era precária. Quando eu mudei só tinha o Colégio Sarah. Funcionava onde era o colégio Brasil que tinha duas professoras e ia só até a quarta série. Esse era um dos problemas. Depois o Sarah adquiriu um terreno, fez o colégio na época pequeno e depois foi comprado pelo governo (...).

A segurança era feita por guardas noturnos, uma organização particular e a população pagava mensalidade. A Saúde era precária, não tinha nada. Eu tratava meus filhos lá embaixo na Praça da Bandeira ou na rua Matoso. Tinha dois cinemas aqui... até gozado... a gente conta e a pessoa não acredita. O cinema do seu Araújo era muito bom, era uma máquina boa. O do seu Sales tinha uma máquina só e parava pra trocar o rolo. Do seu Araújo não, tinha duas máquinas e corria normalmente, mas era bem quente, mas tinha era gente (...).

Mas o circo é que era a diversão da época vinham muitos artistas famosos como Vicente Celestino e Jamelão. O circo era armado ali na praça naquela época era mato né? Onde era o mercado Rio. Exatamente ali onde eram as lojas, não tinha mercado nenhum. Tinha também o serviço de alto-falante, ali no Sales, não o do cinema. À tardinha ele ligava o alto-falante e anunciava, por exemplo: Alô! Seu fulano! Chegou carta pra você! Vem buscar. Tinha a Igreja Católica do Rosário, que já estava construída, mas não tinha padre. Padre vinha do convento de Santo Antônio e às vezes de Caxias. Mas não era sempre, era uma vez por mês. Tinha igrejas evangélicas, já tinha a Igreja Batista e Assembléia de Deus lá em cima e o centro de macumba lá na Urussaí, que era muito freqüentado e um aqui chamado Tia Cotinha”.

Sr. Orlandim Ramos dos Santos, 70 anos - Bairro Pilar

“ – Em 1960 eu vim práqui, porque as coisas já andavam começando a mudar. Eu saí do interior, cidade pequena... Muniz Sodré no Espírito Santo”.

“ – Primeiro não era lote. Isso aqui... quando a família Chapmam veio práqui... você sabe como é o estrangeiro no Brasil. Então essa família Chapmam se apropriou disso aqui, mas não sei de que maneira. Já tiveram vários brasileiros aqui com terrinha, com plantação de cana. Eles se apropriaram e lotearam de Gerson Ventura e eu comprei esse lote por intermédio de um amigo meu que morava no Parque Fluminense. Na época custou 300 mil cruzeiros pra pagar 3 mil cruzeiros por mês... levaria um monte de anos pra pagar. Paguei com dificuldade, mas consegui”.

“ – Ah! Naquela época era difícil a vida... Primeiramente os ônibus de seção. Daqui até a estrada dá uns mil e quinhentos metros. Condução só tinha de Campo Elíseos, Saracuruna, Mantiquira e Raiz da Serra. Umas três vezes ao dia... O Mantiquira e o Campos Elíseos é que tinha de duas em duas horas. Tudo Caxias... na Praça Mauá se podia pegar ônibus lá na Washington Luís, Posto Bravo. Tinha que andar a pé. Eu saía daqui quatro da manhã cedinho pra pegar o trem de cinco e dez lá em Campos Elíseos.

Logo que eu vim práqui, tinha uma igreja era uma congregação da Igreja Batista. Tinha um senhor que era sargento da Marinha, ele comprou dois terrenos na rua Natividade e construiu a Igreja Batista, uma pequena e depois foi remodelando e hoje é uma igreja muito grande. O pessoal católico ia pra Igreja do Pilar. Naquela época havia plantação e curral de animais, tinha muito curral. O pessoal criava gado à vontade. Era um ligar pacato, bem pacato. Nós vivemos tranquilos aqui. De vez em quando um roubinho... O rio sempre teve... Esse rio era uma água cristal. Esse... do Pilar também era uma água cristal. Se tomava banho. Hoje até peixe acabou. O peixe sai da água pra fora. A poluição é muito grande”.

