



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR

BRUNO GERVASIO BRANCI

A VILA DE IGUAÇU E A VIA FÉRREA D. PEDRO II:
DE ZONA ESTRATÉGICA AO ABANDONO SISTEMÁTICO (1850 a 1872)

NOVA IGUAÇU – RJ

2014



BRUNO GERVASIO BRANCI

A VILA DE IGUAÇU E A VIA FÉRREA D. PEDRO II:
DE ZONA ESTRATÉGICA AO ABANDONO SISTEMÁTICO (1850 a 1872)

Monografia apresentada ao curso de História
como requisito parcial para obtenção do Título de
Licenciado em História, do Instituto
Multidisciplinar da Universidade Federal Rural
do Rio de Janeiro.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Graciela Bonassa Garcia

NOVA IGUAÇU – RJ

2014



BRUNO GERVASIO BRANCI

A VILA DE IGUAÇU E A VIA FÉRREA D. PEDRO II:
DE ZONA ESTRATÉGICA AO ABANDONO SISTEMÁTICO (1850 a 1872)

Monografia aprovada em _____ de julho de 2014, como requisito parcial para obtenção do Título de Licenciado em História, do Instituto Multidisciplinar da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

Prof.^a Dr.^a Graciela Bonassa Garcia _____
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)
(Orientadora)

Prof.^a Doutoranda. Alessandra Gasparotto _____
Universidade Federal de Pelotas (UFPEL)
(Avaliador convidado)

Prof. Dr. Álvaro Pereira do Nascimento _____
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)
(Avaliador convidado)

NOVA IGUAÇU – RJ

2014



Dedico este trabalho a Deus pelo dom da sabedoria, a minha linda esposa Renata Luiza Martins de Lima Branci, a minha mãe Roseni Gervasio Branci, familiares e todos os habitantes do espaço físico e social chamado Baixada Fluminense. Obrigado.



AGRADECIMENTOS

A Deus, a minha família, a professora Graciela Bonassa Garcia que nos incentivou o uso de fontes primárias, que enriquece os estudos históricos. Ao Sr Guilherme Peres do Instituto de Pesquisas e Análises Históricas da Baixada, pela atenção e direcionamento inicial deste trabalho. Muito obrigado.



“Aprender é uma coisa de que a mente nunca se cansa, nunca tem medo e nunca se arrepende”

Leonardo da Vinci



SUMÁRIO

1. Introdução	10
2. Vila de Iguaçu de zona estratégica ao abandono	19
3. Dos rios as modernas ferrovias: de Vila do Iguaçu a Maxambomba	32
3.1. A Estrada de Ferro de Mauá e a Vila de Estrela.....	38
3.2. A Estrada de Ferro D. Pedro II e a Vila de Iguaçu.....	42
4. Considerações finais	47
5. Bibliografia	52



LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População da Paróquia Nossa Senhora da Piedade de Iguazu entre 1850 e 1872...	26
Tabela 2 – População do Município de Iguazu e da Paróquia de Nossa Senhora da Piedade do Iguazu em 1850.....	27
Tabela 3 – População do Município de Iguazu e da Paróquia de Nossa Senhora da Piedade do Iguazu em 1872.....	28



RESUMO

O presente trabalho de história regional tem como objetivo analisar os impactos causados pela implantação da linha férrea Dom Pedro II, na região da Baixada Fluminense, focalizando a antiga Vila de Iguaçu, localidade que dá nome ao atual município de Nova Iguaçu, localizado no estado do Rio de Janeiro. Busca-se também entender os impactos causados pelas políticas públicas, na área de infraestrutura, sobre a população local. Para isso, além da revisão bibliográfica, também foram utilizadas diversas fontes primárias: os Relatórios de Presidente de Província do Rio de Janeiro, o Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro, o Estatístico Populacional da Província do Rio de Janeiro do ano de 1850, e o Recenseamento Demográfico de 1872. Através dessas fontes, analisamos como o funcionamento das vias férreas alteraram a vida da Vila de Iguaçu. O estudo de uma pequena vila extinta, na região hoje conhecida como Baixada Fluminense, pode se tornar enriquecedor, quando se analisa como a dependência econômica, a falta de planejamento e a falta da diversidade na economia puderam levar a um fenômeno dramático, ocorrido em Vila de Iguaçu que deixou de existir.

Palavras-Chaves: Políticas públicas, Ferrovias, Nova Iguaçu e Baixada Fluminense.



ABSTRACT

This study of regional history is to analyze the impacts caused by the implementation of the railway Dom Pedro II, in the Baixada Fluminense region, focusing on the former Vila do Iguaçu, town which gives its name to the current municipality of Nova Iguaçu, located in the state of Rio de Janeiro. Also seeks to understand the impacts of public policies in the area of infrastructure on the local population. For this, besides the literature review, several primary sources were also used: Reports President of the Province of Rio de Janeiro, the Administrative Almanak, Mercantile and Industrial do Rio de Janeiro, the Statistical Population of the Province of Rio de Janeiro year 1850 and the Demographic Census of 1872. Through these sources, we analyze how the operation of the railroads changed the life of the Village of Delhi. The study of a small village extinct in the region now known as Baixada Fluminense, can become rewarding, when analyzing how economic dependence, lack of planning and lack of diversity in the economy could lead to a dramatic phenomenon occurred in Vila Iguaçu which no longer exists.

Key Words: Nova Iguaçu, Public policy, Railways and Baixada Fluminense.

1. Introdução

A Baixada Fluminense é um espaço sobre o qual a historiografia atual tem um enorme trabalho a ser feito, pode-se dizer que ela é um espaço a ser descoberto. A Baixada é vista como um simples apêndice econômico do município do Rio de Janeiro, ou ainda temos o discurso que essa região, ao longo de toda sua história, tivesse somente produzido laranjas. Por isso enfatizo a necessidade de se estudar a Baixada, e proponho, neste caso em especial, analisar um pequeno período da história do município de Nova Iguaçu.

O município de Nova Iguaçu¹ teve como sede a Vila de Iguaçu, que atualmente se encontra em ruínas, abandonada. Sua origem remonta o próprio nascimento do município com o surgimento da Freguesia Nossa Senhora da Piedade de Iguaçu, em 1719. A vila era margeada pelo Rio Iguaçu, que tornava a área acessível tanto para as pessoas, como para a produção agrícola. Até a inauguração do trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, a vila se apresentava como uma região próspera, por se encontrar entre o Rio de Janeiro e a região mineradora das Minas Gerais e, mais tarde, estar situada nas rotas de escoamento do café do Vale do Paraíba, no qual o Rio Iguaçu era largamente utilizado. Após a inauguração dessa via férrea, em 1858, a Vila de Iguaçu entra em uma suposta decadência. Assim sendo, um questionamento surge: de que forma a construção dessa via férrea contribuiu para ruína econômica e social da Vila de Iguaçu?

Neste trabalho, além da bibliografia de referência, analiso também fontes primárias, que são essenciais para um trabalho histórico em alicerces firmes; dessa forma, utilizo os Relatórios de Presidente de Província² e o Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro (Almanak Laemmert)³ ambos do período de 1850 a 1875. Com os Relatórios

¹ No período analisado o município de Nova Iguaçu compreendia os atuais municípios de Belford Roxo, Duque de Caxias, Mesquita, Nilópolis, Queimados, São João de Meriti, e Japeri. Sobre essa temática ver: RODRIGUES, Adrianno Oliveira. **De Maxambomba a Nova Iguaçu (1833 – 90's): Economia e Território em Processo**. Rio de Janeiro, UFRJ-IPPUR, Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, 2006. Disponível em: http://teses.ufrj.br/IPPUR_M/AdriannoOliveiraRodrigues.pdf Acesso em: 8 jul. 2014.

Ver também: Nascimento, Álvaro Pereira do. **Caminhos de negros: vida, trabalho e desenvolvimento urbano no pós-abolição (Nova Iguaçu, 1880-1980)**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH • São Paulo, julho 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300492867_ARQUIVO_Artigo.pdf Acesso em 8 jul. 2014.

² **Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro**. Disponível em: http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro Acesso em: 7 jun. 2012.

³ LAEMMERT, Eduardo. **Almanak Administrativo Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro** dos anos de 1850 a 1871. Disponível em: <http://www.crl.edu/brazil/almanak> Acesso em: 7 jun. 2012.

de Presidente de Província temos acesso à contabilidade anual de produtos que acessavam o porto da vila, e ainda as diversas citações das dificuldades de navegação do Rio Iguaçu, e outros rios que atravessam o espaço hoje conhecido como Baixada Fluminense. Isto nos fornece subsídios para analisar a dimensão do poder econômico da vila, bem como as dificuldades enfrentadas por sua população.

Através do Almanak Laemmert, que na época enumerava os principais profissionais de cada área de atuação econômica, é possível analisar a recorrência das profissões e assim verificar uma diminuição gradual da importância de determinadas profissões e até o desaparecimento de algumas delas, como por exemplo, ouvires e portos e comissões. Estendo a análise do Almanak até 1871, em que muitas das profissões relacionadas não são citadas, processo que tem início em 1865. Utilizo também Relatórios Ministeriais do Império que entram na mesma lógica dos Relatórios de Presidente de Província, que é destacar a importância da vila, e as dificuldades de implementação das ferrovias e de mobilidade espacial da produção para exportação como um todo.

Com o Estatístico Populacional da Província do Rio de Janeiro do ano de 1850⁴, e o Recenseamento Demográfico de 1872⁵, é possível avaliar a evolução da população entre dois momentos importantes. Em 1850 não havia sido construída a Via Férrea D. Pedro II, e em 1872, a via férrea estava a pleno vapor. Através destas fontes é possível verificar a quantidade de homens livres e escravos. Comparando esses dois censos, é possível verificar a atratividade ou não da região em relação à mão-de-obra escrava, tendo em vista as dificuldades da obtenção de escravos após 1850, com a proibição do tráfico de escravos. Pode-se comparar também a população da vila com o município de Iguaçu, verificando assim se a região estava ganhando ou perdendo população. É possível ainda comparar a proporção da participação da vila em termos populacionais em relação ao município nos dois períodos de 1850 e 1872, verificando se a crise era somente na vila ou no município como um todo.

Para analisar o impacto da via férrea D. Pedro II na Vila de Iguaçu utilizarei como marco inicial da pesquisa o ano de 1850, pois nesta data a vila se encontrava vivendo sem o

⁴ **Arquivo Estatístico Populacional da Província do Rio de Janeiro do ano de 1850**, presente no Relatório de Presidente de Província de 1851. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u824/000100.html> Acesso em 7 jun. 2012.

⁵ **Recenseamento Demográfico de 1872**. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477_v10_rj.pdf Acesso em: 9 jul. 14.

impacto econômico e social que as vias férreas viriam produzir. Procuo neste trabalho combinar um pouco de história regional e história agrária, focalizando a Vila de Iguazu, mas não deixando de lhe inserir na realidade econômica e social pela qual o Brasil estava passando. Começava, com as linhas férreas, um processo brusco de modernização dos transportes, ocorrendo a substituição de mulas e tropeiros, bem como barqueiros e portos fluviais por modernas ferrovias. Processo que viria integrar grandes porções do território brasileiro principalmente para a produção do café para exportação. As ferrovias e o café produziram um novo fenômeno de interiorização só visto durante a exploração do ouro na região de Minas Gerais.

O objetivo deste trabalho é analisar os impactos produzidos pela implantação da linha férrea D. Pedro II, em 1858, naquela sociedade, e assim apreender os resultados desta política pública voltada para a infraestrutura de transportes. Esta que gerou a criação ou expansão de inúmeros povoados, também foi um dos fatores que gerou a estagnação ou a extinção de outros. Áreas antes prósperas se tornaram passo a passo regiões não atraentes tanto para a atividade comercial, quanto para a habitação. As políticas públicas possuem um alto poder de transformação da realidade espacial, econômica e social, controlar a máquina pública significa conquistar o poder político e econômico.

Cabe ressaltar que ainda faltam estudos para compreender o impacto que as linhas férreas produziram. A ferrovia no século XIX encurtou distâncias de forma nunca vista até então, produziu não só em Vila de Iguazu, mas em outras vilas da Baixada, um processo de abandono das vilas que possuíam portos fluviais, no qual podemos citar Peres:

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.⁶

A proposta de estudar a Vila de Iguazu nos remete à questão de desnaturalização do espaço que hoje conhecemos como Baixada Fluminense, entendendo que este local é fruto da intervenção humana ao longo do tempo, um constructo social. A região não remete “necessariamente a idéia de região natural e passa a relacionar-se com a noção de espaço

⁶ PERES, Guilherme. Do rio Iguassú ao Sarapuhí - primeiro projeto ferroviário do Brasil. **Revista Pilares da História**, Duque de Caxias, Ano III - nº 04 - maio de 2004. p. 25.

como um fato social. (...) O espaço equivale à incorporação do trabalho humano na superfície terrestre⁷. Ou seja, a Baixada Fluminense deve ser entendida como um espaço social construído e em constante processo de reinvenção, em que seus habitantes intervieram, viveram e agiram conforme suas motivações e possibilidades.

Podemos analisar a Baixada Fluminense como um espaço físico e social em que os homens, através de sua ação na natureza ao longo de gerações⁸, melhoraram a terra, tornando-a apta a produção agrícola. No nosso caso, preparando-a para os roçados de mandioca para a subsistência e para as plantações de cana-de-açúcar para exportação. Para tal era necessário drenar rios e desmatar florestas tornando pouco a pouco o território antes hostil em espaço no qual a reprodução social se tornou possível e melhor. Mas que, ao longo do tempo, significou a grandes porções do território conhecido hoje como Baixada Fluminense, uma degradação ambiental que se traduziu em abandono sistemático de algumas localidades como a Vila de Iguaçú.

A história regional fornece subsídios para a desconstrução da visão de espaço físico como dado, fazendo com que os estudantes conheçam um pouco da história da sua região, e perceber nela um espaço social construído e vivido por sua população ao longo de gerações. A história regional possibilita uma visão interessante e desnaturalizadora de suas localidades, percebendo nelas um espaço em que a construção humana está presente. Um local conquistado e melhorado ao longo do tempo, mas passível de transformação e reinvenção.