Sr^a Marina Figueiredo da Silva, 75 anos - Bairro Taquara

“ – Meu nome é Marina Figueiredo da Silva... Nascida em Taquara na Fazenda Santiago, onde meu pai era administrador geral. Existia uma fazenda Taquara, a antiga fazenda Taquara, que depois foi desmembrada em três ou quatro fazendas. Fazenda Santiago, fazenda Moça Franca e fazenda Quebra-coco”.

“ – Aqui antigamente, antigamente não tinha nada... antigamente só era corte de madeira e carvão. Então não existia nada, só era mato. Então o dono da fazenda começou a trazer colonos para formar plantação de bananas, aipim. Criava gado, criava porco. Esses colonos moravam em casebre de sapê. Existiam muitos povos pobres demais”.

“ – Eram dois donos. Doutor Edgard Pinho e Doutor Atilio Vivacqua. E eles quase não participavam porque meu pai tomava conta de tudo, era responsável por tudo. Em 45

fundaram uma escolinha para dar aula para os filhos dos agricultores daqui né? Tinha muita criança que não sabiam ler e como eu já tinha terminado o estudo meu pai falou que eu deveria e podia ajudar essas crianças. E então na fazenda, que era muito grande, fizemos uma sala com bancos de madeira e comecei a dar aula para aquelas crianças. No início, foram mais de quarenta, com seis meses já tinha oitenta crianças... Era tudo de graça, eu dava aula, alfabetizava as crianças de graça. Quando foi em 1949, era o prefeito de Caxias Gastão Reis... Isso é ele concorreu outra vez com o Doutor Gaspar Rivaneli e era muito amigo nosso, freqüentava muito a nossa casa”.

“ – Como disse, esse Gastão Reis era muito amigo nosso, ia sempre na fazenda. Ele gostava muito de caçar e aqui tinha muita caça. Ele era um dos homens mais ricos de Caxias. Quando ele viu a escolinha falou: 'Você dá aula pra essas crianças? Você não recebe nada? Aí eu falei: é de graça, eu dou aula porque eu gosto, as crianças não sabem ler, e eu tenho vontade de ensinar'. Aí ele disse: 'Mas como você faz?' Eu não podia comprar caderno, não podia comprar cartilha. Minha mãe pegava os embrulhos que meu pai fazia compras na Praça da Bandeira, aqueles papéis de embrulho grandes, aquelas folhas e minha mãe cortava assim do tamanho do caderno. Cortava e passava na máquina. Aí ele falou: 'Marina! A partir de hoje não sai mais sem caderno!' E me mandou 500 mil réis. Pensou??? Eu com 500 mil réis??? Naquele tempo???

Comprei cartilha para as crianças todinhas, comprei lousa, comprei uma lousa para cada uma das oitenta crianças. Naquele tempo nossos meeiros, os lavradores, não tinham dois filhos não. Tinham oito, nove, onze era assim tudo escadinha. Aí fomos lá embaixo, compramos cadernos, lápis, borracha, tudo que precisava. Foi uma festa, eu adorava dar aula”.

“ – Meu pai continuou com o Doutor Gastão, e ele foi eleito Prefeito em 47. Eles se davam muito bem e o Prefeito falou para mim: 'Pode deixar que eu vou continuar com a escola'. Aí mandou os ajudantes dele vir aqui arrumar a sala direitinho. Mandou mesa, cadeira e eu continuei dando aula. Nesse tempo a secretária de Educação era a Amélia depois passou para dona Regina. Mas aí em 1952 a Nova América começou a lotear e a maioria do pessoal abandonou as terras. O loteamento era bem feito e as ruas eram todas calçadinhos com pedrinhas... muito bem feito. Então quando a Nova América comprou o terreno não tinha mais escola aqui. Em 1955, o Doutor Francisco Corrêa veio até mim e falou: 'Olha Marina! Se você arranjar um terreno eu faço a escola'. Ele deu a maioria do material para fundar a escola da Taquara... era a escola da Taquara”.

“ – A escola Barão da Taquara, entendeu? A Escola Municipal Barão da Taquara é a escola Taquara transferida para aquele lugar. Porque lá na Taquara a Nova América não quis, porque ela ia fazer a escola dela. Aí então o Doutor Francisco mandou fazer a escola naquele lugar, na Praça São Paulo.

Em 1955, começaram a fazer a escola. A inauguração foi em 1958, eles queriam botar o nome na escola, mas não queriam botar Escola Taquara então resolveram botar Barão de Taquara. Quando eu recebi a faixa da escola tava Barão de Taquara. Eles na Secretaria não sabiam nada sobre esse Barão. Eu fui até Jacarepaguá porque tem um Barão de Taquara. Procurei, mas ninguém me dava informação, e eu deixei pra lá nunca mais procurei. Não existiu esse Barão de Taquara aqui!!!”

O banco de oralidade do CEMPEDOCH-BF, que guarda as entrevistas completas de onde esses trechos foram retirados é alimentado por um projeto chamado “Pesquisa de Bairros: História Urbana e Cotidiana”, que é desenvolvido pelos alunos da FEUDUC. Um de seus passos é exatamente a coleta de entrevistas dos moradores dos bairros, que são escolhidos por grupos de alunos-pesquisadores. Por questão de justiça, registramos aqui seus nomes, lembrando que além das entrevistas bases que utilizamos na seção, cada grupo produziu ainda quatro outras entrevistas com outros moradores antigos dos respectivos bairros escolhidos.

PILAR

Cristiana Romão da Silva, Elizama da Silva Pinto Batista, Maria das Graças Mozar Gomes, Maria Emília Lopes M. Franco, Nádya Portugal P. Ferrinos

SARACURUNA

André Luís, Guiomar Martins de Oliveira Reis, Maria Margarete, Noêmia Magalhães de Almeida

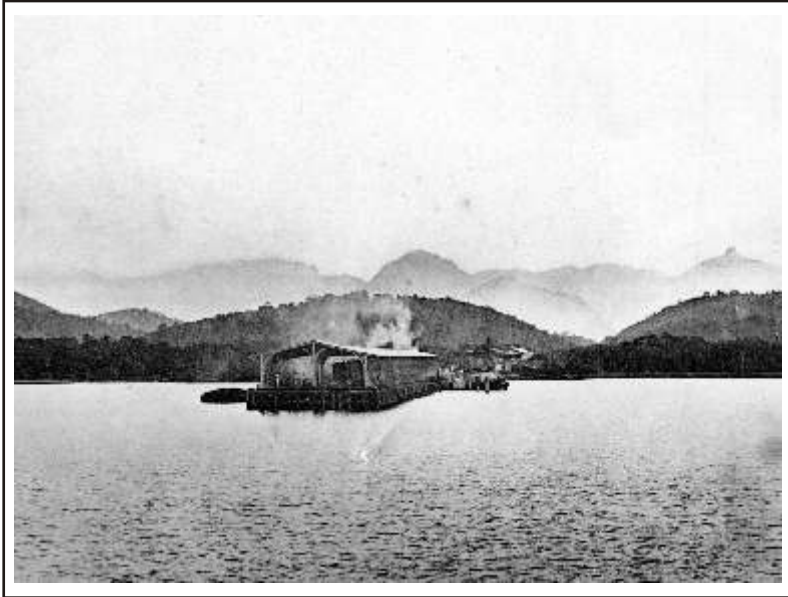
TAQUARA

Cristiana Carla de O. Barbosa, Erni Pereira da Cunha, Herberth Cunha Nunes, Neiton Rosa Bezerra