Através da história regional é possível perceber as particularidades de cada região evitando as generalizações que acabam por dividir a história do Brasil em ciclos econômicos, esquecendo a importância das regiões que não estavam ligadas diretamente ao comércio exterior. A história regional, assim, revela fotografias do Brasil em escala local, no qual o fotógrafo é o historiador que pode focar a sua lente em uma determinada região, numa temporalidade específica. Torna possível compreender porque a região conhecida como Baixada Fluminense formou vários municípios, apesar da proximidade da corte. Isso se deve ao fato dessa região possuir população e economia suficientemente forte para se emancipar politicamente, apesar do poder econômico, político e cultural do município do Rio de Janeiro.

⁷ GARCIA, Graciela. **História Regional e as escalas sobre o espaço: uma tentativa de desnaturalizar o evidente**. In: SOIHET, Elena e MARTINS, Mônica (orgs). *Encontros entre Economia e História*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2011. p.46-47.

⁸ Sobre essa temática ver: BRAUDEL, F. **O Espaço e a História no Mediterrâneo**. São Paulo: Martins Fontes, 1988. p.1-27.

Com este trabalho, pretendo contribuir de alguma forma com o desenvolvimento do sentimento de pertencimento e a formação de uma consciência histórica nos estudantes, que os ajudem a compreender que também são agentes históricos, e que o espaço, a sociedade e as condições materiais e sociais que eles vivem são passíveis de transformação. A história regional serve como um instrumento interessante para a formação e entendimento da cidadania por parte dos estudantes, fortalecendo seus laços com a comunidade e sua localidade. Despertando a noção que as melhorias são possíveis a partir do conhecimento de sua própria história, os estudantes podem perceber algumas etapas do processo de transformação do seu próprio município, despertando o gosto pelos estudos históricos através da familiaridade e rápida identificação com o objeto de estudo.

A história regional torna possível a desnaturalização do espaço aparentemente evidente, por ser menor e mais palpável aos estudantes de nível médio e fundamental. Assim, facilita a compreensão destes acerca da história, possibilitando ao professor realizar o letramento de seus alunos, no que tange a escrita da história. A disciplina histórica, por ser uma construção dotada de regras aceitas e convencionadas pela academia, acaba por se afastar do grande público não ambientado a esse tipo de escrita. Devido à robustez acadêmica dos seus textos e até mesmo da linguagem, por vezes, excessivamente erudita e muito especializada, ocorre uma dificuldade de difusão ao grande público, e de entendimento dos textos históricos por parte dos estudantes do ensino básico.

A historiografia é dotada de normas e convenções em que o seu ensino não deixa de ser influenciado e contingenciado pelos constrangimentos de regras e imposições, “...o ensino de história é atravessado pelas questões de oralidade, leitura e escrita presentes nesse constructo científico. Logo, ensinar história em qualquer nível escolar é letrar o aluno em história,(...)”⁹. Ou seja, ensinar história é ambientar o aluno a escrita e a oralidade em que a disciplina histórica se fundamenta, e se reproduz como ciência e como discurso.

A função do historiador não se restringe à produção para os seus pares, e sim a expansão de seus estudos além da fronteira da academia, letrando e conscientizando principalmente aos estudantes de nível médio e fundamental, em um processo em que ao transformar mentes se transforma a própria realidade. A história não é a disciplina apenas dos

⁹ AZEVEDO, P. B. MONTEIRO, A. M. C. **Ensino de história, historiografia e produção de sentido em práticas de letramento** – ANPED • Porto de Galinhas, outubro 2012. p.11.

fatos, dos heróis ou do fetiche das datas memoráveis. Ela lida com os fenômenos de curta e longa duração, com a apropriação do espaço físico pelo homem ao longo do tempo, e justamente neste segundo item é que a história regional se torna bastante esclarecedora, pois é possível verificar as transformações do espaço ocorridas ao longo do tempo. A restrição espacial da abordagem da história regional possibilita uma pesquisa mais aprofundada das relações sociais e econômicas não só das elites, mas do povo em si, tornando possível entender um pouco do cotidiano da massa da população.

Estudar o caso da vila nos remete à importância da apropriação da história como grande norteadora da própria vida, já que os problemas enfrentados pela Vila de Iguazu, como a questão de infraestrutura, falta de planejamento territorial, e as questões ambientais, estão presentes em nosso dia-a-dia. O caso da Vila de Iguazu não deixa de ser um aprendizado de que as políticas públicas desajustadas, ou ainda, falta de diversidade econômica de um determinado local pode acarretar a ruína do mesmo. Assim no aprendizado histórico ocorre:

Um movimento duplo de aprendizado, de passagem do dado objetivo à apropriação subjetiva, e da busca subjetiva de afirmação ao entendimento objetivo. Significa também, que ao buscar se localizar socialmente/culturalmente o sujeito recorre à temporalidade, seja de experiências que o definem enquanto sujeito, ou o contrário, projetando sua subjetividade como filtro de interpretação do mundo. Um processo dialético onde ao interiorizar novas experiências acerca do passado, refaz-se enquanto sujeito no tempo presente. Um constante tornar o outro, o estranho do passado, como próprio; e o próprio, familiar, os elementos do presente como pertencentes a um movimento do passado.¹⁰

O estudo da Vila de Iguazu pode se tornar um exercício interessante para se entender o presente da Região da Baixada Fluminense e os impactos causados pela implantação de novas tecnologias. As grandes obras de infraestrutura, que são relacionadas diretamente ao progresso, podem significar para muitas comunidades um retrocesso econômico e social.

A construção das vias férreas remonta uma época em que a integração do território nacional era precária, sua implementação e posterior expansão permitiu agregar novas áreas à produção para o mercado externo, como a interiorização no Oeste Paulista. Ela também agregou as antigas áreas cafeeicultoras com terreno desgastado para a produção para o mercado interno, aumentando a produção agrícola, e ainda permitindo a interiorização e uma melhor

¹⁰ BAROM, Wilian Carlos Cipriani. Cerri, Luis Fernando. **A Teoria da História de Jörn Rüsen entre a Modernidade e a Pós-modernidade: uma contribuição à didática da história.** Educ. Real., Porto Alegre, v. 37, n. 3, p. 991-1008, set./dez. 2012. p. 1004.

ocupação do território nacional. Neste processo contínuo de integração e interiorização as ferrovias modificaram a noção tempo-espço da população, permitindo que lugares antes de difícil acesso, ou ainda viagens que demoravam dias, fossem alcançadas em poucas horas. As vias férreas proporcionavam novas possibilidades de arranjos sociais, e também modificava a amplitude dos negócios, dando um novo dinamismo às áreas contempladas pelo traçado das ferrovias.

Fato importante a perceber é o impacto das políticas públicas nacionais a nível local, ou seja, como a população em geral lidou com as mudanças conjunturais geradas pela administração pública no Império, e de que forma o mundo rural foi impactado por elas. A mudança do sistema de transporte significou para alguns setores um deslocamento das suas atividades, já que substituiu em grande parte o trabalho que era executado por diversos profissionais como os tropeiros, barqueiros e profissionais dos portos. As ferrovias solucionavam em parte o problema dos transportes, mas o fim do tráfico de escravos em 1850 impunha uma nova dificuldade, que era a falta de mão-de-obra escrava, que até então era numericamente superior à mão-de-obra livre em Vila de Iguaçu¹¹.

Estar situada em uma rota comercial intensa, significa na prática ter grandes possibilidades de se fazer negócios, o que torna esta localidade atrativa não só a quem possui capital para fazer grandes investimentos, mas também para trabalhadores livres. Esse capital disponível, tanto para quem possuía um pequeno estabelecimento rural, ou para um grande negociante, serviam também para a aquisição de escravarias necessárias para o desenvolvimento das atividades econômicas da época. A vila possuía um contingente interessante de pessoas que dependiam direta e indiretamente da manutenção e funcionamento do seu porto fluvial, e que foram impactados diretamente pelo fim da atividade portuária.

Outro fator que merece destaque é o assoreamento do Rio Iguaçu provocado pelo desmatamento contínuo da região da Serra, que se tornou um grande problema de mobilidade, contribuindo junto com as linhas férreas para um deslocamento das vias de comércio da Vila de Iguaçu.

(...) 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

¹¹ A relação numérica entre a população livre e a escrava em 1850, pode ser vista no **Arquivo Estatístico Populacional da Província do Rio de Janeiro do ano de 1850**, presente no Relatório de Presidente de Província de 1851.

decrecente lâmina de água durante a maré vazante, só permitindo a navegação pesada na fase da preamar.¹²

A utilização indiscriminada do solo, sem a utilização de técnicas corretas de cultivo e manejo da terra, começava a se tornar um problema de difícil solução, já que não estavam envolvidos somente novos conhecimentos e técnicas. Havia necessidade de uma nova mentalidade em relação ao meio ambiente, em que os recursos hídricos e o solo não deveriam ser tratados como fonte material inesgotável. Mas na época essa consciência de preservação ambiental com produção, o atual conceito de sustentabilidade, não era o paradigma dominante. Havia uma concepção que os recursos naturais brasileiros eram infinitos, devido às dimensões continentais do nosso território.

Além dos problemas ambientais, havia toda uma população assentada na Vila de Iguazu, que de certa forma o funcionamento do porto fluvial influenciava suas vidas. Mesmo que não dependesse diretamente do porto da vila, as pessoas foram impactadas pela construção da via férrea D. Pedro II, já que ela modificava a própria forma como as pessoas se situavam no espaço. Estar localizado perto de uma estação da via férrea significava estar situado numa área dinâmica em que as novidades e comércio fervilhavam. E estar situado longe delas começou a significar estar fora das grandes oportunidades. Um dos questionamentos que surgem é mensurar o impacto após a implantação das vias férreas, sobretudo na sua população rural, tendo em vista que se havia comércio e tropeiros para o transporte das mercadorias, deveria então a vila possuir todo um aparato para o abastecimento de víveres a essas tropas que percorriam o caminho novo.

As ferrovias surgem como solução do problema de falta de infraestrutura dos transportes. Mas paralelamente a esta política pública acontece o fenômeno de extinção de algumas vilas, que outrora eram prósperas, pois possuíam portos fluviais. As linhas férreas facilitaram o deslocamento de produção e pessoas, mas se tornaram para algumas vilas e suas populações um fator de radical mudança de vida, trabalho e localização espacial.

É necessário estudar estas e outras histórias desse espaço físico e social chamado Baixada Fluminense, para não se reduzir a história de Iguazu ao “ciclo da laranja”. Entender que esse espaço é possuidor de múltiplas histórias, que foram vividas pela sua população não

¹² PERES, Guilherme. Do rio Iguassú ao Sarapuhí - primeiro projeto ferroviário do Brasil. **Revista Pilares da História**, Duque de Caxias, Ano III - nº 04 - maio de 2004. p. 22.

como simples massas amorfas, e sim como agentes de sua própria história, negociando o que era possível e tentando formular estratégias, nem que fosse para a simples sobrevivência.

A presente monografia se divide em dois capítulos. O objetivo do primeiro capítulo é traçar o histórico da Vila de Iguazu e do próprio município de Iguazu, descrevendo o processo pelo qual a vila se torna um importante centro comercial. Tem por objetivo também, destacar a relevância econômica da vila e do seu porto fluvial, além disso, analisar a estagnação econômica e populacional da Vila de Iguazu após a implantação da Via Férrea D. Pedro II, através da análise dos dados contidos nos Relatórios de Presidente de Província, do Almanak Laemmert, no Estatístico Populacional da Província do Rio de Janeiro do ano de 1850 e no Recenseamento Demográfico de 1872. Através dessas fontes será possível analisar o processo gradual de perda de relevância econômica da Vila de Iguazu.

. O segundo capítulo tem por objetivo analisar a relevância da apropriação dos rios pela população, e de como as vias fluviais foram utilizadas para colonização e ocupação do território nacional e da Baixada Fluminense. Será examinado como o funcionamento das ferrovias, impactavam as vilas de comércio e seus portos fluviais e até como sua implantação modificou as relações sociais e a vida das pessoas comuns. No subitem 3.1, será analisado o impacto da implantação da Via Férrea de Mauá inaugurada em 1854, na Vila de Estrela, esta que também foi extinta com a implantação das ferrovias que retirou do seu porto o tráfego de cargas e mercadorias. No subitem 3.2 será analisado o impacto do funcionamento da ferrovia D. Pedro II na Vila de Iguazu, e de como ela desviou do porto fluvial da vila o transporte de cargas e mercadorias.

Nas considerações finais, serão retomadas as discussões feitas no transcorrer do trabalho, procurando analisar os problemas estruturais enfrentados pela população da Vila de Iguazu e de como algumas questões que ocasionaram a sua extinção estão presentes nos dias atuais.

2. Vila de Iguaçu de zona estratégica ao abandono.

A ocupação territorial da Vila de Iguaçu remonta a época da própria colonização da Baixada Fluminense. “Em 1565 foram concedidas as primeiras sesmarias nas proximidades e à margem da baía de Guanabara a Cristóvão Monteiro e José Adôrno”, (...) “ao mesmo Cristóvão Monteiro no rio Iguaçu.”¹³ A colonização da Baixada se deu através da navegabilidade dos seus rios, que tornou possível o deslocamento de pessoas e comércio de mercadorias. País dominado por densas florestas e acidentes naturais, os rios se tornaram peça chave à própria colonização do Brasil. Eles foram as nossas primeiras vias de comunicação, uma grande ferramenta para a exploração do território e também para a própria migração e estabelecimento da população.

Na Baixada Fluminense não foi diferente, os rios tornaram possível o estabelecimento dos colonos em áreas remotas, permitindo a interiorização e até o estabelecimento de vilas como a de Iguaçu. Mas, curiosamente, segundo Freire, os rios de menor porte e mais regulares é que se prestaram um grande papel à população rural, ao passo que os grandes rios:

...foram por excelência os rios do bandeirante e do missionário, que os subiam vencendo dificuldades de quedas de água e de curso irregular, os outros, os do senhor de engenho, do fazendeiro, do escravo, do comércio de produtos da terra. Aqueles dispensaram o colonizador; os rios menores fixaram-no tornando possível a sedentariedade rural.¹⁴

Através dos rios, se tornou possível o estabelecimento de engenhos de açúcar ao longo de suas margens. “Através de numerosas pequenos portos fazia-se a remessa de produtos agrícolas para a cidade. Nenhum deles cresceu, entretanto, nessa primeira fase da cana-de-açúcar, a ponto de se tornar um povoado”.¹⁵ Segundo Lamego, a inexistência de vilas e povoados se dava pelo fato da produção agrícola já estar empenhada aos comerciantes do Rio de Janeiro através de adiantamentos de capital, retirando a necessidade de intermediários nos portos fluviais. Somente em 1697 surge a primeira vila a de Santo Antônio de Sá. O catolicismo, segundo Lamego, foi o elemento aglutinador populacional, que através das capelas e...