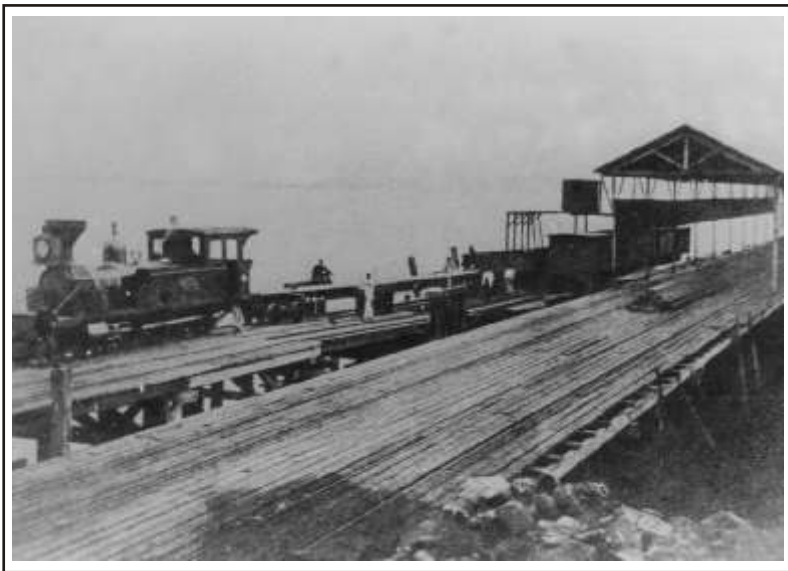


Seção
ICONOGRAFIA

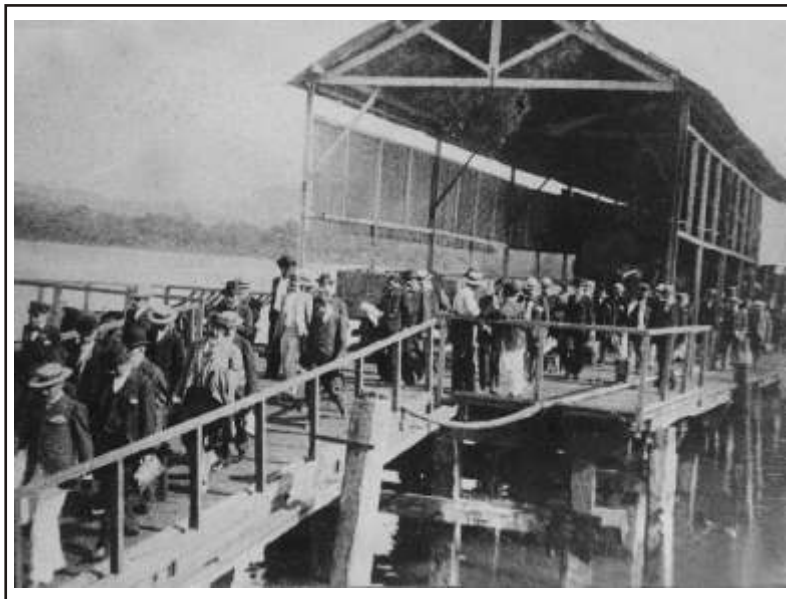
Esta seção tem como objetivo divulgar os documentos iconográficos que integram o acervo do Instituto Histórico e das demais instituições que abrigam esse tipo de documentação.



Porto de Mauá - baldeação da barca para o trem - s/d
Acervo iconográfico do Museu Imperial / Iphan / Minc



Porto de Mauá, vendo-se locomotiva - s/d
Acervo sob a guarda do Instituto Histórico



Desembarque no Porto Mauá - s/d
Acervo sob a guarda do Instituto Histórico, doação de Eugênio Sciammarella



Estação Guia de Pacobaíba - Fotógrafo: Cabral - 23/09/1987
Acervo sob a guarda do Instituto Histórico



ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS
DO INSTITUTO HISTÓRICO

A Associação dos Amigos do Instituto Histórico Vereador Thomé Siqueira Barreto / Câmara Municipal de Duque de Caxias surgiu para dar maior dinamização ao funcionamento do Instituto Histórico, estimulando maior participação dos setores organizados da sociedade, e conseqüentemente, promovendo uma maior divulgação do órgão.