(...) com a fundação de freguesias, as verdadeiras raízes das futuras vilas e cidades. Foi em torno dessas primitivas capelas elevadas a curatos que todas

¹³ LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O homem e a Guanabara**. 2.ed. Rio de Janeiro, Biblioteca Geográfica Brasileira, 1964. P.192.

¹⁴ FREIRE, Gilberto. **Casa Grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal**. 51ª ed. rev. - São Paulo: Global. – 2006. p. 88.

¹⁵ LAMEGO, Alberto Ribeiro. Op. Cit., p.198.

elas nasceram sob a vigilância dos vigários, posteriormente dilatando-se para agrupamentos urbanos com o surto de um comércio local.

Uma análise imparcial da evolução histórico-social na Guanabara no século XVII, mostra-nos portanto o centrifugismo demográfico impulsionado pelas autoridades civis, retrair-se em núcleos pela ação centrípeta do bispado.¹⁶

O núcleo formado da antiga Vila de Iguaçú, foi a capela de Nossa Senhora da Piedade, erigida em 1619.¹⁷

O catolicismo na colonização brasileira foi um dos elementos que estruturaram a sociedade colonial, estendendo a sua influência como parte funcional do estado até o fim do Império. Através de suas capelas era que a vida administrativa e religiosa da população acontecia. Até mesmo a própria vida social e cultural do povo acontecia nas igrejas, em que ocorriam às festas tradicionais da fé católica que se misturava as culturas indígenas e se amolecia segundo Gilberto Freire a cultura africana¹⁸. A igreja até a proclamação da república controlava os registros de nascimento, casamento e óbito, sem falar na influencia que os líderes religiosos exerciam nas esferas do poder.

A Baixada Fluminense se caracterizou por ser um território de difícil colonização, possuía inúmeras áreas alagadiças, que se constituíram em verdadeiro desafio a sua população rural.

É o fluminense que nasce, pedestinando-se, para disputar ao brejo quase a metade do seu solo. É o mesmo homem que drenando os pântanos da sua capital, empreita a vasta missão de ampliar desmedidamente a sua obra, a cada passo repetindo-a, a medida que se afasta.¹⁹

Neste espaço o homem para se apropriar de território da melhor forma possível: “Delimitou os seus currais, as suas fazendas, atirou-se aos pântanos, drenando-os, e aos morros, desflorestando-os engenhos e plantações surgiram sem diretrizes nem recursos outros que os de seu particularismo inato.”²⁰ Ou seja, a Baixada Fluminense, como toda região ocupada pelo homem é um constructo social, apropriado ao longo de sucessivas gerações. Mas esta utilização nem sempre foi sustentável, principalmente devido ao Brasil se caracterizar, ao longo de sua história, por possuir uma economia predatória em relação ao meio ambiente.

¹⁶ LAMEGO, Alberto Ribeiro. Op. Cit., p.199.

¹⁷ LAMEGO, Alberto Ribeiro. Op. Cit., p.196.

¹⁸ Sobre essa temática ver: FREIRE, Gilberto. **Casa Grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal**. 51ª ed. rev. - São Paulo: Global. – 2006.

¹⁹ LAMEGO, Alberto Ribeiro. Op. Cit., p.273

²⁰ LAMEGO, Alberto Ribeiro. Op. Cit., p.273.

Sua ocupação foi possível através da navegabilidade dos seus rios, que, apesar de algumas dificuldades, permitiram a interiorização da produção de cana-de-açúcar e outros gêneros na província do Rio de Janeiro. Mas toda essa produção não era, até o século XVIII, suficiente para a promoção de povoados mais complexos. Segundo Lamego, o surgimento das “Vilas de Comércio” acontece justamente quando as vias fluviais se encontraram com as estradas que penetravam nas cordilheiras, isto ocorre somente no século XVIII. Vilas como “Iguaçu, Pilar, Jucutinga, Estrêla, Inhomirim e Pôrto das Caixas, hoje reduzidas a ruínas com o advento das estradas de ferro.(...) A vila surgiu em 1833, e, tendo nascido à beira do velho caminho para a serra, numa região de vários engenhos de açúcar”.²¹ Foi justamente a junção da rede hidrográfica fluvial e, inicialmente, o Caminho Velho que dava acesso a província das Minas Gerais, que tornou possível o surgimento de vilas como no caso a de Iguaçu, em que se constituíam, sobretudo, como entrepostos comerciais por excelência.

As vilas surgiram nos locais de conexão entre as rotas fluviais e terrestres, tornando o local um ponto estratégico para a comercialização. O próprio dinamismo do comércio, em que mulas e tropeiros cediam lugar aos barcos e rios, gerava a necessidade de locais para armazenamento e para posterior comercialização dos produtos da terra. Como se sabe, toda produção, agrícola ou não, estocada é capital acumulado, a armazenagem sugere um local em que a necessidade de um intermediador se faz presente. É ele que torna possível um tropeiro desembarcar a produção de café e logo em seguida partir com mercadorias necessárias ao meio rural, sem ter a obrigação de descarregar diretamente sua produção numa embarcação nos portos fluviais.

Nesse contexto de intensa troca, atuaram os negociantes que, através do comércio de mercadorias, tanto para consumo interno quanto para exportação, acumularam capitais e tornaram possível a instalação e implantação de vultosos armazéns, tanto em Vila de Iguaçu, quanto em outras vilas congêneres. Esse processo fez florescer, várias vilas especialmente voltadas para o comércio nos seus portos fluviais.

A estratégica Vila de Iguaçu, ponto de partida da Estrada do Comércio, tinha o rio Iguaçu como extensão deste sistema viário, o que permitia o acesso à rica província das Minas Gerais. Em 1822, a Estrada do Comércio é calçada e a Vila de Iguaçu vai se consolidando como local estratégico, um verdadeiro entreposto comercial, “(...) ponto de ligação entre as

²¹ LAMEGO, Alberto Ribeiro. Op. Cit., p.200.

províncias do Sul e a sede do governo imperial, graças ao satisfatório sistema hidrográfico que dava continuação às estradas (...)”²². A vila tinha como via principal a Estrada do Comércio, que atravessava “(...) as serras do Tinguá e da Viúva e mais adiante atravessava a Vila de Pati do Alferes, para terminar no porto de Ubá, do rio Paraíba, rumando para as Minas Gerais, depois de percorrer dez léguas desde a Vila de Iguaçú até o porto de Ubá.”²³

A Vila de Iguaçú surge através do decreto de 15 de janeiro de 1833. Resultado de um processo de ocupação territorial que tem como marco o ano de 1719, com o surgimento da Freguesia Nossa Senhora da Piedade de Iguaçú. Esse processo foi propiciado pelas terras férteis banhadas pelos rios, que serviam como vias de escoamento. Porém, em 13 de abril de 1835, a vila foi extinta através da lei provincial nº 14, mas em 1836 a vila voltou ao seu status anterior.²⁴

Com a abertura do Caminho Novo por Garcia Rodrigues Paes, sobrepujando o Caminho Velho que ligava Pindamonhangaba, Rio Verde, Guaratinguetá e Taubaté, a Vila de Iguaçú passa a estar localizada em uma rota comercial que visava também o escoamento da produção colonial para a Europa. A construção das estradas da polícia e da Estrada Real do Comércio consolida a vila como um ponto estratégico para as atividades comerciais ligadas à atividade portuária. A estrada Real do Comércio, com calçamento concluído em 1822, partia de Ouro Preto em Minas Gerais, atravessava as serras do Tinguá e da Viúva, chegava a Vila de Paty de Alferes e desembocava na própria Vila de Iguaçú, em que ocorria a junção das vias terrestres com as vias fluviais.

A vila, nesse contexto, se torna o eixo de ligação entre os dois meios de transportes utilizados para escoar a produção: fluvial e terrestre. Mesmo que isto não tenha, inicialmente, possibilitado uma grande ocupação populacional, tornou possível o estabelecimento de empreendimentos comerciais que viabilizavam a manutenção e operacionalização do porto de Iguaçú.

A vila era um entreposto comercial estratégico, em que os negociantes adquiriam o café do Vale do Paraíba e ainda supriam as fazendas locais com as mercadorias necessárias ao

²² PEREIRA, Waldick. **Cana, Café e Laranja – História Econômica de Nova Iguaçú**. Fundação Getúlio Vargas, SEEC, Instituto Estadual do Livro. Rio de Janeiro, 1977. p.86.

²³ PEREIRA. *Apud*: PEREIRA, Waldick. **Cana, Café e Laranja – História Econômica de Nova Iguaçú**. Fundação Getúlio Vargas, SEEC, Instituto Estadual do Livro. Rio de Janeiro, 1977. p.86

²⁴ A formação administrativa do município de Nova Iguaçú pode ser visualizada de forma resumida na biblioteca virtual do IBGE. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/riodejaneiro/novaiguacu.pdf> Acesso em 9 jul. 2014.

seu desenvolvimento. Esse intenso fluxo comercial segundo Lamego, fez com que a vila se tornasse:

(...) um centro de comunicações, e continuamente se expandia com o crescente comércio da cordilheira. Na época em que o café passou a ser cultivado em mais larga escala nas fazendas do vale do Paraíba e ainda na zona iguaçuana, maior foi a prosperidade de Iguazu, já vila, chegando a possuir grandes armazéns, verdadeiros trapiches e estabelecimentos comerciais que giravam com vultosos capitais.²⁵

O intenso fluxo de mercadorias e capitais torna a Vila de Iguazu um local propício para o surgimento e implantação de estabelecimentos comerciais, que tornavam possível a operacionalização do comércio de larga escala, que ocorria no porto da vila. Pouco a pouco, esse fervor comercial, consolidou as vilas comerciais em locais estratégicos para o escoamento da produção agrícola. Fazendo com que essas vilas, dependentes de seus portos, florescessem nessa condição privilegiada e se tornassem importantes centros comerciais.

A região onde se localizava a Vila de Iguazu, apesar de toda a sua importância econômica até meado do século XIX, atualmente se encontra reduzida a escombros, vitimada pelo abandono ocasionado por três fatores fundamentais: a via Férrea D. Pedro II, o assoreamento do Rio Iguazu e os surtos de cólera de 1855 e 1856. Vila que outrora foi passagem das riquezas do Brasil da época, do ouro das Minas Gerais, ao “ouro preto”, o café do Vale do Paraíba. Não se deve pensar que do seu porto fluvial só escoavam esses dois produtos, mas também outros como a farinha de mandioca, um tradicional produto alimentar voltado para a subsistência. Produto extremamente importante, pois a mandioca depois de pronta para a colheita pode aguardar até dois anos para ser retirada da terra.

Em relação ao porto de Iguazu, o Relatório de Presidente de Província de 1857, nos aponta a importância deste porto fluvial, citado no capítulo sobre Comércio e Navegação deste relatório, como o segundo mais importante da província do Rio de Janeiro, através do qual se realizava o escoamento de diversos produtos agrícolas para a corte, que não se restringiram apenas ao café. Estavam presentes a farinha de mandioca, feijão, tapioca e outros gêneros:

2º Porto do Iguassú.— É de certo o segundo mais importante da Província, como porto comercial. A sua exportação para a corte foi no ultimo triennio a seguinte:

²⁵ LAMEGO, Alberto Ribeiro. Op. Cit., p.200.

Annos.	Café.	Feijão.	Farinha.	Tapioca e outros gêneros.
1854	1:886,306 arrob.	58 saccas	141 saccos	7,025 saccos.
1855	1:821,742 >>	194 >>	197 >>	9,735 >>
1856	2:192,168 >>	221 >>	55 >>	11,417 >>

A importação em valor excede a 1,600:000\$000

Quasi todos os gêneros exportados são produzidos pelos municípios de Iguassú, Vassouras, Valença, Parahyba do Sul, e alguns outros circunvizinhos: da nossa província é da de Minas Geraes, que descem ao porto ao porto pelas estradas do Commercio, Vernek, Policia, e Presidente Pedreira.

A navegação é feita com demora em consequência da parte superior do rio, aonde está assentada a villa, e do máo estado da barra; emprega-se nella 24 lanchas de dous mastros carregando cada uma de 2 a 3 mil arrobas, além de muitos saveiros: navega constantemente além disso grande numero de barcos, que exportão lenha, tijolo, telha e outros artigos produzidos pelo município. Este porto tem muito se decahir logo que funcione a estrada de ferro de Pedro II.²⁶

No presente relatório, o escoamento das mercadorias esta prejudicado pelas más condições de navegabilidade do rio Iguaçu, e apresenta uma visão pessimista em relação ao porto de Iguaçu, que apesar do seu dinamismo e importância não resiste principalmente à criação da Ferrovia D. Pedro II, que pouco a pouco foi drenando da navegação fluvial o transporte de mercadorias. Este que dependia de fatores climáticos e ambientais para seu pleno funcionamento.

A Vila de Iguaçu, quanto a sua vocação e dinamismo econômico, pode ser avaliada através dos dados presentes no Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro, conhecido como Almanak Laemmert, que nomeia parte população das vilas da província do Rio de Janeiro por profissão e ocupação. Segundo o Almanak de 1865²⁷, a Vila de Iguaçu existiam diversas categorias profissionais, entre as quais chama a atenção a categoria dos “Portos e Comissões” que chegou a possuir dez integrantes entre 1857 e 1858. Esta categoria profissional passou a se chamar “portos de receber cargas” em 1865. Nesse momento segundo a fonte à vila possuía apenas quatro principais integrantes: Bento Domingues Vianna, Fortunato dos Santos Xavier, João da Cunha Lima e Soares & Mello. Já

²⁶ Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro do ano de 1857. p.68-69. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/000071.html> Acesso em: 9 jul. 2014.

²⁷ LAEMMERT, Eduardo. **Almanak Administrativo Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro** dos anos de 1850 a 1871. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1865/> acesso em: 9 jul. 2014

no Almanak de 1867 três desses integrantes aparecem inseridos na categoria de negociantes. Disto posto, pode-se concluir duas possibilidades: ou a atividade se tornou pouco importante a ponto de deixar de ser mencionada separadamente, ou então essa atividade econômica simplesmente deixou de existir; ambas as alternativas convergem ao fato que o porto fluvial de Iguazu estava perdendo importância econômica, fazendo com a que a Villa de Iguazu perdesse o estratégico status de entreposto comercial.