Criada para colaborar com o aprimoramento e o desenvolvimento das atividades do Instituto Histórico, a Asamih é o elo entre a população e o órgão de pesquisa, já que apesar de ser uma entidade sem fins lucrativos, tem entre suas finalidades adquirir acervo, sustentar programas de processamento técnico, conservação e restauração de obras e incentivar exposições.

Consta ainda de seu estatuto, aprovado pelos sócios - em número ilimitado, mas composto atualmente por intelectuais e pesquisadores do maior renome na Baixada Fluminense e cidadãos comuns que manifestam interesse pela cultura e história -, o estabelecimento de intercâmbio com outras associações e entidades assemelhadas, o apoio à reprodução de documentos do Instituto Histórico, o incentivo à integração cultural com a comunidade e um programa de captação de recursos financeiros para a instalação de projetos culturais.

A Associação dos Amigos do Instituto Histórico está aberta à inscrição de novos sócios. Venha participar!

Segue relação com os nomes dos Conselheiros e dos Sócios Fundadores da Associação dos Amigos do Instituto Histórico.

2003/2005

*CONSELHO DELIBERATIVO*Efetivos

MARIA VITÓRIA SOUZA GUIMARÃES LEAL
RUYTER POUBEL
ANTÔNIO AUGUSTO BRAZ
CARLOS DE SÁ BEZERRA
DALVA LAZARONI DE MORAES
GENESIS PEREIRA TORRES
IRIS POUBEL DE MENEZES FERRARI
LAURY DE SOUZA VILLAR
MESSIAS NEIVA
PAULO CHRISTIANO MAINHARD
ROGERIO TORRES DA CUNHA
STELIO JOSÉ DA SILVA LACERDA

Suplentes

AGRINALDO ALVES FARIAS
GUILHERME PERES DE CARVALHO
ALEXANDRE DOS SANTOS MARQUES
MARLUCIA SANTOS DE SOUZA
JOSUE CARDOSO PEREIRA
SANDRA GODINHO MAGGESSI PEREIRA
ROBERTO GASPARI RIBEIRO
PAULO PEDRO DA SILVA

*CONSELHO FISCAL*Efetivos

WASHINGTON LUIZ JUNIOR
ARISTIDES FERREIRA MULIM
GILBERTO JOSÉ DA SILVA

Suplentes

ODLAN VILLAR FARIAS
ROSA CRISTINA DA SILVA LEITE
ERCÍLIA COELHO DE OLIVEIRA

DIRETORIA EXECUTIVA

Diretor Executivo NIELSON ROSA BEZERRA
Secretário MANOEL MATHIAS THIBURCIO FILHO
Tesoureiro ODEMIR CAPISTRANO SILVA
Diretora de Pesquisa TANIA MARIA DA SILVA AMARO DE ALMEIDA