No Almanak Laemmert, muitas profissões como marceneiros, ferreiros, ferradores, ouvires, pedreiros, funileiros e outras, que haviam sido relacionadas ao longo dos anos de 1850 até 1865, não aparecem após o relatório de 1866, da mesma forma que os profissionais dos Portos e Comissões, essa situação persiste até o Almanak de 1871. Esse fenômeno ocorrido com os profissionais pode sugerir a perda de importância do ramo da atividade ou que a vila estava em processo de perda do seu dinamismo econômico influenciado diretamente pela operação da via férrea de D. Pedro II e pelas más condições de navegação do Rio Iguazu. Isto foi ocasionado não só pela ação do homem, mais também pela própria limitação natural desse transporte que depende das marés para uma ótima navegabilidade. Os rios e seus barqueiros não proporcionavam a constância, a pontualidade e o conforto que as modernas ferrovias.

Outra profissão que chama atenção na análise dos Almanak entre 1850 a 1871 é o número de ourives na Vila Iguazu: eles eram numericamente superiores aos ferreiros, ferradores e marceneiros, ao longo do tempo. Seu número não excedia a quatro principais profissionais, que a partir do Almanak de 1859 ganham outra denominação, de ouvires e relojoeiro. Esses profissionais manipulavam o ouro, o que é interessante, pois sugere que apesar de nessa época estar fora do ciclo do ouro, havia circulação do precioso metal na vila. Isto demonstra a sua pujança econômica, e seu desaparecimento nos relatórios após 1866, confirma a perda de prestígio econômico da vila.

Sobre a Vila de Iguazu e a sua grande área, (que neste caso adotaremos o município de Iguazu), pode-se verificar, através da análise do *Arquivo Estatístico populacional da província do Rio de Janeiro do ano de 1850*, presente no Relatório de Presidente de Província de 1851²⁸, e do *recenseamento demográfico de 1872*²⁹. Com estes dois censos populacionais é

²⁸ Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro do ano de 1851. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u824/000101.html> Acesso em: 9 jul. 2014

possível comparar a população no período anterior à instalação da via férrea D. Pedro II, com um período posterior a implantação da via férrea, no qual se pode verificar se a área deixou de ser um ambiente atrativo a novos contingentes populacionais, ou, ainda, se pelo menos conseguiu manter sua população.

Tabela 1 – População da Paróquia Nossa Senhora da Piedade de Iguaçu entre 1850 e 1872

População cativa	1850	1872	Variação populacional (em %)
Pardos	211	411	+ 95%
Pretos	2.395	975	- 59%
Total	2.606	1.386	- 47%

População livre	1850	1872	Variação populacional (em %)
Branços	1.579	2.263	+ 43%
Pardos	1.387	557	- 60%
Pretos	570	270	- 53%
Caboclos	-	9	-
Total	3.536	3.099	- 12%

Fonte: Relatório de Presidente de Província de 1851 e Recenseamento Demográfico de 1872.

Analisando a composição populacional da Paróquia nesses dois momentos podemos perceber uma queda acentuada na população escrava e na população de negros e pardos livres. Quanto à população escrava, se pode alegar o fim do tráfico de escravos em 1850, mas quanto à população de libertos este argumento já não é cabível. É possível que muitos tenham sido vitimados pelas epidemias ocorridas no intervalo dos censos, mas sabemos que essas epidemias atingiam principalmente a população escrava.

Quanto ao número de pessoas declaradas brancas comparando os censos de 1850 e 1872, houve um aumento significativo de 1.579 para 2.263 indivíduos (43%), mas no âmbito geral da população da Paróquia de Nossa Senhora da Piedade de Iguaçu, englobando livres e escravos, o número de habitantes decresceu de 6.142 pessoas em 1850, para 4.485 pessoas em 1872, uma queda populacional de 27%. Essa perda populacional se deu entre os pardos e pretos livres e entre os escravos. Quanto aos dois primeiros, como a questão da cor era, muitas vezes naquela época um fator social, pode ser que alguns pardos tenham atingido a classificação social de brancos. Quanto ao número de escravos a redução acentuada está

diretamente relacionada à extinção do tráfico em 1850, que dificultou a vida econômica na Vila de Iguazu e também de várias regiões brasileiras, principalmente aquelas afastadas dos polos dinâmicos da economia, impondo a Vila de Iguazu uma dificuldade de reposição de mão-de-obra cativa, dificultando as transações comerciais e agrícolas na vila.

A população geral do município de Iguazu aparentemente se estabilizou comparando os censos de 1850 e de 1872. Enquanto no primeiro a população era de 21.060 habitantes, a do segundo ela ficava em 21.065. A maior perda populacional se deu no número de escravos que passou de 10.884 para 6.984, portanto uma redução de 36%, enquanto o número de livres subiu de 10.176 em 1850 para 14.081 em 1872. É notável perceber a falta de crescimento populacional e a grande perda do número de escravos. Pode-se dizer que estava acontecendo uma fase de concentração de mão-de-obra cativa nos pólos mais dinâmicos da economia brasileira, que eram as regiões produtoras de café para exportação. O trabalho escravo estava num processo contínuo de declínio principalmente nas regiões periféricas, e até mesmo nas regiões produtoras de café, em que já se procurava alternativas ao trabalho escravo através da utilização de mão-de-obra livre, sobretudo imigrante, principalmente no interior paulista.

Comparando a proporção da população da Paróquia Nossa Senhora da Piedade de Iguazu com a de seu município, temos a redução da participação da Paróquia no computo geral do município. Quanto ao número de escravos a participação da paróquia passa de 24% em 1850, para 20% em 1870; quanto aos livres, ela passa de 35% em 1850 para 22 % em 1870. Contabilizando a população geral da Paróquia e comparando ao município, temos uma redução de 8%, a paróquia contava com 6.142 habitantes em 1850 e passou a contabilizar 4.485 pessoas em 1872.

Tabela 2 – População do Município de Iguazu e da Paróquia de Nossa Senhora da Piedade do Iguazu em 1850:

População	Paróquia N. S. Piedade do Iguazu em 1850	Município de Iguazu em 1850	Participação em % da Paróquia na população do município
Escravos	2.606	10.884	24%
Livres	3.536	10.176	35%
Total	6.142	21.060	29%

Tabela 3 – População do Município de Iguazu e da Paróquia de Nossa Senhora da Piedade do Iguazu em 1872:

População	Paróquia N. S. Piedade do Iguazu em 1872	Município de Iguazu em 1872	Participação em % da Paróquia na população do município
Escravos	1.386	6.984	20%
Livres	3.099	14.081	22%
Total	4.485	21.065	21%

Fonte: Arquivo Estatístico Populacional da Província do Rio de Janeiro do ano de 1850, presente no Relatório de Presidente de Província de 1851 e Recenseamento Demográfico de 1872.

Esses resultados a nível local nos possibilitam verificar os impactos das políticas públicas nacionais na localidade, pois se consegue observar uma diminuição considerável da população escrava no cômputo geral da população devido ao fim do tráfico de escravos em 1850, isto é visível analisando os censos de 1850 e 1872 tanto na Paróquia de Nossa Senhora da Piedade de Iguazu como no seu município. A Paróquia perde tantos escravos quanto o município, mas não ganha tantos livres. O movimento populacional da paróquia acompanha o do município em relação aos escravos.

A estagnação populacional do município e da paróquia do Iguazu não nos deixa dúvida que a área em si estava pouco atrativa ao recebimento de novos contingentes populacionais e ainda a Paróquia de Iguazu estava perdendo população, ou seja, já não se apresentava como uma região capaz de atrair pessoas e nem capaz de se adaptar ao fim do tráfico de escravos, atraindo mão-de-obra imigrante. A Paróquia perde quase um terço de sua população quando comparamos os anos de 1850 e 1872.

Muito interessante ainda é verificar que a própria população tinha consciência do impacto da linha férrea em Vila de Iguazu. Em 1858, o viajante Charles Ribeyrolles teve o seguinte diálogo com um dos notáveis do município de Iguazu, uma conversa marcada pelo pessimismo em relação ao destino da vila:

- Foi-se o bom tempo de nossa terra – dizia ele a um dos meus companheiros. Iguassú empobrece.
- E qual a causa dessa decadência? A terra ou os habitantes?
- A estrada de ferro. Há vinte anos. Iguassú tem sido o entreposto do café para esta parte da província. De seu pequeno porto embarcavam anualmente para o Rio cerca de duas mil e quinhentas arrobas de café. Presentemente esta cifra reduziu-se à metade, e logo que o caminho de ferro de Minas atingir Belém tudo afluirá para este ponto.

- Não tendes, pois nem terras, nem indústrias, nem culturas para evitar que Iguassú feche as suas portas como um albergue deserto, só porque uma estrada de ferro vai passar duas léguas além?
 - Temos de tudo um pouco. Mas neste país, senhor, ninguém se ocupa de duas coisas ao mesmo tempo. A razão de ser de Iguassú, sua riqueza, sua especialidade, era o porto. Este porto abandonado, não restará mas que uma povoação. Troja jacet.
- Havia uma tristeza, uma melancolia na palavra funérea do proprietário.³⁰

Chama a atenção nesse diálogo, o comentário do morador da vila, em que aponta uma característica brasileira, que era a não realização de duas atividades econômicas simultâneas. De modo geral as localidades apostavam em uma atividade, que determinava sua própria existência. Diversificar não era uma prioridade, e sim a especialização em determinada atividade econômica.

O fim da Vila de Iguacu estava sendo percebido por sua população, mas Ribeyrolles aponta que se a vila fosse extinta, o município continuaria a manter sua integridade, pois não estava restrita apenas a atividade portuária, ou ainda apenas a sua vila principal.

O município de Iguassu conta cinco paróquias: a de N. S. da Piedade, que é a metrópole, a de Marapicu, a de Jacutinga, a de Miriti e a de Sant'Ana de Palmeiras, apenas esboçada.

Como em toda a parte, na província do rio a principal cultura é o café. Além disso, existem belas plantações de cana, e a mandioca não se desdenha. Se a cidade desaparecer, o município permanecerá íntegro e vigoroso. Tem raízes na terra.³¹

O município de Iguacu não contava somente com a sua vila e seu estratégico porto, mas sem dúvida ela possuía grande importância para Iguacu como um todo. O município contava também com outras atividades econômicas como as olarias, fábricas de telha, o comércio de lenha para corte, engenhos de açúcar, plantações de cana, café e mandioca, ou seja, possuía outras vocações econômicas que não restringia todo o município a um enorme entreposto comercial. Diversidade comprovada no Dicionário Geográfico de 1858, no qual Milliet du Saint Adolphe descreve algumas culturas em Iguacu: “lavram canas, colhem arroz, milho, feijão, café, cujos gêneros levam com facilidade para o Rio de Janeiro, sendo que todos os ribeirões e rios adjacentes são navegáveis com as grandes marés.”³² Apesar da vila ser

³⁰ RIBEYROLLES, Charles. **Brasil Pitoresco**. São Paulo: Livraria Martins, 1941. v.1. p. 178.

³¹ RIBEYROLLES, Charles. Op. Cit., p.179.

³² ADOLPHE, Milliet du Saint. *Apud*: GOMES, Flávio dos Santos. **Histórias de quilombolas: Mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX**. Ed. Ver. E ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p.29.

muito importante para o município, perde-la não seria fatal, mas representava o fim de um momento de esplendor do município.

A produção agrícola do município de Iguazu se beneficiava das vias de escoamento fluvial, que dava a oportunidade de seus produtos serem comercializados na corte. Apesar dos projetos ferroviários para a Vila de Iguazu não terem vingado, o município foi contemplado com a estação em Maxambomba, que passaria a receber os produtos provenientes de todo o município. A vitalidade do município de Iguazu também pode ser avaliada pela existência de diversos quilombos e mocambos existentes no município, tendo em vista que:

A maior parte das comunidades de fugitivos, sempre que possível, se estabeleceu em locais não totalmente isolados das áreas de cultivo, fossem exportadoras ou não, e dos pequenos centros de comércio e entrepostos mercantis circunvizinhos. Essa proximidade, entre outras funções, garantia as trocas mercantis frequentes entre quilombolas, escravos nas plantações e vendeiros locais.³³

Os quilombos no município de Iguazu estabeleceram diversas relações comerciais e sociais com os seus vizinhos, e para tal, esses quilombolas produziam alimentos, comercializavam e controlavam o comércio de lenhas para a corte.

(...) os quilombolas de Iguazu mantinham um intenso comércio de lenha com taberneiros locais. Numa diligência realizada em 1876, foram encontradas num acampamento, na margem do rio Iguazu, (...) uma canoa, uma espingarda de caça embalada, machados, foices, enxadas, rede de pescar, alguma ferramenta de carpinteiro e 64 talhas de boa lenha. (...) Essas conexões econômicas chamavam a atenção de moradores e fazendeiros locais, que, insatisfeitos, clamavam providências visando a extinção dos quilombos.³⁴

A existência desses quilombos revela a capacidade produtiva do município e seu intenso comércio, abastecendo a corte e recebendo muitos produtos que necessitava. O município era muito além de um simples entreposto comercial, sua produção revela a capacidade dos fazendeiros e pequenos lavradores de repor a mão-de-obra perdida e continuar mesmo assim produzindo.

A diversidade de produtos agrícolas cultivados no município de Iguazu, a extração de lenha, a presença de olarias que fabricam telhas e tijolos, e a própria estação de ferro em Maxambomba garantiram a manutenção político-administrativa do município, que se manteve íntegro apesar da perda da importância de sua vila.

³³ GOMES, Flávio dos Santos. **Histórias de quilombolas: Mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX**. Ed. Ver. E ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p.38.

³⁴ GOMES, Flávio dos Santos. Op. Cit., p.46.

Não se deve deixar de levar em consideração, o valor simbólico que a vila tinha em relação ao município. A vila representava não só uma região de grande dinamismo econômico, ela ostentava o próprio nome do município, era o centro não só político e administrativo, mas era também um local de sociabilidade. Era por ela que as novidades e as idéias que circulavam na época chegavam. No local em que se comercializam mercadorias, se circulam idéias sobre os mais variados assuntos, é onde se difunde novos valores, idéias e costumes, e a vila era o local de interação entre a localidade e as outras regiões.

O município perde esse local das novidades e da grande sociabilidade, mas ganha outro em Maxambomba, que foi contemplada com uma estação de trem da Via Ferrea D. Pedro II. Claro que isto ocorreu com perdas e ganhos, a figura do tropeiro percorrendo o caminho novo, pouco a pouco já não se fazia necessário, entram em cena novos atores que substituem os tropeiros, barqueiros e outros profissionais que tornavam possível o transporte fluvial e terrestre. A lentidão dos tropeiros e suas mulas permitiam uma sociabilidade mais intensa com as comunidades presentes nas estradas de comércio, já com as estradas de ferro, as novidades e as pessoas ganhavam uma nova mobilidade, fazendo com que as tendências e novidades chegassem com maior velocidade e intensidade.

3. Dos rios as modernas ferrovias: de Vila do Iguaçu a Maxambomba.

Apesar de atualmente os rios brasileiros se encontrarem subutilizados como meio de transporte e por muitas vezes utilizados nos grandes centros como extensão da rede de esgoto. Os rios se constituíram na nossa primeira via de comunicação e transporte, e foi através deles que se deu a possibilidade da interiorização e exploração dos chamados sertões. Para analisar o processo através do qual as ferrovias substituem os rios como meio de transporte, não podemos deixar de destacar a relevância que os rios tiveram para a conquista e colonização do território fluminense, e até mesmo nacional. Segundo Freire, os grandes rios foram grandes vias de exploração do interior, enquanto os pequenos tiveram papel importante na produção colonial e no transporte regular de mercadorias e produtos da terra.

Muito se deve o Brasil agrário aos rios menores porém mais regulares: onde eles docemente se prestaram a moer as canas, a alargar as várzeas, a enverdecer os canaviais, a transportar o açúcar, a madeira e mais tarde o café, a servir aos interesses e as necessidades das populações fixas, humanas e animais, instaladas as suas margens; aí a grande lavoura floresceu, a agricultura latifundiária prosperou, a pecuária alastrou-se.³⁵

Os grandes rios possibilitaram a expansão do território a oeste, permitindo o desbravamento dos sertões, já os pequenos e doces rios, permitiram o estabelecimento da população na terra, e se tornaram peças fundamentais para o funcionamento da economia rural.

A relevância dos rios está na sua função essencial na agricultura, movendo moinhos e irrigando as plantações, e por servir como rota de escoamento de produtos tanto da terra, como também os importados necessários à população local e a produção agrária. Mas ao longo do tempo, devido à agricultura praticada no Brasil, marcada fortemente pelo seu espírito predatório, estes rios, que eram valiosos aliados, vão pouco a pouco se tornando assoreados, fazendo com que a necessidade de um transporte mais regular e não sujeito às intempéries do tempo se tornasse uma questão urgente e fundamental.

As ferrovias substituíram os rios com eficiência, até mesmo pelo fato dos rios seguirem o seu curso natural, que nem sempre é o mais vantajoso e menos distante. As ferrovias seguiam um curso artificial, ou seja, planejado e elaborado pelo homem. Apesar da interferência política o traçado das ferrovias buscou áreas que tivessem viabilidade financeira,

³⁵ FREIRE, Gilberto. **Casa Grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal**. 51ª ed. rev. - São Paulo: Global. – 2006. p. 87-88.

devido aos enormes custos para se implantar uma ferrovia e da expectativa de lucro dos seus investidores, sempre havidos em recuperar seu capital para reinvestir em outro negócio.

O grande problema é que instalar uma ferrovia envolvia uma gama enorme de recursos financeiros que teriam de ser devidamente compensados por lucros satisfatórios. Ao se projetar uma ferrovia, era necessário além de conhecimento técnico, a viabilidade financeira. Todo o negócio lucrativo envolve riscos, e a questão era de quem iria assumir os riscos da aplicação de vultosos capitais num empreendimento fantástico e custoso como uma moderna locomotiva e suas vias férreas. Investimento que necessita de um grande retorno, para pagar a importação de maquinário e ainda para o pagamento da construção da via em si, que envolvia uma enorme quantidade de recursos materiais e necessitava de um número expressivo de trabalhadores.

A extensão do país exige uma variada gama de transportes, numa política de infraestrutura para a mobilidade urbana e rural racional, as ferrovias seriam o grande destaque dessa rede de transportes. O Brasil, até que precocemente, consegue implantar ferrovias em seu território, principalmente nas áreas em que a cultura do café predominava. Infelizmente, ao se implantar as ferrovias, abandona-se o transporte fluvial, para no desenvolvimentismo abandonar o transporte ferroviário e depender, atualmente, quase que na totalidade do transporte rodoviário. A falta de continuidade nas políticas públicas brasileiras e a ausência de um planejamento estratégico de desenvolvimento de longo prazo, independente de governos e partidos políticos sempre foi uma deficiência brasileira.³⁶

Uma política pública voltada para infraestrutura de transportes deve tentar utilizar a mais variada gama de transportes possíveis, assim diminuindo as incertezas e as vulnerabilidades de cada tipo de transporte, integrando-os o máximo possível. Mas os interesses das classes dominantes predominaram sobre as necessidades da sociedade. Atualmente temos um caos logístico, que atrapalha as empresas e até mesmo o cidadão comum. O transporte de pessoas e mercadorias no Brasil acaba encarecendo nossos produtos

³⁶ O Brasil, por ser um país de território continental, possui possibilidades múltiplas e dificuldades na mesma proporção. Integrar suas regiões em um sistema de transportes eficiente, ou seja, rápido e de baixo custo, se configura numa dificuldade até hoje sentida. As ferrovias após a política desenvolvimentista do governo Juscelino Kubistchek (1956-1961), foram deixadas em segundo plano, ou ainda, podemos falar em abandono para priorizar as rodovias que até então se configuravam como um transporte barato, devido aos baixos preços do petróleo na época e também eram estratégicos para alavancar a industrialização tardia e dependente do Brasil, que viu no automóvel um produto interessante para promover um grande impulso industrial.

agrícolas e industriais, e ainda diminuem a força de trabalho da população devido a sua precariedade e o tempo desperdiçado nos deslocamentos urbanos, se tornando fator de estresse e adoecimento da população. Este é um dos legados do “abandono” do transporte ferroviário.

Atualmente, as ferrovias poderiam ser uma solução de integração do longínquo território nacional, diminuiriam os custos de produção e dariam as atividades econômicas desenvolvidas no Brasil competitividade internacional. Elas já aparecem como solução a mobilidade urbana nos grandes centros, tanto como metro ou ainda no sistema de trens urbanos.³⁷ As ferrovias e suas locomotivas impactaram a população e se tornaram parte do imaginário popular da época,...

(...) a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias. (velocidades de até 60 milhas – 96 quilômetros – por hora, por exemplo, eram perfeitamente praticáveis na década de 1830 (...))³⁸

Além do impacto físico causado pela construção das linhas férreas no território fluminense, a partir de meado do século XIX, mais precisamente a Via Férrea de Mauá em 1954 e logo após a Via Férrea D. Pedro II, em 1958, havia também o impacto sobre a mentalidade da época. Não se pode mensurar a incorporação de uma nova tecnologia apenas pelos impactos físicos que a sua implantação ou construção causava no espaço. As ferrovias eram uma demonstração prática e fantástica do advento de uma nova era, nada na época demonstrava com tanta clareza e surpresa o poder de transformação e domínio do homem sob a natureza. Assim como Hobsbawm cita:

Nenhuma outra invenção da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita popular.³⁹

As ferrovias alteraram a forma como as pessoas se situavam no espaço, ela de uma forma contundente modificou completamente a noção de distância. Localidades que antes se demoravam dias para serem alcançadas, poderia se chegar através de algumas horas e com

³⁷ Estudar essa invenção fantástica da segunda revolução industrial, que alimentou fantasias e até loucuras financeiras se torna relevante e atual, porém foge os objetivos deste trabalho.

³⁸ HOBSBAWM, Eric. **A Era das Revoluções**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981. p. 61.

³⁹ HOBSBAWM, Eric. Op. Cit., p. 61

relativo conforto e pontualidade. A malha ferroviária possibilitou novos negócios e novos arranjos sociais, porém destruiu formas tradicionais de trabalho e sociabilidade. Não é de surpreender que as ferrovias tenham causado espanto e admiração na população, devido às radicais mudanças que ela proporcionava na vida das pessoas, mesmo que não fossem usuárias das vias férreas. A velocidade das suas locomotivas alterava a velocidade que a informação chegava às comunidades, modificando costumes e ganhando novos hábitos.

As ferrovias se constituíam no autêntico produto do moderno capitalismo, seu alto custo demandava grandes investimentos; necessitava também de um número expressivo de trabalhadores e ainda de uma imensa produção de aço. Com isso ela cumpria três papéis fundamentais a economia brasileira: interligava regiões estratégicas, aumentava o dinamismo do mercado interno e por fim aumentava a quantidade de terras disponíveis a expansão do café. Na análise do contrato de construção da 2ª seção da linha férrea de D. Pedro II, na oitava cláusula geral, verifica-se o esforço governamental no intuito da criação do mercado interno, neste item, o governo impõe multas caso a quantidade de contratados não seja atingida:

8.ª Os empresários se obrigão a ter doze mezes depois de assignado o contracto, pelo menos mil pessoas effectivamente empregadas nas obras, e no fim de dezoito mezes mil e quinhentas pessoas, soffrendo multa pela falta, em cada caso, de cincoenta contos de réis.⁴⁰

Este item também sugere que se o governo estava preocupado com a quantidade de operários empregados, é porque ali havia disponibilidade de mão-de-obra livre para tal empreendimento, que eram os homens livres pobres ignorados pela historiografia tradicional, presa a uma historia simples e dicotômica, polarizada e centralizada no senhor branco e no escravo negro.⁴¹ É possível que a implantação das ferrovias cumpria um papel secundário para a formação de um mercado consumidor interno, dinamizando economicamente as regiões contempladas pelo traçado das ferrovias, criando novas necessidades materiais e econômicas nessas comunidades, aumentando o fluxo de capital circulante.

Estudar os impactos produzidos pela linha férrea D. Pedro II é sem dúvida um exercício interessante, pois ela representa uma grande reestruturação da infraestrutura produtiva fluminense, visando a melhoria dos transportes de cargas e pessoas, racionalizando

⁴⁰ Relatório Ministerial da Secretaria de Estado e Negócios do Império de 1857. p. 13

⁴¹ Sobre essa temática ver: ALADRÉN, Gabriel. “Pretos e pardos no sul da América portuguesa: categorias de cor e hierarquias sociais no Rio Grande de São Pedro nas últimas décadas do período colonial”. In: TAVARES, Célia Cristina da Silva; RIBAS, Rogério de Oliveira (orgs.). **Hierarquias, raça e mobilidade social**. Rio de Janeiro: Contra Capa/Companhia das Índias, 2010.

gastos e reduzindo bruscamente o tempo de viagem. Dessa forma, além de reduzir custos ela alterava a noção tempo-espaço das populações contempladas pelo traçado das vias férreas. As ferrovias representam um novo capítulo na tentativa de integrar regiões produtoras aos portos marítimos, fazendo neste processo, que grandes áreas antes inviáveis à atividade agrário-exportadora fossem incorporadas à produção agrícola de larga escala.

As ferrovias apareciam como solução para um problema difícil e dispendioso que era a questão dos transportes, que se apresentava não só para a produção de café como também para a produção de gêneros básicos para o abastecimento da corte. Havia duas faces desse problema: um se referia ao custo dos fretes dos tropeiros, que era um tipo de transporte custoso e demorado como podemos verificar através do Relatório Ministerial de 1857, no qual se lê que à construção da 1ª seção da via férrea D. Pedro II, “(...) contribuirá para aliviar a lavoura de uma parte dos dispendiosos transportes actuaes.”⁴² O outro problema seria a dificuldade do transporte fluvial, que no nosso caso em especial, o Rio Iguaçu, já demandava manutenção de sua fluidez antes da inauguração da Via Férrea D. Pedro II em 1858. O Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro de 1857 relata a dificuldade da navegação não só neste rio, como em outros:

A respeito dos que se absorvem na bahia de Nictheroy, talvez sejam suas barras ainda peiores. Os rios de Macacú, Magé, Iguassú, Merity e Inhomerim, offerecendo por largo espaço, excellente navegação interior nas marés grandes, prendem todavie os barcos por muitos dias nas marés pequenas, se bem que sejam os barcos que n’elles navegão, e uma construcção, que demanda muito poucos pés de altura de agua.

Para este objecto tomo eu a liberdade de chamar a vossa attenção, porque julgo conveniente cuidar d'elle, estabelecendo e praticando um systema regular de desobstrucção das barras, e de limpeza dos rios.⁴³

Através do relatório de Presidente de Província de 1857, percebe-se que já havia a necessidade da desobstrução dos rios Macacú, Mage, Iguaçu, Meriti e Inhomerim, resultado de um processo de assoreamento que dificultou o transporte fluvial, tornando praticável somente nas marés altas. Aliado a essa dificuldade, o transporte feito pelos tropeiros era rudimentar e se configurava em um limitador da expansão e interiorização da produção do café.

⁴² Relatório Ministerial da Secretaria de Estado e Negócios do Império de 1857. p.40.

⁴³ Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro de 1857.p.80.

O transporte feito pelas tropas em longas distâncias já não supria a crescente demanda, e já era fruto da preocupação dos grandes proprietários de terras como o caso do Barão de Paty de Alferes que apesar do seu comentário preconceituoso, ao elaborar um guia para o filho de como se gerenciar uma fazenda, relata a dificuldade de gerir uma tropa e ainda os seus custos operacionais.

Seu custeio traz a despesa diária de meia quarta de milho por cada besta, de imensa ferragem, de couros, sola, capim, esteiras e bornais. Cada lote consta de sete bestas que conduzem regularmente 56 arrobas de peso, e que demanda um tocador, além do arreador e seu ajudante, e que não pouco dão que fazer ao dono com suas exigências e disparates, por ser (infelizmente) quase toda esta gente da ínfima plebe.

Lembro-me de me dizer meu sogro uma vez: - Tenho governado mais de mil escravos, dirigindo muitos trabalhadores forros, mas nada me tem dado que fazer como o camarada da tropa.⁴⁴

É possível, que esse comentário do Barão de Paty de Alferes, em que reclama dos custos e do trabalho que os tropeiros demandavam para a sua gerência, seja pelo fato desses profissionais terem maior liberdade de ação em relação até mesmo aos trabalhadores livres e forros empregados nas fazendas. Era através desses homens e seus animais de carga, que o café era transportado até os portos fluviais. Esse serviço exigia do tropeiro: conhecimento do percurso, conhecimento dos locais para abastecimento, de como se defender dos assaltantes nas estradas e ainda de como manter seus animais em boas condições de saúde para o trabalho. Ou seja, era uma profissão que exigia grande conhecimento da área, de lida com os animais e de cuidado com a carga. Não sendo uma mão-de-obra fácil de formar, pois muitos dos seus conhecimentos vêm da própria experiência de estar percorrendo as vias terrestres, e as soluções para os problemas que iam surgindo na viagem dependiam, e muito, da criatividade e engenhosidade do tropeiro.

Ferrovias, símbolo de modernidade, exemplo prático do poder de transformação do homem sobre a natureza, capaz de interligar áreas longínquas e de solucionar o problema de infraestrutura da lavoura de café no Brasil, que era o seu transporte. O cultivo do café esgotava o solo rapidamente requerendo novas terras para seu cultivo e exigindo uma expansão constante para o interior, onde o transporte via tropeiros, aliado ao transporte fluvial, não foram suficientes para satisfazer essa demanda crescente.

⁴⁴ WERNECK, Francisco Peixoto de Lacerda. **Memórias sobre a fundação de uma fazenda na Província do Rio de Janeiro**. 1.ed. Brasília, Senado Federal, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1985. p.83.

Assim, temos a construção da primeira ferrovia do Brasil, que foi a Estrada de ferro de Mauá em 1854. Não devemos achar uma mera questão de vaidade a ferrovia ganhar o mesmo nome do seu investidor, o futuro Barão de Mauá, era sem dúvida, interessante e estratégico ter o seu nome vinculado a algo tão moderno. Pode-se pensar a mesma questão para a ferrovia inaugurada em 1958, que cortaria várias regiões fluminenses. A Estrada de ferro D. Pedro II teve o mesmo nome do Imperador, isto atribuía à monarquia uma aura de modernidade, é a ferrovia servindo como instrumento de propaganda do Estado.

As ferrovias inicialmente implantadas no Brasil demonstraram o impacto que as novas tecnologias proporcionadas pela segunda Revolução Industrial poderiam alterar em termos de vida, trabalho e mobilidade. As ferrovias na Baixada Fluminense produziram um novo arranjo na infraestrutura de transportes, que provocou mudanças profundas na constituição dos municípios e vilas. Enquanto algumas localidades se tornaram atrativas a aglomeração de pessoas em torno das novas estações, outras deixaram de ser atraentes com o deslocamento do eixo do comércio dos rios e estradas comerciais, para as modernas ferrovias.

3.1. A Estrada de Ferro de Mauá e a Vila de Estrela

Além das dificuldades técnicas para a construção de uma estrada de ferro havia também uma grande dificuldade econômica. Ela demandava altíssimos custos para sua implementação, necessitando de investimentos elevados que nem sempre foram correspondidos por lucros correspondentes. Por vezes, algumas dessas ferrovias tiveram o cálculo de seus lucros superestimados pelos seus idealizadores. Temos como exemplo a Estrada de Ferro Mauá inaugurada pelo Barão de Mauá em 1854. Esta via férrea ligava a Baía de Guanabara até a raiz da serra de Petrópolis, na análise dos Relatórios de Presidente de Província do Rio de Janeiro no período de 1850 a 1870, e dos Relatórios Ministeriais entre 1855 a 1857, percebe-se por várias vezes a menção das dificuldades financeiras que esta via férrea passou ao longo do tempo. O relatório do ministro Luiz Pedreira Coutto Ferraz de 1856 é esclarecedor neste sentido, porque mostra a análise dos lucros proporcionados pela ferrovia:

A despeza do custeio, durante o anno de 1856, foi de Rs. 169:264\$320, ou de Rs. 14:10\$360 em cada mez. Da renda bruta de Rs. 183:812\$100, deduzida a somma da despeza, fica líquido Rs. 14:547\$780, ou pouco mais de 0,7 sobre o capital realiado de dous mil contos de réis.

Este resultado não é satisfatório para a companhia, que já o anno passado havia appellado para o patriotismo dos representantes da nação pedindo uma

garantia de juro, que a habilite para dividir anualmente 7% pelos seus accionistas pelo prazo de 10 annos, não concorrendo o thesouro nacional em caso algum com mais de 5%.⁴⁵

A palavra patriotismo é utilizada pela companhia, como forma de apelação aos representantes da nação, para poder garantir a manutenção da via férrea de Mauá. Os representantes da companhia tinham a exata noção que para o governo era interessante que esta ferrovia, a primeira inaugurada no Brasil, não decretasse falência. Ela inseria o Brasil no rol de países, que de alguma forma estavam entrando numa nova era de modernização, tanto que em 1858, temos a inauguração da Via Férrea D. Pedro II. Os Relatórios de Presidente de Província, ao longo dos anos, relatam da mesma forma a baixa rentabilidade da ferrovia Mauá e as dificuldades encontradas pelos seus investidores.

Os credits do caminho de ferro cobrem as despezas de custeio e conservação, mas não tem permitido dividendos. Acredito que este estado de cousas mudará quando o serviço de rodagem se estender além de Petrópolis, e ficar regularizado.⁴⁶

A companhia empresaria tem lutado com muitas dificuldades, mas prosegue com lovable empenho no fim que se propôs, custeando diariamente a nevegação a vapor até ao porto do Rio de Janeiro, para o qual conduz os productos agrícolas da província de Minas–Geraes, e de grande parte desta, que passam pela estrada da companhia União e Industria.⁴⁷

É possível que as dificuldades financeiras relatadas se devam ao fato que as ferrovias não tiveram o lucro excepcional que era esperado pelos seus investidores, ou ainda podem ter a intenção de superestimar os esforços dos investidores para manter a ferrovia em pleno vapor, em detrimento do próprio lucro, e assim requerer honras, mercês e cargos junto ao Império, ou ainda receber algum tipo de incentivo fiscal.

As ferrovias se tornaram o novo *el dorado* para os investidores, até pela grandeza e modernidade que ela simbolizava. Viam nela uma oportunidade de se garantir grandes lucros devido ao volume de carga e pessoas que ela poderia transportar. O interessante é que apesar do relator identificar dificuldades financeiras na empresa da estrada de ferro de Mauá, ele nos revela que uma parte dos produtos agrícolas de Minas Gerais estava atravessando esta via férrea, que foi construída no intuito substituir o escoamento dos produtos do Porto de Estrela,

⁴⁵ Relatório Ministerial da Secretaria de Estado e Negócios do Império de 1856. p.87. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1729/000089.html> Acesso em: 10 jul. 2014

⁴⁶ Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro do ano de 1857. p.47.

⁴⁷ Relatório de Presidente de Província do Rio de Janeiro do ano de 1860. p.61.

fazendo com que a Vila de Estrela entrasse em decadência. Esta via férrea afetava também o transporte de cargas realizado no porto fluvial da Vila de Iguaçu.

Em 30 de abril de 1854, Irineu Evangelista de Souza, depois barão e visconde de Mauá, inaugurava a primeira estrada de ferro no Brasil, tendo realizado a construção dos 14 Ks., 5 que separavam o porto de Mauá da fazenda do Fragoso, nas imediações da raiz da serra de Estrela.

A partir daquela época, as mercadorias de serra acima, do Valle do Piabanha, até então mandadas para os portos do Iguasú e do Estrela, foram desviadas para a via férrea. A produção, descendo a Serra nos trens de Mauá, que a levavam ao porto, de onde se passavam para os barcos a vapor da empresa. Ainda assim, fazendeiros havia que, pelas suas transacções com o commercio da Villa de Iguassú preferiam envia-las por seu intermédio para o Rio de Janeiro; mas, declinando de dia para dia, em vista das commodidades do tráfego ferroviário, cessaram quando a linha da Príncipe do Grão Pará atingiu Petrópolis e, depois, o Areal.⁴⁸

Apesar da comodidade proporcionada pelas vias férreas, ela não conseguiu retirar de imediato, o fluxo dos produtos da terra dos portos fluviais das vilas de comércio. O costume de se enviar o café através dos tropeiros e portos fluviais, inicialmente resiste à modernidade das vias férreas. Isto ocorre por causa das relações comerciais já existentes, que não se restringiam apenas ao aspecto financeiro. Por vezes, até relações de parentesco estavam inseridas na produção, venda e exportação do café.

Percebe-se então que a implantação das ferrovias representou um avanço na mobilidade espacial, que contribuiu diretamente para o processo de extinção de ricos povoados como Iguaçu e Estrela, e também provocou a criação ou expansão de outros povoados como a Maxombomba, que seria posteriormente denominada Nova Iguaçu em 1921.

As estradas de ferro foram lançadas para facilitar o transporte do café, acompanhando sua expansão desde o Rio de Janeiro até as províncias de São Paulo e Minas Gerais. Em consequência, estimulavam o aumento da cultura cafeeira, o surgimento de “fazendas”, ao mesmo tempo em que deslocavam o eixo comercial dos rios, fazendo perecer regiões que, até então, viviam em função de seu portos fluviais. Foi o que aconteceu, entre outros locais com Estrela e Iguaçu.⁴⁹

A grande diferença do município de Estrela para o de Iguaçu era que o segundo, apesar da perda da sua vila mais importante, possuía economia suficientemente forte para se

⁴⁸ FORTE, Jose Mattoso Maia. **Memória da fundação de Iguassú**. Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio. 1933.p. 60.

⁴⁹ PEREIRA, Waldick.Op. Cit., p. 55.

manter como município autônomo, transferindo sua sede para um local mais dinâmico em 1891, denominado Maxambomba, contemplada com uma estação ferroviária da Via Ferrea D. Pedro II, fato que demonstra a importância econômica e política do município na época.

Segundo Lamego, as mudanças das vias de comércio levaram a mudanças das “vilas de comércio”, assim essas vilas do recôncavo como a “a de Jacutinga e de Pilar, foi a de Estrêla, de Pôrto das Caixas e de Inhomirim, tôdas elas nascidas, evolucionadas e mortas, sob as contingências de um sistema de transportes que acabou e de vias circulatórias que se desviaram.”⁵⁰ Mudam-se as rotas e as vilas perdem a sua especificidade, não conseguindo uma reorientação econômica para manter uma população robusta, nem mesmo para se manter um humilde povoado.

O fenômeno causado pelas ferrovias nos faz entender a importância da avaliação das políticas públicas a nível local. Ela decisivamente ocasionou um fenômeno de extinção das vilas de comércio da Baixada Fluminense, provocando deslocamento populacional. Esses fenômenos paralelos das políticas públicas são muito interessantes, pois é neles que por algumas vezes se encontram a intencionalidade de determinado projeto político. Mas no caso das ferrovias, a grande intenção era facilitar o deslocamento de mercadorias e pessoas, e incorporar novas áreas a produção cafeeira. Só que paralelamente a intenção dessa política pública, vilas como Iguazu, Porto Caixas e Estrela deixam de existir.

As vilas de comércio foram pouco a pouco deixando de ser um lugar atraente às atividades comerciais, quanto maior era o transporte de cargas executado pelas ferrovias, mais elas iam perdendo a sua especificidade. Infelizmente isso se traduziu também na perda da sua própria razão de existência. As vilas não conseguiram reorientar sua economia para outra atividade lucrativa, pois dependiam decisivamente dos seus portos fluviais.

No contexto geral a Baixada Fluminense ao longo de sua história se constitui como zona estratégica para o escoamento da produção e das Minas Gerais e São Paulo; fato que se comprova até os dias atuais, em que temos duas importantes estradas a Rodovia Presidente Dutra que liga São Paulo ao Rio de Janeiro e a Rodovia Washington Luiz que liga o Rio a Minas Gerais, ambas as rodovias cortam vários municípios da Baixada Fluminense. Porém não se deve concluir apressadamente que a Baixada foi apenas um local de passagem, ela era

⁵⁰ LAMEGO, Alberto Ribeiro. Op. Cit., p.202.

também um espaço produtor de vários itens como cana-de-açúcar, café, mandioca e víveres para a corte; mas a sua localização estratégica teve sem dúvida grande peso em sua economia.

3.2. A Estrada de Ferro D. Pedro II e a Vila de Iguazu

A hidrografia da província do Rio de Janeiro, apesar de ter muitos rios utilizados à navegação possuía alguns obstáculos, sendo ela “(...) pouco extensa, apesar de ser Ella banhada por muitos rios: a obstrução d’estes, produzida pelas caxoeiras, ou por madeiras depositadas em seus leitos, obsta a que ella se desenvolva, e tenha todo o incremento, que era para desejar-se.”⁵¹ Assim, as ferrovias aparecem como solução a um transporte fluvial que apresentava problemas, e que dependia de fatores ambientais como as cheias dos rios que aumentavam a navegabilidade. Sua dificuldade não se deu apenas por causa de limitações naturais, mas a própria ação do homem na natureza, nesta região, produziu problemas ambientais que demandavam ações como à proteção dos leitos dos rios, com a manutenção da vegetação nesta área e ainda a preservação das nascentes dos rios.

Pouco a pouco as vias férreas foram drenando o fluxo de mercadorias dos portos fluviais como o de Iguazu e Estrela. A ferrovia D. Pedro II foi aumentando suas receitas ao longo do tempo fazendo com que o porto de Iguazu perdesse a sua importância. O Relatório Ministerial da Agricultura de 1863 relata o aumento do tráfego de mercadorias e pessoas transportadas pela ferrovia ao longo dos anos 1858 e 1862.

Progressão ascendente da Receita.

A receita da estrada apresentou uma progressão crescente, muito lisonjeira como se vê do seguinte quadro, que se refere aos annos contados de 1.º de julho.

No anno de 1858 a 1859	487.988\$102
>> >> >> 1859 a 1860	792.592\$752
>> >> >> 1860 a 1861	1.060.167\$679
>> >> >> 1861 a 1862	1.157.977\$217

O que prova que o aumento annual, que foi de cerca de 300:000\$ nos três primeiros períodos, foi apenas de 100 no ultimo exercício.

Progressão ascendente do tráfego.

Se é muito lisonjeiro o aumento progressivo da renda da estrada, não o é menos o dos passageiros, como se vê do seguinte quadro, que contém o movimento dos passageiros por annos contados do 1.º de julho.

No anno de 1858 a 1859	164.479 passageiros.
>> >> >> 1859 a 1860	219.688 >>

⁵¹

Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro do ano de 1855. p.53.

>>	>>	>> 1860 a 1861	249.363	>>
>>	>>	>> 1861 a 1862	304.228	>>

O que mostra que o aumento anual, que foi cerca de 40.000 passageiros nos três primeiros períodos, subiu no último a mais de 50.000.⁵²

A estrada de ferro D. Pedro II é um exemplo típico de como as políticas públicas podem favorecer ou prejudicar certos setores econômicos e sociais de um local ou de uma região. No Relatório do Presidente de Província de 1855, o porto de Iguazu é citado como “importantes e a navegação é sustentada por grande número de barcos a vela, que transportam os productos dos respectivos municípios, e dos que para ahí exportam os seus gêneros.”⁵³ Já no de 1870, o Rio Iguazu já se encontra pouco utilizado, a malha ferroviária aparece como a principal responsável pelo deslocamento das vias de escoamento da Vila de Iguazu, ocasionando assim seu declínio:

Iguassú. – Desagua na bahia de Nitheroy, sendo navegável por saveiros até a Villa do mesmo nome, situada cerca de cinco léguas acima de sua foz. Sua importância comercial cessou desde que a via férrea de Pedro II desviou de suas águas os productos que vinhão para o mercado da Corte.⁵⁴

Muitos países ocidentais apresentavam planos para a construção de ferrovias, mas que geralmente se encontravam em uma fase atrasada.⁵⁵ A Vila de Iguazu “(...) desfrutava de tanto prestígio que foi elaborado dois projetos para a construção de uma ferrovia, visando assim facilitar sua acessibilidade, e melhorar o transporte do café que descia dos vales do Paraíba,”(...) ⁵⁶. Mas estes projetos não foram adiante, e sim outros dois: via férrea que ligava a Baía de Guanabara à raiz da serra de Petrópolis executada pelo Barão de Mauá em 1854; e em 1858 a “(...) inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II (ABREU, 1987), que ligaria a capital do Império as províncias de Minas Gerais e São Paulo, para facilitar o escoamento do café (...)”⁵⁷. Apesar do seu prestígio e pujança econômica, a vila não foi contemplada com uma estação ferroviária, fato que contribuiria decisivamente para sua estagnação e posterior declínio.

⁵² Relatório do Ministro e Secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do ano de 1863. p.18.

⁵³ Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro do ano de 1855. p.56.

⁵⁴ Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro do ano de 1870. p.30.

⁵⁵ Hobsbawm em A Era das Revoluções, aponta que vários países possuíam projetos ferroviários para a melhoria do transporte. Ver: HOBSBAWM, Eric. **A Era das Revoluções**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.

⁵⁶ OLIVEIRA, Rafael da Silva. O ouro e o café na região de Iguazu: da abertura de caminhos à implantação da estrada de ferro. **Revista Pilares da História**, Duque de Caxias, Ano III - nº 04 - maio de 2004. p. 15.

⁵⁷ OLIVEIRA, Rafael da Silva. Op. Cit., p. 19.

Interessante é perceber que naquela época já tínhamos no Brasil problemas ambientais ligados diretamente ao tipo de exploração do solo em que a agricultura brasileira estava assentada. As ferrovias se tornaram a solução viável e possível às dificuldades de navegabilidade causadas pelo assoreamento dos rios, tendo como origem a:

(...) devastação das mattas nas montanhas do contorno iguassuano, ou para o comércio de madeiras ou para o plantio do café; frequentes as chuvas na região serrana sobre a qual se faz a condensação e a precipitação dos vapores d'água, começou a descida de terras de alluvião. A pequena declividade do solo foi produzindo a formação de comoros nos rios estreitos e a elevação do leito. Por outro lado, a falta de navegação, que foi diminuindo sensivelmente, proporcionou a formação de um fundo arenoso e lodoso na foz do Iguassú e na do Pilar, como aconteceu também no Estrella e, em geral, em toda a baixada fluminense, nos valles do Magé, do Macacú e outros tributários da bahia.⁵⁸

Os problemas ambientais causados pela devastação das florestas para o cultivo do café, lenha para cozimento e para as caldeiras dos engenhos de açúcar causou não só em Iguaçu, mas em toda a Baixada Fluminense um grave problema de saúde pública que foi o surto de cólera e malária; e ainda tornou muitas terras antes cultiváveis alagadiças e imprestáveis ao plantio. O manejo do solo deficiente se tornou fator de dificuldade para a reprodução social, dificultando a produção agrícola e se tornando também um grave problema de saúde pública que gerou surtos de malária e febre amarela. Assim as:

(...) grandes chuvas de verão tinham, portanto, de operar o extravasamento das águas dos rios, formando extensos pântanos, que alargaram léguas de terras. A região iguassuana foi se tornando insalubre, inhabitavel. A agricultura, com a falta de braços, ceifados pela malária, quase desapareceu: o commercio, que della vivia, soffreu as consequências da falta de transações.⁵⁹

A estrada de ferro, o assoreamento dos rios, o surto de malária e de cólera, fizeram com que parte da população de Vila de Iguaçu abandonasse a região, emigrando para outras localidades. A vila, que um dia chegou a ser uma das mais importantes da província do Rio de Janeiro aparece relatada como uma região abandonada no depoimento do Ministro Rodrigo Octávio, juiz municipal de Iguaçu, por volta de 1890, ele associa diretamente a estrada de ferro e as doenças que a população estava submetida ao fim da Vila de Iguaçu, e descrevendo-a como:

(...) um grande povoado morto. Constituída, principalmente, por uma rua larga e sinuosa e longa, a Villa tivera sua hora de prosperidade, atestada pelas

58 FORTE, Jose Mattoso Maia. Op. Cit., p. 64.

59 FORTE, Jose Mattoso Maia. Op. Cit., p. 64.

grandes casas de sobrado e vastos armazéns alpendrados, tudo, então, fechado, sem moradores, ligada com o interior da baía de Guanabara por canaes através da alagadiça baixada fluminense, Iguassú fora, por muito tempo, o entreposto commercial entre o litoral e o sertão. Por ahi chegava toda a produção do interior para o consumo da cidade e esportação, por ahi entrava tudo quanto o interior exigia para viver e trabalhar. E a Villa crescia na agitação febril de cargas que chegavam e de cargas que partiam, em tropas, na variada musica dos cincerros, em carros de bois, esfusiada langrosa dos eixos engraxados.

A estrada de ferro, porém drenando todo esse movimento commercial, reduziu Iguassú á penúria e a levou á miséria e á morte. A Villa se despovoou; os canaes, desde então abandonados, se atulheram de vegetação e de lodo; as aguas cresceram, cobriram todos os campos, tornando-os imprestáveis para qualquer cultura e enchendo o ar de miasmas do impaludismo e da opilação, que assolavam a pobre gente que não pode retirar.⁶⁰

Ao perder sua atividade portuária, a vila deixou de contar com uma série de atividades subsidiárias ao transporte de mercadorias. Nessa conjuntura, estar localizada margeando o rio Iguaçu deixou de ser uma vantagem. Com o abandono do porto e a consequente falta de manutenção, grandes áreas se tornaram alagadiças, facilitando a disseminação de doenças e fazendo com que a vila se tornasse precária para a manutenção da vida em comunidade.

Não se deve pensar que as vias férreas foram determinantes para o fim de Iguaçu, elas foram a solução encontrada ao problema dos transportes apresentado à expansão da cultura do café para exportação no Brasil. Outros fatores tiveram também peso importante para que a vila fosse extinta, tendo como marco principal a perda de seu status político, com a mudança da sede do município de Iguaçu para Maxambomba.

Somaram as ferrovias como fatores que repeliram a população: a “(...) cólera-morbo (1855), da febre amarela (1859-63), da abolição do tráfico de escravo (1850) e da carestia dos gêneros alimentícios (1857), que dificultava a manutenção do contingente servil, tudo isto aliado à falta de apoio do governo (...)”⁶¹ Todos esses fatores foram sem dúvida decisivos para o deslocamento da população da vila. A mudança não era simplesmente uma alteração de sua localidade, muitas vezes ela se traduziu em uma mudança de trabalho, e não menos importante, ela significou uma grande alteração nas relações sociais dos indivíduos deslocados da Vila de Iguaçu.

A Vila de Iguaçu tem seu fim decretado por uma série de fatores, que se agravaram com a construção das ferrovias, acrescentando a isto, uma série de problemas estruturais que

⁶⁰ FORTE, Jose Mattoso Maia. Op. Cit., p. 66.

⁶¹ PEREIRA, Waldick. Op. Cit., p.90.

tornou a área imprópria à atividade mercantil e agrícola em larga escala. Por fim ela foi golpeada em seu ponto forte, que era justamente o fato de ela estar situada em um local estratégico que dava a ela todo o seu prestígio e poder, deixando de ser uma rota importante de comércio entre a corte e o interior.

Com a implantação da via férrea D. Pedro II em 1858 “a navegação do rio Iguaçu foi decaindo, e o caminho d’água descuidado entupindo-se com um aumento de pântanos que, alimentados em tempos de chuva e a falta de escoamento alastraram-se por imensas superfícies.”⁶² Fato agravado pelo fim do tráfico de escravos de 1850.

A fuga do braço escravo para o Rio de Janeiro vai apressar o seu desaparecimento final "Iguaçu era um fantasma de vila, abandonada, cuja escassa população vivia presa do impaludismo Restringia-se a sua existência a vida artificial que lhe dava o oficialismo' a Câmara Municipal, a vida judiciária, isto mesmo durante certas horas do dia. A noite, Iguaçu mergulhava no sono agitado pelos excessos da impiedosa malária."⁶³

No seu último suspiro nem os magistrados da câmara residiam na Vila de Iguaçu, e preferiam morar em Maxambomba que passou a ser sede do município em 1891. A vila nos últimos anos abrigando a câmara municipal e a vida judiciária se mantinha como sede do município, apenas como uma questão de costume, ela já não era uma região central do município, em que estava concentrado o dinamismo econômico e social local. Não havia razão, a não ser o costume e a tradição, da vila se manter como sede municipal, na verdade ela já havia perdido até o sentido de se manter como um povoado habitável.

⁶² LAMEGO, Alberto Ribeiro. Op. Cit., p.201.

⁶³ MATOSO Maia Forte, José. *Apud*: LAMEGO, Alberto Ribeiro. Op. Cit., p.201

4. Considerações finais

A Vila de Iguaçú e grande parte do espaço conhecido hoje como Baixada Fluminense se constituíram como uma região intermediária ligando, através de seus rios e portos fluviais, as regiões do interior, sobretudo das Minas Gerais ao Rio de Janeiro. O que consolidou o Porto do Rio de Janeiro como um local propício para a exportação da produção do interior para Europa. Mas não deve afirmar apressadamente que a Baixada Fluminense, ao longo de toda sua história, possa ser resumida apenas como um local de passagem, havia também plantações de mandioca, cana-de-açúcar, entre outros gêneros agrícolas, produção de lenha, e ainda olarias que possibilitavam a ocupação territorial, a manutenção de escravarias e a sua independência política e administrativa. Sem dúvida a posição estratégica da Vila de Iguaçú lhe conferia importância econômica, que se refletia na esfera política, tanto que a sede do município de Iguaçú era localizada justamente na sua mais famosa vila, em que se mantinha um importante porto fluvial.

As vilas como Iguaçú, Estrela e Porto de Caixas, que surgem como entrepostos comerciais por excelência, conhecem o apogeu econômico e social nesta condição. Elas, ironicamente, conhecem seu declínio e fim com o término dessa situação privilegiada. Essa instigante consideração nos leva a refletir sobre a dificuldade de se reorientar a economia local, com o advento de uma conjuntura desfavorável, como foi o caso da implantação das estradas de ferro, estas que foram decisivas para a bancarrota das vilas de comércio.

As vilas de comércio não foram capazes de adaptar sua economia a uma nova conjuntura, não conseguindo se inserir em outro nicho no mercado interno ou para exportação para manter sua própria vitalidade. Esses questionamentos nos servem até os dias atuais, e nos remetem a uma consideração importante: um território, seja um país, estado ou cidade, que não procura diversificar sua economia, está fadado ao sucesso, quando a atividade atingir seu auge, ou fracasso, quando essa atividade entra em estagnação e logo em seguida em queda brusca.

A falta de diversidade econômica deve ser combatida sempre que possível, diversificar significa diminuir drasticamente a chance do fracasso total. Cidades hoje que vivem basicamente de atividade exploratórias como a petrolífera com seus vultosos royalties, sem investir em outros nichos e possibilidades, ou ainda sem proporcionar oportunidades à

iniciativa privada pra diversificar as suas atividades econômicas, correm o risco de subitamente se ver sem esses recursos e ainda sem um direcionamento a outras atividades econômicas. Condenando a população local ao marasmo econômico e social, e ao êxodo, principalmente dos mais jovens.

Não se pode culpar simplesmente a implantação das vias férreas pela derrocada econômica e social da vila mais ilustre do município de Iguaçu. As ferrovias na época exerciam uma verdadeira paixão, um produto fantástico, verdadeiro símbolo da modernidade, possibilitando a integração de vastas extensões de terra à produção agrícola tanto para abastecimento interno, quanto para a exportação. As ferrovias surgem no Brasil como consequência da precariedade dos transportes, os rios que serviam como vias de transporte a produção agrícola, sobretudo o café, já se apresentavam assoreados como no nosso caso o Rio Iguaçu. A decadência da Vila de Iguaçu não se dá somente por causa das vias férreas, isto foi consequência de uma ampla gama de fatores, que são de ordem ambiental, de saúde pública, de deslocamento das rotas comerciais e ainda pela falta de combatividade de sua agricultura em relação ao café do Vale do Paraíba e a cana-de-açúcar da região dos Campos dos Goytacazes.

Os rios que serviam como rota de escoamento do café como o rio Iguaçu entram num processo de assoreamento causado pelo desmatamento contínuo, necessitando de manutenção permanente nos seus leitos. As ferrovias se tornaram a solução rápida, moderna e eficiente aos rios, estes que dependiam de fatores ambientais como as marés para a plena navegabilidade. Para a manutenção do transporte através dessas rotas hidrográficas seria necessário também mudanças no manejo do solo; proteção das nascentes e dos leitos dos rios; e proteção das encostas, com necessidade até de reflorestamento nestas áreas, o que demandaria grandes recursos em termos financeiros e de pessoal para o trabalho. Além de necessitar de uma mudança na mentalidade visando a racionalização dos recursos naturais.

O abandono dos portos fez com que os canais de escoamento no porto de Iguaçu por falta de manutenção tornassem grandes áreas ao redor alagadiças, acarretando em surtos de cólera e febre amarela, fazendo com que a região ficasse com seu solo impróprio para a produção e para a vida em comunidade. As ferrovias, o assoreamento dos rios e o surto de epidemias causaram a mudança da sede da câmara do município da Vila de Iguaçu para

Maxambomba em 1891, que até a construção da via férrea D. Pedro II não passava de um arraial.

A Vila de Iguaçú não teve força política suficiente para impor a aprovação de um dos dois projetos ferroviários propostos a ela. Talvez se deva a ao fato da importância da vila ser por causa de sua estratégica localização servindo como entreposto comercial e não como área grande produtora, ela simplesmente poderia ser descartada do traçado da linha férrea. A possibilidade da construção de ferrovias interligando áreas produtoras com o porto do Rio de Janeiro fez com que áreas antes importantes como a Vila de Iguaçú deixassem de ser fundamentais.

O traçado de uma via férrea até o destino final é proposto principalmente pela viabilidade técnica, e depois por fatores políticos e econômicos. A Vila de Iguaçú nesta lógica poderia simplesmente não ser contemplada com uma estação, ela não era uma área com grande produção. O traçado das ferrovias buscaram principalmente os setores dinâmicos da economia, ou seja, as grandes áreas produtoras que cada vez ficavam mais longevas, retirando assim da vila sua maior especificidade. Ao mesmo tempo valorizava outras regiões contempladas com estações da linha de ferro. Isto é uma mostra real do impacto das políticas públicas, no qual o controle do estado é fundamental ao enriquecimento de uma classe ou grupo. As políticas públicas por vezes tem o poder de vida e morte, neste caso aconteceu com Vila de Iguaçú, com seus dois projetos de construção de via férrea que não foram a diante. Assim, entender os impactos da implantação não só de uma via férrea, mas também de grandes obras públicas se torna muito instigante quando analisamos o caso da Vila de Iguaçú que passou da prosperidade a bancarrota após a inauguração da via férrea D. Pedro II.

Através do estudo da Vila de Iguaçú se percebe quão é fundamental planejar e estudar os impactos das políticas públicas e ainda o impacto das grandes obras de infraestrutura, estas que são indispensáveis à produção tanto industrial como agrícola, favorecendo ou não a população local tanto direto como indiretamente. Nem sempre, uma grande obra numa determinada localidade beneficia a população local, nestas grandes obras podem ocorrer desapropriações, aumento do custo de vida local devido ao aumento populacional e ainda podem causar um desarranjo da vida comunitária. A população local pode até ser excluída ou incluída de forma subserviente no processo de implantação dessa infraestrutura, devido às

vezes, a baixa escolaridade e qualificação da mão-de-obra, conseguindo apenas se inserir nos cargos mais baixos e menos remunerados.

Infelizmente no Brasil as ferrovias foram abandonadas devido aos baixos preços do petróleo até a década de 1970, optou-se então pelo transporte rodoviário. Mas ultimamente as ferrovias apareceram como solução indispensável não só ao transporte a produção, mas na própria mobilidade urbana nas grandes cidades, na forma de metrô ou trens urbanos. Apesar de necessitar de um grande investimento inicial, as vias férreas compensam financeiramente devido a excelente relação volume de cargas e pessoas, com seus custos operacionais, que são bem mais reduzidos que o transporte rodoviário.

O Brasil de hoje ainda resente do domínio do nosso território em vez de simplesmente habitá-lo. A idéia de domínio se traduz em políticas públicas eficientes para não se sofrer com as incertezas do tempo e do clima. Dominar significa conhecer profundamente o território para planejar e executar melhorias que proporcionem mobilidade, desenvolvimento econômico, proteção ambiental e bem estar à população. É a *virtu* controlando a fortuna como dizia Maquiavel, para não se depender da sorte para a resolução dos problemas. A ação política deve ser vista como a solução para todos os problemas, caso contrário, ficamos presos ao determinismo do meio, e a credices que fogem totalmente a racionalidade ao qual se deve mover um estado eficiente.

Fato interessante é perceber no Brasil a descontinuidade das políticas públicas, neste caso as políticas relacionadas à mobilidade espacial, tanto de pessoas como de mercadorias. Com o advento de um novo tipo de transporte, praticamente se abandona o antigo, o que gera uma nova e nociva dependência. Essa baixa capacidade de diversificar compromete o sistema de transporte quando surge alguma crise. Os rios se tornaram ineficazes, abandona-se o transporte fluvial, as ferrovias se tornaram obsoletas, antiquadas e de baixa mobilidade, abandona-se os trens e reorienta a cadeia de transportes para as rodovias. Atualmente com a crise de mobilidade tanto urbana, quanto da própria produção industrial e agrícola, volta-se a investir em ferrovias que se encontravam sucateadas. Ou seja, refaz grande parte do que já estava pronto, se gasta mais, com resultados nem sempre satisfatórios.

Através do estudo da Vila de Iguazu se percebe as dificuldades ao longo do tempo de se descobrir rotas viáveis aos sertões e ainda de se manter as rotas fluviais em condições de serem utilizadas. Se apropriar de um território continental como o Brasil, não foi uma tarefa

fácil, a apropriação sugere ocupação territorial por gente capaz de lhe defender, sugere também a manutenção de vias de comunicação e transporte razoáveis. Seguindo essa lógica, as ferrovias substituem com eficiência, segurança e rapidez o trabalho de inúmeros tropeiros e ainda substituem os portos fluviais, provocando alteração no modo de viver e trabalhar de um grupo interessante de trabalhadores. Mas não é só isso, elas provocam a extinção, surgimento e expansão de povoados. O que era próspero vai se tornando pouco a pouco uma terra abandonada e sem perspectiva.

Neste trabalho o fato que chama a atenção são as causas ambientais que contribuíram e muito para o fim da Vila de Iguazu tornando ela praticamente inabitável e o seu rio Iguazu inviável para o crescente tráfego de cargas. Soluções que hoje são defendidas principalmente por ambientalistas como o correto manejo do solo, a proteção das encostas, a proteção das nascentes e dos leitos dos rios poderiam ter resolvido muitos dos problemas sociais e econômicos enfrentados pela vila.

Pensar no fim da Vila de Iguazu, nos remete a questão da sustentabilidade das atividades exploratórias do meio ambiente. O grande desafio do nosso tempo é: como o homem pode usufruir da natureza, sem radicalmente tornar a área imprópria a sua existência e das gerações seguintes. Como explorar economicamente os recursos naturais e ao mesmo tempo manter o meio ambiente na sua plena exuberância, parece ainda ser uma pergunta sem resposta.

A Vila de Iguazu conhece seu apogeu como entreposto comercial entre a corte e a rica província de Minas Gerais. Mas se o município de Estrela não resiste ao fim de sua vila principal, o mesmo não se pode dizer de Iguazu, pois não era simplesmente um local de passagem, havia produção agrícola e ainda olarias e indústrias que viabilizavam e sustentavam a independência de Iguazu como município autônomo.

A vila morre, mas o município de Iguazu continua, a sede da câmara é transferida para Maxambomba em 1891, e esta, com a extinção da vila, ganhou o nome de Nova Iguazu. O que reforça o poder simbólico que a vila tinha em relação ao seu próprio município. A idéia de novo, um recomeço, uma tentativa de resgate, nem que fosse apenas na memória, dos tempos de glória da velha Iguazu.

5. Bibliografia

Referências bibliográficas

ALADRÉN, Gabriel. “Pretos e pardos no sul da América portuguesa: categorias de cor e hierarquias sociais no Rio Grande de São Pedro nas últimas décadas do período colonial”. In: TAVARES, Célia Cristina da Silva; RIBAS, Rogério de Oliveira (orgs.). **Hierarquias, raça e mobilidade social**. Rio de Janeiro: Contra Capa/Companhia das Índias, 2010, pp. 125-139.

Arquivo Estatístico Populacional da Província do Rio de Janeiro do ano de 1850, presente no Relatório de Presidente de Província de 1851. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u824/000100.html> Acesso em 7 jun. 2012.

AZEVEDO, P. B. MONTEIRO, A. M. C. **Ensino de história, historiografia e produção de sentido em práticas de letramento – ANPED • Porto de Galinhas, outubro 2012**. Disponível em: http://35reuniao.anped.org.br/images/stories/trabalhos/GT10%20Trabalhos/GT10-2271_int.pdf Acesso em 20 fev. 2014.

BAROM, Wilian Carlos Cipriani. Cerri, Luis Fernando. **A Teoria da História de Jörn Rüsen entre a Modernidade e a Pós-modernidade: uma contribuição à didática da história**. Educ. Real., Porto Alegre, v. 37, n. 3, p. 991-1008, set./dez. 2012. Disponível em: <http://seer.ufrgs.br/educacaoerealidade/article/view/19691> Acesso em: 13 nov. 2013.

BEZERRA, Nielson Rosa. As chaves da liberdade: estratégias de resistência escrava na ferrovia. **Revista Pilares da História**, Duque de Caxias, Ano III - nº 04 - maio de 2004.

BRAUDEL, F. **O Espaço e a História no Mediterrâneo**. São Paulo: Martins Fontes, 1988. P.1-27.

FORTE, Jose Mattoso Maia. **Memória da fundação de Iguassú**. Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio. 1933.

FREIRE, Gilberto. **Casa Grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal**. 51ª ed. rev. - São Paulo: Global. – 2006.

GARCIA, Graciela. História Regional e as escalas sobre o espaço: uma tentativa de desnaturalizar o evidente. In: SOIHET, Elena e MARTINS, Mônica (orgs). **Encontros entre Economia e História**. Rio de Janeiro: Multifoco, 2011. p. 43-60.

GOMES, Flávio dos Santos. **Histórias de quilombolas: Mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX**. Ed. Ver. E ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

GOUBERT, Pierre. **História Local**. Revista Arrabalde. Ano 1, n. 1, maio/agosto, 1988. p. 69-82

GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

HOBBSAWM, Eric J. **A Era das Revoluções: Europa 1789-1848**. 3.ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.

LAEMMERT, Eduardo. **Almanak Administrativo Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro** dos anos de 1850 a 1871. Disponível em: <http://www.crl.edu/brazil/almanak> Acesso em: 7 jun. 2012.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O homem e a Guanabara**. 2.ed. Rio de Janeiro, Biblioteca Geográfica Brasileira, 1964.

LAZARONI, Dalva. **A Baixada Fluminense nos tempos do cólera**. CODPOE/Fundação J.J.Lazaroni. Dalva, 1991.

LINHARES, Maria Yedda; SILVA, Francisco Carlos Teixeira. **A pesquisa em história da agricultura no Brasil: questão de métodos e fontes**. In: História da agricultura brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1981.

LINHARES, Maria Yedda. **Pesquisas em história da agricultura brasileira no Rio de Janeiro**. Estudos Sociedade e Agricultura, 12, abril 1999: 104-112. Disponível em: <http://r1.ufrjr.br/esa/art/199904-104-112.pdf> Acesso em: 15 mar. 2012.

LINHARES, Maria Yedda. História Agrária. In: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (orgs). **Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 165-184.

MATTOS, Hebe. **Ao sul da história: lavradores pobres na crise do trabalho escravo**. São Paulo, Brasiliense, 1987.

Nascimento, Álvaro Pereira do. Caminhos **de negros: vida, trabalho e desenvolvimento urbano no pós abolição (Nova Iguaçu, 1880-1980)**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH • São Paulo, julho 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300492867_ARQUIVO_Artigo.pdf
Acesso em 8 jul. 2014.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. O ouro e o café na região de Iguaçu: da abertura de caminhos à implantação da estrada de ferro. **Revista Pilares da História**, Duque de Caxias, Ano III - nº 04 - maio de 2004.

PEREIRA, Waldick. **Cana, Café e Laranja – História Econômica de Nova Iguaçu**. Fundação Getúlio Vargas, SEEC, Instituto Estadual do Livro. Rio de Janeiro, 1977.

PERES, Guilherme. **Tropeiros e Viajantes na Baixada Fluminense**. Shaovan Gráfica, 2000.

PERES, Guilherme. **Baixada Fluminense – Os caminhos do Ouro**. Edição do Autor, 1993.

PERES, Guilherme. Do rio Iguassú ao Sarapuhí - primeiro projeto ferroviário do Brasil. **Revista Pilares da História**, Duque de Caxias, Ano III - nº 04 - maio de 2004.

RIBEYROLLES, Charles. **Brasil Pitoresco**. São Paulo: Livraria Martins, 1941. v.1.

Recenseamento Demográfico de 1872. Disponível em:

http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477_v10_rj.pdf Acesso em: 7 jul. 2014.

Relatório do Ministro e Secretário dos Negócios da Agricultura. Comércio e Obras Públicas do ano de 1863. Disponível em: <http://www.crl.edu/brazil/ministerial> Acesso em: 7 jun. 2012.

Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro referente aos anos de 1850 a 1875. Disponível em: http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro Acesso em: 7 jun. 2012.

Relatório Ministerial da Secretaria de Estado e Negócios do Império de 1856. Disponível em: <http://www.crl.edu/brazil/ministerial/imperio>: 10 jul. 2014.

RODRIGUES, Adrianno Oliveira. **De Maxambomba a Nova Iguaçu (1833 – 90's): Economia e Território em Processo.** Rio de Janeiro, UFRJ-IPPUR, Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, 2006. Disponível em: http://teses.ufrj.br/IPPUR_M/AdriannoOliveiraRodrigues.pdf Acesso em: 8 jul. 2014.

Site do SEBRAE. **Caminhos do café.** Disponível em http://www.sebraerj.com.br/custom/pdf/cam/cafe/02_OsCaminhosDoCafe.pdf Acesso em 12 jul. 2014.

SODRÉ, Nelson W. **O que se deve ler para conhecer o Brasil.** Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1973.

VASCONCELLOS, Max. **Vias brasileiras de comunicação.** Rio de Janeiro: Cons. Nac. de Geografia, s/d.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. História, Região e Poder: A Busca de Interfaces Metodológicas. **LÓCUS: revista de história**, Juiz de Fora, vol 3. nº1. p. 84-97.

WERNECK, Francisco Peixoto de Lacerda. **Memórias sobre a fundação de uma fazenda na Província do Rio de Janeiro.** 1.ed. Brasília, Senado Federal, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1985.