SÓCIOS FUNDADORES

AGRINALDO ALVES FARIAS
ALEXSANDRO LOUREIRO DA SILVA
ANA MARIA MANSUR DIAS
ANÍDIA SANTOS DA COSTA
ANTENOR GOMES FILHO
CLEINA MUNIZ COSTA
EDELSON GAMA DE MENEZES
FARID DAVID SÃO TIAGO
GILSON JOSÉ DA SILVA
GILVAN JOSÉ DA SILVA
HABACUQUE BRIGIDO DOS SANTOS
INGRID JUNGER DE ASSIS
JOÃO MELEIRO DE CASTILHO
JOSÉ CARLOS SILVA
JOSÉ CARLOS CRUZ
LAURECY DE SOUZA VILLAR
LAURY DE SOUZA VILLAR
LIGIA MARIA DE LUNA
LUZIA LUZIETE DE OLIVEIRA LUCAS
MAGDA DOS SANTOS JUNGER
ROBERTO FERREIRA DE CARVALHO
ROBERTO LIMA DAVID
ROBSON GAMA
ROSELENA BRAZ VEILLARD
ROSELI LOPES GOMES SOUZA
SÉRGIO LOCATEL BARRETO
SILVANA CARVALHO DE BARROS
SONIA CRISTINA DE SOUZA PAIS
WALDOMIRO FRANCISCO DAS NEVES
TELMA PATRÍCIA ALMEIDA DE SOUZA
TELMA TEIXEIRA DE LIMA
ALDA REGINA SIQUEIRA ASSUMPÇÃO
ADILSON MOREIRA FONTENELE
ALEX DOS SANTOS DA SILVEIRA
ALEXANDRE GASPARI RIBEIRO
ALEXANDER MARTINS VIANNA
ALEXANDRE DOS SANTOS MARQUES
ÁLVARO LOPES

ANA LUCIA DA SILVA AMARO
ANA LUCIA SILVAENNE
ANA MARIA DA SILVA AMARO
ANILTON LOUREIRO DA SILVA
ANDRÉ LUIS SILVA DE OLIVEIRA
ANDRÉ LUIZ LOPES VIANNA
ANDRÉ LUIZ VILLAGELIN BIZERRA
ANTÔNIO AUGUSTO BRAZ
ANTÔNIO JORGE MATOS
ANTÔNIO JOSÉ PFISTER DE FREITAS
ANTÔNIO MENDES FREIRE
ARISTIDES FERREIRA MULIM
AUZENIR GONDIM E SOUZA
CARLOS DE SÁ BEZERRA
CID HOMERO FERREIRA DOS SANTOS
CLÁUDIO UMPIERRE CARLAM
DALVA LAZARONI DE MORAES
DINA SILVA GUERRA
DIOGO DE OLIVEIRA RAMOS
EDIELIO DOS SANTOS MENDONÇA
EDVALDO SEBASTIÃO DE SOUZA
EDUARDO DE SOUZA RIBEIRO
ELISETE ROSA HENRIQUES
EMIDIO DA SILVA AMARO
ERCÍLIA COELHO DE OLIVEIRA
ERUNDINO LORENZO GONZALES FILHO
EVANDRO CYRILLO MARQUES
EVANGELINO NOGUEIRA FILHO
EUGÊNIO SCIAMMARELLA JÚNIOR
FÁBIO MARTINS RIBEIRO
FÁBIO PEREIRA
FRANCISCO BERNARDO VIEIRA
FRANCISCO QUIXABA SOBRINHO
GILBERTO JOSÉ DA SILVA
GÊNESIS PEREIRA TORRES
GILSON RAMOS DA SILVA
GIULIANA MONTEIRO DA SILVA
GUILHERME PERES DE CARVALHO

HERALDO BEZERRA CARVALHO
HERMES ARAUJO MACHADO
IRANI FONSECA CORREIA
ÍRIS POUBEL DE MENEZES FERRARI
IVON ALVES DE ARAÚJO
JOÃO HERCULANO DIAS
JOSÉ REINALDO DA SILVA PASCOAL
JOSÉ ROGÉRIO LOPES DE OLIVEIRA
JOSUÉ CARDOSO PEREIRA
JOSUÉ CASTRO DE ALMEIDA
JOSÉ ZUMBA CLEMENTE DA SILVA
LAUDICÉA CASTRO DE ALMEIDA
LUIZ CARLOS SILVEIRA DE CAMPOS
LUIZ HENRIQUE SILVA VIEIRA
MARIA ALICE DE OLIVEIRA DOMINICALLI
MANOEL MATHIAS THIBÚRCIO FILHO
MARCELO BORGES SOARES DE ALMEIDA
MARCO AURÉLIO TEIXEIRA BAPTISTA DE LEÃO
MARIA DE JESUS MENDES LIMA
MARIA VITÓRIA SOUZA GUIMARÃES LEAL
MARIA ZÊNIA CORREIA DOMINGUES
MARIZE CONCEIÇÃO DE JESUS
MARLUCIA SANTOS DE SOUZA
MARTHA IGNEZ DE FREITAS ROSSI
MESSIAS NEIVA
NÁDIA APARECIDA TOBIAS FELIX
NEWTON DE ALMEIDA MENEZES
NEY ALBERTO GONÇALVES DE BARROS
NIELSON ROSA BEZERRA
NILSON MOREIRA CAMPOS DONIZETH
NIVAN ALMEIDA
ODEMIR CAPISTRANO SILVA
ODLAN VILLAR FARIAS
PAULO CESAR RAMOS PEREIRA
PAULO CHRISTIANO MAINHARD
PAULO PEDRO DA SILVA
PAULO ROBERTO TEIXEIRA LOPES
PAULO ROBERTO CLARINDO
PAULO ROBERTO REIS FRANCO
PEDRO MARCÍLIO DA SILVA LEITE
ROBERTO GASPARI RIBEIRO
ROGÉRIO TORRES DA CUNHA
ROMEU MENEZES DOS SANTOS
ROSA CRISTINA DA SILVA LEITE
ROSA NASCIMENTO DE SOUZA

ROSANE FERREIRA LARA
ROSANGELA DAVID W. G. DE LIMA
RUYTER POUBEL
SANDRA GODINHO MAGGESSI PEREIRA
SELMA CASTRO DE ALMEIDA
SELMA MARIA DA SILVA RODRIGUES
STÉLIO JOSÉ DA SILVA LACERDA
SOLANGE MARIA AMARAL DA FONSECA
SUELY ALVES SILVA
TANIA MARIA DA SILVA AMARO DE ALMEIDA
UBIRATAN CRUZ
VERA LUCIA PONCIANO DA SILVA
VILMA CORRÊA AMANCIO DA SILVA
WAGNER GASPARI RIBEIRO
WASHINGTON LUIZ JUNIOR



Estado do Rio de Janeiro
CÂMARA MUNICIPAL DE DUQUE DE CAXIAS

14ª Legislatura: 01/01/2001 a 31/12/2004

MESA EXECUTIVA PARA O BIÊNIO 2003/2004

Presidente: LAURY DE SOUZA VILLAR

1º Vice-Presidente: Prof. CARLOS ELI DE OLIVEIRA SANCHES

2ª Vice-Presidente: MARIA LEIDE DE OLIVEIRA - DONA LEDA

1º Secretário: ADRIÃO PEREIRA NOGUEIRA - ADRIANO

2º Secretário: GERALDO DE SOUZA - GERALDO MÓVEIS

VEREADORES

AILTON ABREU NASCIMENTO - CHIQUINHO CAIPIRA

AÍRTON LOPES DA SILVA - ITO

DIVAIR ALVES DE OLIVEIRA JUNIOR - JUNIOR REIS

IVERALDO CARVALHO PESSOA

JOAQUIM ANTÔNIO MOREIRA

JONAS DOS SANTOS - JONAS SANTANA

JOSÉ ZUMBA CLEMENTE DA SILVA

LUIZ ANTÔNIO VENEIO DA ROCHA DE FREITAS - LUIZINHO CAPIVARI

MARCOS ELIAS FREITAS PESSANHA MOREIRA - MARQUINHO
PESSANHA

MOACYR RODRIGUES DA SILVA - MOACYR DA AMBULÂNCIA

NIVAN ALMEIDA

ODILON REIS PATROCINO - ODILON DO CAIXÃO

REGINALDO FIGUEIREDO DA CRUZ - NANAL

SEBASTIÃO FERREIRA DA SILVA - CHIQUINHO GRANDÃO

SÉRGIO CID DO NASCIMENTO

Diretor Geral: LAURECY DE SOUZA VILLAR



MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS

