

trajeto vagabundo, a seis diversos engenhos esparramados aqui e ali, um dos quais junto á sede da freguezia de São Salvador do Mundo de Guaratiba.

Da Pedra, que está nas vizinhanças do mar, o caminho encurva-se para o interior encontrando de novo varios engenhos, entre os quais o do "Margarça" e o de "Juari", este, já quasi no caminho Rio-São Paulo. Nas proximidades de "Pedra", a Carta consigna a residencia de "Religiosos de N. S. do Carmo".

Um outro caminho parte da "Guarda de Sepetiba" e chega ao Caminho real de Santa Cruz; desse sitio corre paralelamente ao leito do Guandú até "Ing.º de Marapecú" e matriz da Freguezia de N. S. da Conceição de Marapecú. Curva-se para a direita, e, depois de passar nos engenhos Piranga e Caboçú, atinge o "Ing.º Madureira", a que já fizemos alusão ao tratar da variante "a" do "Caminho Novo".

Caminho do Mendanha. — Partindo de uma capela situada no Caminho Rio-S. Paulo, mais ou menos no ponto onde hoje se localiza Campo Grande, corr'a um caminho para o Mendanha, passando pelo "Ing.º das Capoeiras" e por uma "Inghoca". Daí, vencendo serras, encontrava o lugar "Coqueiros" e o "Ing.º S. Mateus", cortava o rio Pavuna, desembocando afinal no chamado caminho de terra para Minas, em ponto do rio Meretf.

Caminhos de Jacarépaguá. — Essa baixada do atual Distrito Federal estava coalhada de engenhos de açúcar, cuja produção procurava saída pelo caminho Rio-São Paulo. Caminho era o lugar de convergência de varias pequenas estradas vicinaes. A mais extensa delas chegaria á "Verge dos Religiosos de São Bento" no "Camocim", encontrando a meio caminho a matriz de "N. S. de Loreto de Jacarépuguá". Outras, menores, visavam apenas engenhos cujos nomes a carta nos deixa sem noticia. Ao todo haveria, servidos por esses caminhos, 7 engenhos.

Do Caminho existia tambem uma ligação para a matriz de N. S. da Apresentação do Trajá, com alguns ramos laterais, dando, em conjunto, escoamento á safra de três engenhos.

Caminhos irradiando de S. Francisco Xavier. — Seriam três principais: um, para Catumbí, e cidade; outro para o "Ing.º novo de El Rey", e finalmente o terceiro, subindo o rio Maracanan, onde existia um "Ing.º de arros", vias essas faceis de identificar com as tortuosas ruas de Frei Caneca, S. Francisco Xavier, 24 de Maio e Conde de Bomfim.

Caminho da Gavea. — A Carta indica, com a convenção de superior importancia, o caminho da cidade á Gavea e barra da Tijuca, hoje quasi inteiramente urbano, mas na época ainda atravessando zonas com fisionomia ínvia. Passaria junto á Capela de N. S. da Gloria, marginaria o saco de Botafogo (sem nome indicativo no mapa) e chegaria a um "Ingenho" na Lagõa Rodrigo d. Freitas, depois de ter encontrado duas capelas. Daí subiria até o morro "2 Irmans", e finalmente pararia na "Guarda da Gavea", proximo a "Praia da Tijuca".

Caminhos em torno da Matriz de Meretf. — O porto fluvial de S. João de Meretf servia de escoadouro para, pelo menos, sete engenhos e cinco olarias, utilizando quatro pequenos caminhos convergentes para aquela localidade.

Caminhos da margem oriental da Baía de Niterói. — Torna-se bastante penosa s'não impossivel a descrição, por meio de palavras, da rede de viação da baixada fluminense a leste da baía, na parte ao sul do rio Macacú, visto não apresentarem os caminhos figurados na Carta qualquer regularidade de traçado. Tem como ponto de possivel convergencia de trafego a "Freguezia de São Gonçalo", pois que em "Porto Novo" embarcaria, por via maritima, a variada produção. Pontos termina's no interior seriam a vila de Santo Antonio de Sá, a Freguezia de Maricá, a capela da Conceição (no rio Macacú), a lagõa de Saquarema, e até a longinqua localidade de Maturama (atual Araruama).

Dentro de tão vasta area, os caminhos ligam-se entre si, cortam-se, anastomosam-se, derivam para um lado o para outro, como que catando engenhos onde os houvesse.

Em contagem sem rigorosa precisão foi nos possivel anotar só nessa pequena parte da Baixada, nada menos

de 36 engenhos, e duas enghocas, além de 9 capelas e 4 matrizes. Sendo os engenhos, como sabido, verdadeiros nucleos demograficos, pode se considerar como de densa população (em grau relativo) a região guanabarina em face do resto da Capitania.

E' de cons'iderar-se como excelente para a época, não pela qualidade, mas pelo numero das linhas de comunicação, a viação dessa zona, pois que, além dos caminhos, havia tambem, para transporte, varios cursos d'agua, todos eles dando facil transito a canõas, faluas, e lanchas a remo e a vela.

Caminhos em Cabo Frio. — Além daquele que já indicamos, como vindo da baía de Niterói, irradiavam-se dois outros, tomando como centro Cabo Frio. Um deles, ia á "Aldéa de S. Pedro", e o outro, a "Ponta dos Buzios" com uma derivação para a foz do rio Una, onde viria a encontrar o caminho para Macaé.

O caminho para a Praia dos Buzios costeava a "Praia do Peró" e depois a "Praia Formosa" até chegar ao lugar chamado "Armação das Baléas".

Caminhos em torno da Lagõa Feia. — A freguezia de N. S. do Desterro de Capivarí, na margem sueste da "Lagoa Feia" era ponto de irradiação de três caminhos: um para "Quissaman", encontrando a meio trajeto uma localidade indicada por "Farinha seca dos Religiosos do Carmo"; outro, atravessando o "Campo dos Saboens" em demanda do "Ing.º Carapibús pequeno", na via de Macaé a Campos; e, finalmente, o terceiro para "Barra do Furado". Nenhuma outra indicação toponimica além das acima reproduzidas.

Caminhos em torno de Campos. — A Campos chegava, como narrámos acima, o caminho vindo de Macaé, caminho que entre S. Amaro e S. Gonçalo apresentava uma variante cortando o "corrego São Felipe". De "Capela de S. Gonçalo" saía outro pequeno caminho até "Lagoa Fea".

Da "Vila de S. Salvador", sem margear o Parafba, antes déle se distanciando por vezes, saía um caminho que levava á "Vila de S. João". Desta vila, costeando durante parte do percurso a linha do Atlantico, está indicada uma ligação até a "Ponta de S. Tomé", onde fazia continuação á estrada de Macaé.

O numero de engenhos indicado na região dos "Campos de Goitacases" é muito menor que na Baixada de Guanabara. O mapa consigna, entre Macaé e a Lagõa Fea apenas nove engenhos, e proximo a vila de S. Salvador dois apenas: "Ing.º Santa Cruz" e "Ing.º de Ant.º Per.º".

ALGUMAS OBSERVAÇÕES GERAIS SOBRE A CARTA

1) Em primeiro lugar devemos frisar — o que certamente o leitor já percebera — termos evitado, na descrição acima, identificar as indicações da Carta com a nomenclatura geografica atual.

Fizemo-lo por varias razões: 1) para não alongarmos o capitulo; 2) porque essa identificação será feita em outro trabalho quando puzermos em confronto dita Carta com alguns documentos antigos referentes á Terra Fluminense; 3) porque a maior parte dos acidentes fisiograficos e politicos coincidem com as designações que ainda hoje conservam.

2) O exame da Carta do Sargento-Mór Vieyra Leão evidencia que para sua composição o autor se valeu de observações proprias e de informes de terceiros, geralmente imprecisas e inseguras. Fóra das zonas mais transitadas que eram: os caminhos para as lavras em Minas Gerais, especialmente a variante "d" que passava pelo Corrego Seco (Petropolis), a região dos engenhos em torno da baía do Rio de Janeiro; e, de certo modo, a linha litoranea, — tudo mais respira muita fantasia.

Assim, por exemplo, a "Cerra (sic) do Mar". Embora figurada mais ou menos dentro da orientação planimetrica verdadeira, está carecendo na Carta da variada toponimia que os mapas atuais traduzem. A Carta de Vieyra Leão indica apenas nomes em três trechos: "Manga Larga", para a porção que abrange o traçado das três variantes do Caminho Novo: "Orgaos" para um dos contrafortes; e "Frade", para o de longa data conhecido pico em face de Macaé.

3) O curso do rio Parafba é todo ele de verdadeira fantasia, não só quanto aos mesmos azimutes de sua trajetoria, como quanto ao numero e qualidade de seus

afluentas. Ha evidente ausencia de minucias, pela forte e evidente razão de não ser o rio de fato conhecido na época. Apenas, próximo ao ponto onde está localizada a "Freguezia nova do Campo alegre" (a atual cidade de Rezende) nota-se maior numero de detalhes potamográficos. Aliás não figura na Carta qualquer caminho ou trilha para aquela freguezia, que aparece assim como que perdida no meio da mata.

4) Ainda em relação ao Paraíba, ha a notar a indicação de um povoadozinho, embora desprovido de indicação de nome, na confluência do Paraíba com o "Piray", isto é, no mesmo lugar onde está a Barra do Piraf, que é uma das cidades fluminenses de mais recente fundação (1890).

5) Ha na Carta em apreço curiosa sinalização que prende logo a atenção de quem a examina. É o quadrilátero limitado ao sul e ao norte pela Serra do Mar e Capitania de Minas Gerais, a oeste pelo rio Piabanha e a leste pela curva do Paraíba. Todo este largo trato da Terra Fluminense traz em vasto titulo os dizeres "Certão ocupado por Indios bravos". Essa indicação traduz a natural ignorância da época sobre esse grande sector da Capitania do Rio de Janeiro.

IV — A IRRADIAÇÃO FERROVIARIA FLUMINENSE

É na segunda metade do seculo XIX, em pleno florescimento do café em todas as regiões fluminenses, que são lançados os primeiros trilhos de linhas ferreas na Provincia. Na Provincia e no país. No país e no continente que, ao que se tem de apurado, outros trilhos não houve antes dos Irineu Evangelista de Souza, o dinamico homem de tantos serviços ao Brasil e cujo triste fim de vida é um desdouro para quem tinha todo o poder pessoal para ampará-lo.

Muito seria alongar esta nota si nos detiveramos em descrever porque teria sido escolhido exatamente aquele trecho da baixada entre o porto de Mauá e a Raiz da Serra da Estrela para nêe ocorrer o balbucio das linhas ferreas no Brasil. Recordemos apenas que a grande linha de penetração fluminense — fluminense e mineira — para os veículos de tração animal era a União e Industria que despejava o café no Porto da Estrela, e, recordemos ainda, que de Mauá á Prainha o trajeto maritimo seria menor que da Estrela ao Caes dos Mineiros. Construindo aquele pequeno trecho o futuro Visconde de Mauá antevia seu prolongamento para serra acima, pois que a estrada não ficaria circunscrita áqueles poucos quilômetros de "Marinha"; demandaria as alturas, iria buscar o café nas fazendas da bacia do Paraíba, na Provincia do Rio e em Minas Gerais. A estrada de ferro, aquela como outra qualquer, haveria de ser uma concorrente rapidamente vitoriosa da tropa e da carroça. Os caminhos de ferro talvez não planejassem matar, mas matariam, como mataram, as estradas de rodagem por excelentes que fossem. O dormente abafaria, em meio seculo, o macadam.

As estradas de ferro fluminenses esbarrariam, logo após as primeiras dezenas de quilômetros de baixada, sobre a serra abrupta. Para vencê-la, os caminhos de tropa eram zigzagueantes, maugrado o angulo violento das rampas. Ora, esses tantos por cento de declive teriam de ser abaixados para que as rodas lisas das locomotivas deslizando sobre trilhos lisos pudessem vencer as rampas. O calculo existia para se trafegar em simples aderência, ou o desenvolvimento longuississimo, ou a abertura de tuneis de pesado desmonte. Para fugir a um e outro desses tropeços técnicos e econômicos, houve de se cair em um terceiro e maior: a cremalheira e o trilho central. Encurtavam-se as distancias, aumentavam-se as rampas, diminuia-se o preço de primeira instalação, mas o tráfego futuro ficaria para sempre bloqueado, por isso que nas cotas extremas da montanha, na raiz e no alto da Serra, quando tivesse de enfrentá-la a esta, na subida ou na descida, a locomotiva das planuras havia de ceder lugar a outras, a varias outras, que empurrariam ou escorariam o combolo multipartido, subdividido em parcelas.

Conheceriam as serras fluminenses todos esses artificios técnicos: os tuneis da Dom Pedro II, a cremalheira da Grão Pará, o trilho Fell no traçado para Friburgo, e afinal, mais tarde, a simples aderencia nos torneios das amplas ferraduras em que o olhar dos turistas se extasia e embevece nos ziguezagues dos niveis superpostos.

CLUBE DE ENGENHARIA DO RIO DE JANEIRO

Mas, essas dificuldades, os engenheiros nacionais só teriam de enfrentar dez anos depois, de vez que a primeira década, de 1850 a 1860, só vê trilhos nas baixadas.

OS QUATRO FÓCOS DE IRRADIAÇÃO INICIAL

Quatro são os focos em que da baixada fluminense se irradiariam os trilhos das linhas ferreas, três deles no reconcavo da Guanabara — Mauá, Rio de Janeiro, Porto das Caixas — e o quarto na planicie goitacás, em Campos, cuja autonomia econômica, fóra da orbita de ação da metropole, ainda uma vez se manifesta.

Esses quatro focos de penetração não coincidem com aqueles quatro, primitivos, originarios, em que se firmou a civilização européia em Terras Fluminenses, no seculo XVI. Angra dos Reis só verá a estrada de ferro na quarta década do seculo XX, e a Cabo Frio só agora (1937), chegaram os trilhos.

O predomínio antropogeografico da Baía de Guanabara, patente desde o seculo XVII, é predominante no seculo XIX, pois, em torno dela e para ela se escoando, ha o café, o grande produto fluminense daquele seculo, relativamente maior do que o de hoje no Brasil, maugrado a maior grandeza das cifras atuais.

Daqueles três pontos de partida ferroviaria nas margens da Baía de Guanabara — Rio, Mauá, Porto das Caixas — apenas um, a cidade do Rio de Janeiro permanecerá. Absorverá os outros em menos de uma centuria.

De fato. A partir de 1888 Mauá partilha da hegemonia da estrada Grão Pará com a estação de S. Francisco Xavier no Municipio da Côte, e, em 1911 cessa o trafego maritimo do Porto de Mauá a Prainha e se extingue assim definitivamente a fugaz importancia que lhe dera Irineu Evangelista. Porto das Caixas, tambem. Em 1º de Dezembro de 1874 cede a Niterói o prestigio de ser "ponta de trilhos" na visinhança do mar. Mas, a estação de Maruí não terá tambem vida longa. O ramal de Porto das Caixas a Rosario, passando por Magé, roubará, em 1926, á capital do Estado aquele prestigio, e em beneficio do Rio. Não cessa com essa dupla absorção a voracidade da Capital Federal em detrimento do Estado do Rio. O porto da Piedade, que será a estação inicial da Estrada de Ferro Teresopolis, tambem êle desaparecerá após a curta existência de pouco mais de uma década: o projeto para Teresopolis, a partir de 1923, aproveitando a linha de Magé, passará a ser tambem todo êle por terra.

Durante toda uma década, porém, os trilhos permanecerão na baixada, ensaiando os passos, sobre os paés guanabarenses.

A seriação cronológica, em lustros, nos mostra as etapas iniciais das três primeiras linhas ferreas fluminenses.

- De 1850 a 1855
 - E. F. Mauá — De Mauá a Fragoso
- De 1851 a 1860
 - E. F. Mauá — De Fragoso a Raiz da Serra
 - E. F. Dom Pedro II — Do Rio a Belém
 - E. F. Cantagalo — De Porto das Caixas a Cachoeiras.

Como se vê, são trajetorias, todas três, que demandam os centros de cultura cafeeira: o primeiro, para Paraíba do Sul e Zona da Mata-Mineira, pelo vasadouro de Mauá; o segundo, a região do vale ocidental do Paraíba ou seja Vassouras e Valença de um lado, Piraf, Barra Mansa e Rezende, de outro, encaminhando a produção á cidade do Rio de Janeiro; e, finalmente o terceiro, o rico distrito de Cantagalo pela saída de Porto das Caixas.

MAUÁ, PRIMEIRA ESTACA FERROVIARIA

A estrada que parte de Mauá tem já em 1854 assentados os trilhos do trecho inicial, até o Fragoso, e a 16 de dezembro de 1856 estarão em trafego os 16 quilômetros até a Raiz da Serra.

O porto de Maká procurará assim arrancar a hegemonia do porto da Estrela, e o conseguirá. Alguns anos mais tarde, aquela prospera localidade, centro de intercambio e comercio, séde de municipio, cabeça de comarca, perderá de prestigio, pouco a pouco. Vitima do trilho, não usufruirá mais as vantagens que lhe dera a trilha. Em breve seu municipio se desagregará em porções absorvidas por Iguassú, por Magé, por Petropolis, que dela, da Estrela, se destaca para se tornar independente, e prospera, e vencedora. Muito antes da Republica a adminis-

nicípio. E o novo regimen nela só encontrára umas casas em ruínas, a pequena matriz no Pilar, vestígios de empedramento onde as tropas em descanço alisavam os cascos no sombreado das varandas das casas de negocio.

Mas a linha que partiu de Mauá não tem prosperidade fulminante. Ao contrario. Uns bons pares de anos permanece esbarrada ante a inclemencia empinada da serra. A ascensão a Petropolis, dos ricos, da nobreza, do imperador, ou da plebe, se ha de fazer até 1883 em carruagens em diligencias, a cavallo ou a pé, pela pavimentação aristocratica da União e Industria. A estrada, já então sob o nome de "Príncipe do Grão Pará", só chega a Petropolis a 20 de fevereiro de 1883. Aquelle difficil acesso, aquellas abrutadas rampas, vence-as a cremalheira, e os comboios pequeninos, de dois carros cada um, são empurrados na subida, são amparados na descida, por locomotivas suígeras, aos sacolejos. De Petropolis prossegue logo depois, um pouco além, inaugurando-se em 1886 o trecho até S. José do Rio Preto, passando por Areal.

Mas aí pára durante alguns anos, que coincidem com a crise politica da proclamação da Republica e a crise económica da abolição e declínio do café. Só em 1900 é inaugurado o trafego de Areal a Entre Rios, e por essa estação far-se-á mais uma ligação do Rio de Janeiro com o interior de Minas. Entre-Rios, no limite com esse Estado, é um grande centro de convergência ferroviaria. Aí passa a Central do Brasil; daí deriva o ramal de Porto Novo do Cunha e Sapucaí, anda da Central, para aí convergem linhas da Leopoldina vindas de varios pontos do Estado mediterraneo; e daí desce pela antiga Grão Pará, grande parte da produção agricola de ambos os Estados confrontantes.

Ao passo, porém, que a linha da antiga estrada de ferro Mauá anquilosava-se na Raiz da Serra, construía ainda na baixada, duplicando-lhe a finalidade, uma linha concurrente á de Mauá, a mais futura, a chamada Estrada de Ferro Norte, em demanda da mesma Raiz da Serra, em percurso inteiramente terrestre, partindo da estação de S. Francisco Xavier (da E. F. C. B.) no Distrito Federal. Essa E. F. do Norte é de curta extensão, mas de construção demorada, realizada em arrancos successivos, de 1886 a 1888. De fato, a 18 de Novembro de 1886 inauguraram-se 14 quilômetros até Merití; a 10 de março de 1867, o trecho de Merití a Sarapuí; a 20 de Novembro de 1887, até a freguezia de N. S. do Pilar; e finalmente, só a 24 de abril de 1888 entronca na E. F. Grão Pará.

Paralelizara-se, graças á E. F. do Norte, o trafego terrestre com o marítimo para Petropolis e Areal. O marítimo de Mauá a Prainha, era realizado em confortaveis e velozes barcas, que penetravam até o fundo da baía, permitindo aos veranistas da linda cidade serrana successivos e encantadores panoramas da Guanabara. Teria de desaparecer mais tarde, e em definitivo, esse trafego marítimo, quando occorresse á Leopoldina lançar a construção de sua grande estação central proximo ao Caes do Rio de Janeiro.

Com o aparecimento de uma grande estação nesse excelente local seria justo interesse da Leopoldina e dos agricultores, produtores e consumidores de Minas, Estado do Rio e Espirito Santo, fazer desaparecer todos os demais pontos de embarque e desembarque de mercadorias do litoral da Guanabara. O Rio de Janeiro já assim golpe de morte em Niterói, e em Piedade (linha da Teresopolis), como já havia dado em Mauá, estaca inicial da linha de Petropolis.

Reafirma-se ainda uma vez a lei geografica da absorção das massas menores pela de maior prestigio e valor.

A IRRADIAÇÃO A PARTIR DE PORTO DAS CAIXAS E NITERÓI

Antes de esquematisar a evolução da rede ferroviaria em torno da cidade do Rio de Janeiro, permitimo-nos duas palavras sobre o que succedeu na parte oriental da baía e região serrana da tributaria, ou seja, a principio, em torno de Porto das Caixas e logo depois de Niterói.

Porto das Caixas, no esquema ferroviario fluminense, luz algum tempo como notavel centro de irradiação. E o porto, é, digamos, o grande porto fluvial do Macacú; é o lugar de transbordo do café, como já fora, nos primeiros séculos, do açúcar de toda uma vasta area da Serra e da Baixada; funciona como bomba de succção sobre a proxima Itaboraí, sobre Rio Bonito, um pouco além, sobre os já distantes Capivarí, Bacaxá e Boa Esperança e, serra acima, sobre Nova Friburgo, enfim, sobre Cantagalo com to-

das as suas multiplas serranias cobertos dos arbustos verdes da rubiacea.

Veremos que nas décadas seguintes a 1860, de Porto das Caixas partiram, como tentaculos de um polvo, varias linhas. A de Cachoeira permanecerá ainda alguns lustros esbarrada na Raiz da Serra de Friburgo, como que amedrontada, sem saber como vencê-la a essa imponente esbarpa.

No terceiro quinquenio (1866-1870), surgirá um primeiro ramal, para Vila Nova, e esse ramal vai marcar o declínio de Porto das Caixas, por isso que Vila Nova, naugrado alongar o trajeto ferroviario, encurtaria o marítimo, significando vantagens de tempo, condição sempre apreciavel em transportes comerciais.

O lustre seguinte (1871-1875) apresenta dois progressos notaveis em torno de Porto das Caixas. Inaugura-se, de um lado, no trecho até Rio dos Indios, no coração de Itaboraí, a estrada que, em etapas successivas, irá a caminho de Rio Bonito, e Capivarí, e Macaé, e, de outro, está vencido o obstaculo da serra e as pontas do trilho chegam a Friburgo. E assim todo o trafego ferroviario dessa zona tem por centro os portos fluviais de Porto das Caixas e Vila Nova.

Na região oriental da baixada guanabarens e serras limitrofes, a rede ferroviaria vai fixar seu marco decisivo nos cinco anos subsequentes, de 1875 a 1880. No planalto, a estrada de Friburgo alcança Cordeiro e Macuco; na baixada vence o trecho do Rio dos Indios a Rio Bonito; e — fato mais decisivo para a vida dos portos fluviais até então florescentes — de Vila Nova se prolonga até Niterói.

Niterói, capital da Provincia, não representa no sistema ferroviario fluminense o papel que veremos em breve terem sido o do Rio de Janeiro e o de Campos. Estas duas cidades são, de fato, centros de irradiação originarios. Deles é que se demanda o interior, o "sertão", Niterói, não. A Niterói não coube tal função. Mostra-se, ainda uma vez, quanto lhe faltam — a essa cidade — requisitos para ser a capital da Provincia, como se revela desprovida da função das capitais — a atração antropogeografica. Esmagada pela proximidade do Rio revela-se sem qualidades naturais de propulsão económica. Só a ação coercitiva dos governos estaduais, agindo contra os imperativos geograficos, impedirá durante certo tempo que se realice a convergencia de todas as linhas ferreas fluminenses para o centro de gravidade do seu sistema económico, a cidade do Rio de Janeiro. Essa convergência dar-se-á em 1926, e, então, o trajeto do café e outros produtos para os porões dos navios ou deles vindo, não sofre mais qualquer trajeto marítimo dispendioso e entorpecedor. A carga e descarga de todas as mercadorias será feita, junto ás amuradas do Caes do Porto carioca dos vagões para os navios, e vice-versa.

Antes dessa ultima etapa que se efetiva como acabamos de dizer, no seculo XX, a sacaria de café de grande área do distrito de Cantagalo e circunvisinhanças virá integrada para o porto de Maruí em Niterói, a meia hora dos cargueiros transatlanticos. Na época, isso representou ponderavel progresso, e significou para a navegação fluvial de Porto das Caixas e Vila Nova o aniquilamento definitivo. Daí por diante a vegetação dos manguais invadirá os leitos dos rios, obstruindo-os, parcelada ou totalmente. Muitos cabedais da Nação serão consumidos em erros técnicos até que no lustro presente (1940) consigam esses leitos de rio ser retificados, limpos, aproveitados, e com essa obra gigantesca ressurgam, em miraculosa aparição, as terras da Baixada Fluminense.

A Estrada de Ferro de Cantagalo, que assim era chamada a que partia de Porto das Caixas e depois de Niterói, aliás agindo como todas as demais que atravessam terras de paões, provocou diréta ou indiretamente inundações successivas ou permanentes dos cursos dagua, e, em consequência, representou para a Baixada Fluminense um papel social negativo de vez que extinguiu varios centros urbanos insipientes, e, a bem dizer, abafou a vida politica que vicejara em miriades de portos fluviais e marítimos.

Em Serra acima, porém, a E. F. Cantagalo extendia-se vertiginosamente. A 23 de abril de 1860 fora inaugurado o trafego até Cachoeira, e aí paravam até serem retomados os trabalhos, com novo concessionario, em 1870, para logo, em 1873, chegar a linha a Friburgo, e em 1876 a Macuco. De uma estação desse percurso, Cordeiro, vai cerivar a linha para Portela, passando por Cantagalo. Em 1879, o trafego chega a Santa Rita; em 1884, a Laranjeira, em 1890 a Portela. Da linha tronco para Cantagalo, deri-

va da estação Conselheiro Paulino um ramal para Sumidouro, inaugurado em janeiro de 1889.

Mas a E. F. Cantagalo, além das linhas da serra, era também possuidora de uma concessão ligando Rio Bonito a Macaé. Em Rio Bonito a linha havia chegado a 18 de agosto de 1880. Seu prolongamento até Macaé, através de contrafortes limitrofes da Baixada de Araruama, ocorre em 1888, em dezembro, de cujo ano, efetua-se a ligação, naquela cidade litorânea, com a linha vinda de Campos. Estão assim ligadas por via férrea, nas vésperas da República, as duas mais importantes cidades da Província: Niterói e Campos.

A E. F. Leopoldina, depois Leopoldina Railway, que adquiriu a E. F. Cantagalo e outras da parte oriental do Estado do Rio, realizará nos fins do século XIX e nos anos que até agora correram do século XX a anastomose de várias linhas de modo a se poder hoje realizar, por diversos itinerários, a ligação entre o Norte do Estado e seu centro de atração no Rio de Janeiro.

Essas ligações patentelam a definitiva conquista antropogeográfica de toda essa parte do massiço fluminense.

A IRRADIAÇÃO PARTINDO DO RIO

Tendo por ponto extremo a cidade do Rio de Janeiro, cidade que com o ser capital do país também é capital econômica e social da Província e Estado do Rio, o sistema ferroviário fluminense penetrará mais rápida e fundamentalmente nos cafezais que as linhas, partindo de Porto das Caixas e com maior razão daquela que se iniciara no Porto de Mauá.

A Estrada Dom Pedro II, carimbada com selo oficial, disporá dos recursos do Tesouro e será empreendimento de alto porte, onde fulgura um nome glorioso da engenharia nacional: Cristiano Benedicto Ottoni. E o será tanto para a Província do Rio, como para S. Paulo e Minas Gerais.

Nesta província especialmente, Minas Gerais, desprovida de contato imediato com o mar, a estrada de Ferro D. Pedro II representará, em potencial muito alto, o mesmo papel desengorgitador que tivera o "Caminho Novo" de Garcia Rodrigues Pais. Seguir-lhe-ia mesmo, a partir do Paraíba, para o interior, quasi que todo o primitivo itinerário, no dizer de Diogo Vasconcelos. (Vide Nota J)

O assentamento dos trilhos da D. Pedro II, em marcha batida, irá vencendo, quinquênio a quinquênio, as dificuldades da serra e do planalto. As discussões sobre a trajetória acabaram. Cristiano Ottoni, desprezando as ponderações dos Teixeira Leite, em vez de procurar, como o fará mais tarde a E. F. Melhoramentos, a cidade de Vassouras, demanda, pela garganta de Rodão, a confluência do Pirai com o Paraíba. Gerará assim um novo município fluminense, Barra do Pirai, que amortalhará na ligação ferroviária de um lado a própria Vassouras e de outro o opulento Pirai.

Os treze ou quatorze túneis que ha de perfurar, não lhe são impecilho à empreza. E assim (repetimos, quinquênio a quinquênio, acelera-se o deslocar das pontas dos trilhos da futura Central do Brasil.

De 1855 a 1860 vai-se do Rio a Belém. De 1861 a 1865, de Belém a Desengano, em Vassouras, embora por linha provisória sobre o Tunel Grande, e nesse mesmo lustro estará concluído o Ramal de Paracambi, que desafogará os fazendeiros de S. João do Príncipe, dos longos percursos de tropas até a baía de Sepetiba. No quinquênio de 1866 a 1870, a D. Pedro II vai de Desengano a Entre Rios, e daí ao Chiacor. De 1871 a 1875 ficam concluídos, em território fluminense, o que estava no programa ferroviário dessa estrada, já então do governo. No ramal de S. Paulo, atinge-se o limite com essa Província, conquistando os centros cafeeiros de Rezende, Barra Mansa e parte de Pirai. Na linha do centro, depois de atravessar Vassouras e servir a Valença, deriva para Sapucaí e Paraíba.

Concluídos os dois troncos principais em território fluminense, tornam-se eles por sua vez, eixos de irradiação de novas linhas de penetração, como que perpendiculares a eles. Inicia-se, assim, como em relação a E. F. Cantagalo, um verdadeiro sistema reticulado de vias férreas, em bitola estreita, mas, por isso mesmo, mais adaptáveis em seus traçados, às dificuldades topográficas dos trechos a vencer. Serão, em regra, obras de iniciativas particulares, desejosas de atender necessidades locais. Serão, portanto, estradas de ferro com a mesma função econômica dos antigos caminhos de tropas, isto é,

mergulharão ou emergirão das zonas cafeiras ainda torturadas com o transporte em cargueiros.

Assim, surgirão, logo no quinquênio seguinte ao da conclusão dos trechos fluminenses da D. Pedro II, isto, de 1875 a 1880, e entromçando nela, as estradas de: Jurarana a Rio Preto, e de Resende a Formoso.

No lustro de 1881 a 1885, já Barra do Pirai se evidencia como novo centro de irradiação subsidiária, pois que daí vão partir, duas estradas: uma até Santa Izabel do Rio Preto, na margem esquerda do Paraíba, e outra, na margem direita, até Passa Três. Ainda nesse período, novas linhas desembocam na D. Pedro II. Ainda nesse período, o comércio vai a Valença e Santa Teresa; b) a que de Saudade, no ramal de S. Paulo, parte para Bananal, mas que nesse quinquênio apenas atinge a estação de Rialto; c) a Vassourense, ligando Desengano (hoje Barão de Vassouras) àquela cidade. (*)

Todos esses traçados objetivam, como é fácil de compreender pela época em que são realizados, o escoamento do café. Quantos haviam dito que toda a produção de café seria transportada de uma só vez em poucas semanas, e por isso insistiam na desnecessidade das vultosas despesas decorrentes do considerável empreendimento, que era a D. Pedro II, teriam ficado decepcionados, verificando que os vagões desde a inauguração já mais transitaram vãos. O trilho encorajava o plantio. Fácil como tinha ficado o transporte, novos cafezais apareciam por toda a parte. E a Província dobrava, triplicava de riqueza.

Não assim os povoados. Não assim os portos do mar, como já deixamos dito no corpo da memória. Esses, portos e povoados, uns e outros, iam acabando. A estrada de ferro, como sempre, estiolava uns tantos centros urbanos, embora criando outros. As estações tornar-se-iam vilas e cidades. Os pontos intermediários, antigos poços de tropas, desapareceriam.

Ainda antes da República, a D. Pedro II estendeu seus trilhos para outros pontos da Baixada. Já que seu franco direito estava tomado por concessões particulares, demandou, na planície, as extremas ocidentais do Município Neutro, De Sapopemba (atual Deodoro) um ramal irá a Campo Grande e Santa Cruz cujas estações se inauguram a 2 de dezembro de 1878.

E acolá permanecerão os trilhos muitíssimo tempo, só mais de trinta anos depois, já na República, em 1910, chegarão a Itajaí, em 1911 a Itacurussá, em 1914 a Mangaratiba. Com esse prolongamento procura a Central do Brasil no século atual tonificar uma região que ela própria havia golpeado quando da construção do ramal de S. Paulo.

Com o fim de facilitar o serviço de abastecimento de água da Capital do Brasil, foi construída, em 1883, uma linha férrea, de Engenho do Mato ao Rio d'Ouro e São Pedro, passando por Pavuna. Pouco a pouco foi sendo utilizada para transporte de passageiros e cargas, e é hoje uma verdadeira estrada suburbana, cuja estação inicial de Francisco de Sá, inaugurada a 3 de outubro de 1902, está próxima à Praça da Bandeira. Em 1897 fora prolongada de Engenho do Mato a Inhauma. E, portanto, uma das linhas férreas da Baixada Fluminense.

Duas outras estradas, no círculo de influência do Rio de Janeiro, galgam a Serra do Mar: a chamada linha auxiliar da E. F. C. B., anteriormente Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, e a E. F. Teresopolis.

A linha auxiliar avizinha-se com bastante aproximação do Caminho Novo de Garcia Rodrigues, tal qual no-lo descreveu Antonil. Por outro lado obedece, no trecho do chamado ramal que parte da estação de Governador Portela, ao traçado desejado pela corrente vassourense quando da construção da D. Pedro II, isto é, foge aos túneis e procura, antes o coração de Minas, que o Estado de São Paulo.

O contrato inicial, de Belém a Estiva (Miguel Pereira) é de 1893. Apesar da revolta da Armada e de vários óbices financeiros, já em 1896 estava quasi concluído o assentamento dos trilhos em grandes trechos, sendo aberto ao tráfego provisório nos subúrbios em 17 quilôme-

(*) O nome de Desengano dado a uma estação vizinha a Vassouras mostra quão acaloradas haviam sido as discussões a propósito do percurso a ser adotado pela E. F. Pedro II. Podiam com a inauguração daquela estação longe da sede do Município ficarem os vassourenses desengoados do seu projeto. O Dr. Paulo de Frontin, nobre e cavalheirescamente, mudou o nome de estação para Barão de Vassouras, em homenagem àquela illustre Teixeira Leite a cuja pertinência se devia afinal em grande parte aquela arrojada iniciativa.

tros, e também completamente terminados, embora sem tráfego, entre Mangueira e Sertão.

A inauguração de todas as estações se dá de um lado, dois anos depois, a 28 de Março de 1898.

Já sob a responsabilidade do governo federal é construído, em 1914, o ramal que, partindo da estação de Governador Portela vai a Vassouras, e pela E. F. Vassourense, já incorporada à Central, chega à antiga estação de Desengano, e, daí, até Santa Rita do Jacutinga, na Rede Sul-Mineira.

— A E. F. Teresópolis vence a Serra do Mar, tal como a linha de Petropolis, por cremalheira. Reproduz com intervalo de 40 anos quasi as mesmas peripécias técnicas e administrativas das estradas de ferro Mauá e Grão Pará. Tem um trecho em Baixada, outro em serra, íngreme e difícil. O trecho de baixada, entre o Porto de Piedade e a estação de Guapé, passando por Magé, foi inaugurado em 1896. O trecho seguinte só é vencido alguns anos depois, pois que a estação do Alto de Teresópolis só recebe tráfego em 1908, e a da Varzea em 1926. Alguns anos depois a empresa particular que a explorava quasi exclusivamente para tráfego de passageiros, não tem seu capital remunerado, e a transfere ao Governo Federal.

Pouco tempo teve assim o pequeno trecho entre Magé e Piedade, que conduzia os veranistas de Teresópolis ao encanto do tráfego marítimo. Pouco depois de construído o trecho da Leopoldina, entre Magé e Rosário, para ele deriva em tráfego mutuo, e sem baldeações, o trânsito que de então por diante passa a ser feito para a estação central da Leopoldina, no Mangue.

— Fóra da atração directa da cidade do Rio de Janeiro e da região de Campos, cuja rede ferroviária abordaremos adiante, possui o Estado do Rio ainda duas estradas, servindo cada qual de seus dois antigos focos da civilização colonial — Cabo Frio e Angra dos Reis.

Estrada para Cabo Frio — A linha de Cabo Frio é denominada E. F. Maricá e pertence hoje ao governo federal que a administra directamente. Liga a Baixada da Guanabara à Lagoa de Araruama por uma linha que margeia as lagoas desse nome, a de Saquarema e a de Maricá, tendo a estação inicial em Neves (município de São Gonçalo).

Originariamente a estrada partiria de Alcantara, na Estrada de Ferro Cantagalo, para Maricá; só posteriormente (1894), seria prolongada até Neves.

A Estatística das Estradas de Ferro do Brasil deixa em branco, na Tabela 8, a data de inauguração das estações entre Neves e Nilo Peçanha. Recorremos a varias fontes de informação, mas até agora não fomos felizes na obtenção dessas datas. Parece-nos, todavia, pelo que colhemos, que a estrada foi construída em varias etapas. No quinquênio de 1890-1895, de Alcantara a Manuel Ribeiro de um lado, e de Alcantara a Neves, de outro. Depois, 1902 (?) teria sido trafegado o trecho entre Manuel Ribeiro e Nilo Peçanha. Os dados seguintes são seguros e officiais. Trecho de Nilo Peçanha a Araruama é trafegado em 1913 a Iguaba Grande, em 1914. A ultima seção até Cabo Frio, por S. Pedro da Aldeia, data de 1937.

Estrada para Angra dos Reis — A estrada que vai a Angra dos Reis desce de Passa Vinte, na fronteira de Minas, na cota 937, atravessando a E. F. C. B. em Barra Mansa.

O trecho, em territorio fluminense, entre Barra Mansa e Falcão de um lado, e entre Barra Mansa e Rio Claro, de outro, data de 1897.

Em 1903 faz-se a ligação de Falcão a Passa Vinte. No sector que procura o mar, a estrada é construída em periodos espaçados e com varias interrupções. Assim, a estação de Capivarí só é inaugurada em 1910, a seguinte de Alto da Serra, em 1921; Jussara, em 1925 e finalmente Angra dos Reis a 15 de abril de 1928.

Esta estrada pertence á Rede Mineira de Viação e o objetivo de sua conclusão foi procurar para o Estado de Minas Gerais directo escoamento para seus productos, finalmente essa facilitada depois que o Estado do Rio construiu o porto de Angra dos Reis. A tração é por simples aderência.

A IRRADIAÇÃO A PARTIR DE CAMPOS

A começar da década de 1870, Campos torna-se também um foco de irradiação ferroviária. E para honra do campista, boa parte das iniciativas cabe a capitalistas do

município. Quando, mais tarde, a Leopoldina Railway procura concentrar em suas mãos toda a vida ferrea do sector Norte e Leste do Estado, algumas das empresas campistas defendem com bravura a autonomia económica local, na guerra que pressentem do açambarcador britânico. Mas este, infelizmente, vence, em prejuizo do agricultor e do usineiro, sobrecarregado de fretes pesados sempre vorazmente exigidos por essa companhia estrangeira.

Inauguram-se sucessivamente varias estradas que em rede estrelada partem da cidade de S. Salvador de Campos.

Em 1873 abre-se o tráfego para a estrada de Campos a S. Sebastião, passando por S. Gonçalo. Essa estrada é transferida a E. F. Macaé e Campos, que a prolonga até Mineiros onde chega em 1889. A L. R. estende-a, em 1906, a Santo Amaro.

Ainda no quinquênio 1891-1895 inicia-se, e conclue-se a linha de Imbitiba (porto de Mar de Macaé) a Campos. Em 1874, a linha chega a Carapêbús (hoje Conde de Araruama) e em 1875 a Campos.

A grande linha de penetração que parte de Campos, em demanda de regiões até então esquecidas do Norte da Provincia, é, sem duvida, a E. F. Carangola, um dos justos orgulhos da iniciativa campista. Construída quasi toda em terreno plano, ou de baixada, ou de declives suaves, a E. F. Carangola bifurca-se em Murundú: um ramal demanda o limite do Espirito Santo, em Santo Eduardo, na margem do Itabapoana, e outro busca a fronteira de Minas em dois pontos, Poço Fundo (Patrocínio) e Santo Antonio do Carangola (Porciuncula), margeiando os vales do Muriaé e de seu afluente, Carangola, em longos trechos.

O trecho de Campos a S. Eduardo (Itabapoana) é inaugurado em varias porções de 1877 a 1879. Em 1880 começam as inaugurações de estações nas linhas que vão a Itaperuna, onde chegam as pontas dos trilhos em 1881. Em 1884 fica concluído o ramal de Poço Fundo (Patrocínio) e em 1886 termina finalmente todo o traçado com a abertura do tráfego até Santo Antonio do Carangola. A extensão total das linhas da Carangola era de 222,5 quilômetros.

Dois ultimos raios ferreos partem ainda de Campos, um subindo o Paraíba até Padua e Miracema, por S. Fidelis, e outro no declive do rio até S. João da Barra e Atafona.

A linha Campos-Miracema não teve, porém, seu ponto inicial em Campos mas em S. Fidelis (Luca), daí indo a Cambucí (Valão d'Antas), em 1880 e finalmente a Miracema em 1883. O café desceria até S. Fidelis e daí, por via fluvial, até S. João da Barra, que concentrava a esse tempo grande atividade comercial, ponto de convergencia que era da navegação fluvial e marítima. Ligado que havia sido Campos ao Rio, não era possível continuar intercalado nessa rede ferrea, onde continúo o pequeno trecho fluvial do baixo Paraíba. Assim é que em 1891 inaugura-se o tráfego ferroviario, de Campos a S. Fidelis.

A linha Campos-Atafona é em 1896-1897. O pequeno ramal de Martins Lage a Colomins data de 1908.

Ainda ao raio de ação económico da Baixada dos Goitazes está incorporada a linha da serra do Triunfo, que de Carapêbús (Conde de Araruama) alcança as cidades de S. Maria Madalena, Trajano de Morais, no alto das montanhas, e chega a estação de Manoel de Morais, proximo a Macuco. O tráfego entre as estações de Conde de Araruama e Triunfo foi aberto em 1879, o ramal de Madalena em 1891, e o trecho até Manoel Morais em 1896. Estava conquistado, por outro caminho, o Distrito de Cantagalo, cuja safra cafeeira podia assim achar safda mais rapida do que pelo tortuoso e acidentado trajeto de Friburgo.

O pequeno trecho, de 42,7 quilômetros entre Macaé e Glicerio, na antiga E. F. Central de Macaé, é de 1891.

ALTITUDES MAXIMAS DAS DIVERSAS LINHAS

Estão assim resumidas as caracterizações antropogeográficas da rede ferrea fluminense, hoje a cargo exclusivo de tres entidades: a E. F. Central do Brasil, a Leopoldina Railway e a Rede Mineira de Viação.

A serra do Mar é galgada em diversas secções transversais. Caminhos de sul a norte. Na linha de Angra a Barra Mansa, o ponto mais alto é a estação de Alto da Serra, com a cota de 593,580 metros. Na linha da E. F. C. B. o ponto mais alto fica um pouco alem de Rodeio

(Paulo de Frontin) que acusa a altura de plataforma de 446,088 m. A Linha Auxiliar, na estação de Governador Portela, atinge a altitude de 634,900 m. A estação de Alto da Serra, na linha de Petropolis, indica estar a 841,000 m. acima do nivel do mar. A linha de Teresopolis tem seu ponto máximo em Soberbo, com 946,000 m. A linha de Friburgo revela entre todos os pontos altos, como o mais alto deles a estação de Teodoro de Oliveira com 1.075,000 metros; desce daí caminho de Cantagalo e Itaacara, mas no ramal que sai de Conselheiro Paulino atinge-se uma nova garganta a 951 metros na estação de Dona Mariana. A linha que demanda Santa Maria Madalena tem seu maximo em Trajano de Moraes, a 676 metros. As vias pos (14 metros) até a maxima atitude dentro do territorio-ferreas que saem de Campos para Miracema e Carangola sobem suave, mas continuamente, da pequena cota de Camrio, fluminense exatamente nos pontos extremos: Miracema, com 137,00 metros e Porciuncula com 188,000 m.

Na Baixada, o ponto de cota maxima está em Rio Bonito (a 51 metros de altura), o que faz ser essa cidade chamada a "Petropolis dos pobres". São Pedro, no fim da linha do Rio d'Ouro, outra linha da Baixada, tem 64 m. de altitude, mas já está nos contrafortes da Serra do Mar.

ESTATISTICAS ATUAIS DAS REDES FERRO E RODOVIARIA FLUMINENSE

Segundo as ultimas estatisticas oficiais, (31 de dezembro de 1936), a extenção da rede ferroviaria no Estado do Rio era 2.666,756 km., e no Distrito Federal de 143, km. 140. Essa cifra está presentemente pouco aumentada. Seria preciso adicionar-lhe os 26 kms., 627 do trecho da E. F. Maricá entre Iguaba Grande e Cabo Frio. Para facilidade de manipulação de dados referi-los-emos porém sempre a 1936 no enunciado a seguir e destacaremos, pela mesma razão, aquilo que pertence ao Estado do Rio daquilo que está no Distrito Federal.

Quanto ao Estado do Rio, do total da quilometragem apresentado (2.666,756 km.), 351,156 km. são de bitola larga (1,60 m.), pertencentes a E.F.C.B. e os restantes 2.315,391 km, de bitola estreita, (um metro).

Dessa quilometragem, são propriedades da União e por ela administradas: 954, km. 505, sendo que, além desses, a União arrenda a exploração de 274 km. 936. Não possui o Estado do Rio qualquer estrada de ferro, mas são de concessão estadual 1.054, km. 754, e de concessão federal 61 km. 958 sem garantia de juros nem subvenção, e 320, km. 553 no periodo de reembolso dos juros garantidos.

Como dito acima, toda a rede ferroviaria fluminense está em quatro mãos, E.F. Central do Brasil, Leopoldina Railway, Rede Mineira de Viação e E.F. Maricá, as tres primeira consideradas como de 1.ª categoria e a ultima como de 3.ª.

A extensão quilometrica está assim distribuida:

E. F. Central do Brasil....	824, 033	km
Leopoldina Railway	1.437, 265	"
Réde Mineira de Viação....	274, 986	"
E. F. Maricá	130, 472	"
Total	2.666, 756	"

Relativamente ao Distrito Federal, na mesma data (1936) os dados estatísticos assim se apresentam:

Extensão total das linhas ferreas, — 143, km. 140, dos quais 61, km. 125 de bitola de 1 metro e 82, km. 015 de bitola larga. Pertencem à União 121, km. 011, e são de concessão federal sem garantia de juros nem subvenção, 22, km. 129. A E.F.C.B. tragea em 121, km.011, a Leopoldina Railway em 18, km 305 e a E. F. do Corcovado em 3, km. 824, sendo que esta ultima é considerada como de 3.ª categoria, e as duas outras como de 1.ª

DENSIDADE FERROVIARIA FLUMINENSE

O Estado do Rio e o Distrito Federal comparecem galhardamente no computo geral das estradas de ferro do Brasil.

De fato. Possuindo o Brasil em 1936, 33.521, km. 080 de linhas ferreas em trafego, as duas unidades componentes da Terra Fluminense fornecem nesse total 2.809, km. 896, o que, em valor absoluto, parece pouco, de vez que, acima dela Minas dá cerca de 8.000 quilome-

CLUBE DE ENGENHARIA DO RIO DE JANEIRO

tros, S. Paulo mais de 7.000 e Rio Grande do Sul mais de 3.000.

A comparação não deve ser feita em valores absolutos, mas em relação com a area territorial, isto é, o indice a averiguar é a densidade ferroviaria, isto é, o numero de metros de linha por quilometro quadrado de supercie do Estado.

Computando a densidade ferroviaria do país com as duas unidades federadas acima citadas, temos:

Brasil	3,9
Distrito Federal	127,7
Estado do Rio	62,9
S. Paulo Paulo	29,6
Minas Gerais	13,5
Rio Grande do Sul	11,3

Esses numeros proclamam que a Terra Fluminense é a região brasileira mais densamente atravessada por vias ferreas.

Alargando a comparação para o computo mundial, podemos dizer que o Estado do Rio possui uma densidade ferroviaria pouco menor que a da Italia (74,0), que da Irlanda (69,0) e muito maior que a da Rumania (40,0), a de Portugal (37,0) a da Espanha (32,0), a da Polonia (55,0), a do Japão (40,0) e mesmo que a densidade media dos Estados Unidos (44,0).

Outro indice de importancia é obtido quando se divide a extensão quilometrica pelo numero de habitantes da região.

Tomando para denominador 10.000 habitantes teriam no Brasil os seguintes numeros indices:

Brasil	7,9
Estado do Rio	12,8
S. Paulo	10,8
Minas Gerais	10,4
Rio Grande do Sul	10,3
Distrito Federal	0,81

O baixo indice ferroviario do Distrito Federal explica-se pelo grande numero de outros transportes coletivos (bondes, auto onibus) utilizados pela população.

O indice ferroviario fluminense é menor que o dos Estados Unidos (32,0), que o da Irlanda (16,0), que o da França (15,4), que o da Suiça (14,2), mas superior é ao da Alemanha (10,3), ao da Belgica (12,4) ao da Grã-Bretanha (7,0).

RESUMO DAS INAUGURAÇÕES FERROVIARIAS POR QUINQUENIOS

Damos abaixo por quinquenios, a evolução das linhas ferreas em Terra Fluminense. Por essa tabela por nós cuidadosamente preparada tomando por base dados oficiais e informações fidedignas, orientamos a presenté memoria. Servirá também a quem melhor que o autor desta memoria, deseje realizar trabalho analogo.

1850 a 1855 —	Mauá a Fragoso
1855 a 1860 —	Fragoso até Raiz da Serra Rio — Belem Porto das Caixas — Cachoeiras
1861 a 1865 —	Belem a Desengano Ramal de Paracambi
1866 a 1870 —	Desengano a Entre Rios Entre Rios a Chiador Porto das Caixas a Vila Nova
1871 a 1875 —	Todo o ramal de S. Paulo Entre Rios a Sapucaia Entre Rios a Paraibuna Cachoeiras a Friburgo Porto das Caixas a Rio dos Indios Imbitiba a Campos Campos a S. Sebastião
1875 a 1880 —	Friburgo a Macuco Vila Nova a Niteroi Rio dos Indios a Rio Bonito Campos a Itabapoana Campos a São Caetano

- Juparanã a Rio Preto
S. Fidelis a Cambuí
Rezende a Formoso
Barão de Araruama a Triunfo
Friburgo a Macuco
Cordeiro a S. Rita
Sapobemba a Santa Cruz
- 1881 a 1885 — Quinta da Boa Vista a São Pedro
Raiz da Serra a Petropolis
Cosme Velho a Paineiras
S. Caetano a Lage
S. Rita a Batatal
Cambuí a Miracema
Barra do Pirai a S. Izabel do Rio Preto
Barra do Pirai a Passa Três
Comercio a Valença e S. Teresa
Saúde a Rialto (Bananalense)
Desengano a Vassouras
Porto Novo (Paquequer) a Bela Joana
- 1886 a 1890 — S. Francisco Xavier a Entroncamento
Paineiras a Corcovado
Rio Bonito a Macaé
Itaperuna a S. Antonio de Carangola
Sumidouro a Conselheiro Paulino
Bela Joana a Sumidouro
Paquequer a Melo Barreto
Batatal a Portela
Petropolis a S. José do Rio Preto
S. Teresa a Afonso Arinos
- 1891 a 1895 — Macaé a Glicerio
Campos a S. Fidelis
Triunfo a Madalena
Triunfo a Trajano de Moraes
Neves a Manuel Ribeiro
- 1896 a 1900 — Campos a Atafona
Passa Vinte a Rio Claro
Del Castillo a Parafba do Sul
- 1901 a 1905 — Areal a Entre Rios
Manuel Ribeiro a Nilo Peçanha (?)
- 1906 a 1910 — Martins Lage a Colomins
Entre Rios a Travessão
Rio Claro a Capivari
Santa Cruz a Itaguaí
- 1911 a 1915 — Nilo Peçanha a Iguabagrande
Itaguaí a Mangaratiba
Governador Portela a Vassouras
- 1915 a 1920 — Nada
- 1921 a 1925 — Capivari a Jussaral
- 1926 a 1930 — Porto das Caixas a Rosario
Jussaral a Angra dos Reis
Austin a Santa Cruz
- 1931 a 1935 — Nada
- 1936 a 1940 — Iguabagrande a Cabo Frio.

V — REGIÕES NATURAIS FLUMINENSES

1 — O Estado do Rio de Janeiro pode ser subdividido em varias regiões geograficas naturais, as quais relativamente a seu espaço vital são tão numerosas que lhe dão, na frase de Deffontaines, "aspecto de mosaico".

A primeira subdivisão seria em: regiões da baixada ou marinha e regiões de serra acima, as primeira tendo por substratum geologico e geografico uma planície quaternaria, aluvional; a segunda, as dobras aequianase montanhosas de complexo granítico gneissico, erodido por um rio caudaloso em uma bacia de multiplos afluentes.

2 — A primeira região — a Baixada — floresceu por cinco vezes: no primeiro século com a extração do pau brasil; no segundo e terceiro, com a cana, cultivo que ainda perdura no extremo nordeste e continua a ser feito em uns que outros pontos da parte central; no terceiro, com a vivacidade dos cafezais de Campo Grande e

S. Gonçalo se alastaram por todos os pontos da Baixada em torno dos primeiros anos da independência, e em varios portos marítimos e fluviais para exportação do café da Serra; e no quarto parece reerguer-se de novo agora na frutificação opima de laranjais opulentos, alem da intensiva extração açucareira na planície dos Goitacazes, do sal em Cabo Frio e das industrias em torno do Rio e Niteroi.

A segunda região, vale do Parafba, nasceu, arrancada no século XIX aos puris e coroados, ou melhor aos Puris-Coroados que os dois nomes designavam a mesma tribu, quando, cessado o rush do ouro, as familias mineiras opulentadas vieram derrubar as matas imponentes que sombrevam o rio, para do solo secularmente adubado extrair a seiva para os cafezais. Depois da erosão fisica das argilas pelas chuvas tropicais nos aclives das serras, e da erosão econômica pela abolição da escravatura, decresceu subitamente a riqueza das terras altas da Provincia. O século XX não teria de ver sobre ela nem a pujança das florestas virgens, nem o alinhamento dos cafezais, sinão os campos ressequidos de gramíneas rasteiras onde pascem escassos rebanhos. O surto industrial que se inicia ainda não tomou características firmes, sinão num ou noutro município, Petropolis, Barra do Pirai, Friburgo.

Cada qual dessas duas regiões naturais, Baixada e Vale do Parafba, comporta por sua vez novas repartições geograficas cada qual com condições naturais fisicas, climatericas, e humanas peculiares e características.

3 — Na Baixada veremos a divisão se processar em quatro zonas, em torno de quatro focos, que coincidem sem discrepância com aqueles pontos que chamamos de ancoragem da civilização europea, ou sejam, Campos, Cabo Frio, já como cidades, as duas outras ainda na quatro distritos ou cabeças de comarca da primeira divisão administrativa da antiga Capitania, duas delas, Rio e Cabo Frio, já como cidade, as duas outras ainda na qualidades de vilas.

Tornam-se o centro fisico de quatro "marinhas" típicas: a planície dos Goitacazes, a planície de Araruama, a planície da Guanabara, a baía de Sepetiba.

São a séde de quatro formações geológicas diversas: a primeira, a de Campos, se espria pelas terras do antigo delta terciario do Parafba; a segunda, Cabo Frio, se concentra em torno do solo salinifero da Lagoa de Araruama; a terceira, Rio de Janeiro, representa a emersão pleistocénica de uma largo trato de terras em processo de sedimentação; a quarta, é a bem dizer, uma baía na qual repontam as ilhas que rodeiam em arquipelago a maior delas — a Ilha Grande — baía que se encosta nas penedias rudes dos aclives arqueanos de Mangaratiba, de Angra dos Reis, de Parati.

Tem as quatro zonas da Baixada, cada qual sua característica econômica. Duas delas, Cabo Frio e Angra dos Reis, declinaram logo em prosperidade, e perderam, por isso mesmo, pouco a pouco, de importancia política. Cabo Frio só irá prosperar de novo quando, cessados certos constrangimentos administrativos, puder fazer a exploração das ricas aguas mineralizadas da lagoa circumvisinha. O século XX lhe marcará cotas de ascensão progressiva após o declínio merencoreo dos dois ultimos séculos.

A estrada de ferro a Minas e o porto local reintegram Angra dos Reis, como centro da antiga comarca da Ilha Grande, sinão no prestígio antigo ao menos em situação econômica que a tire da decadência e miséria.

Das duas outras antigas cabeças de comarca da Baixada, S. Sebastião do Rio de Janeiro e S. Salvador de Campos dos Goitacazes, a primeira é o centro de gravitação do todo o sistema politico brasileiro e tambem conservará o de capital econômica e social da antiga provincia e do atual Estado do Rio, mau grado a decisão dos legisladores do Ato Adicional que instalaram na outra banda da baía, em Niteroi, a séde da administração publica. A cidade do Rio de Janeiro exercerá na economia fluminense, para perturba-la e convulsiona-la, a função de gigantesca bomba de sucção arrancando braços à sua lavoura e retirando das atividades culturais do Estado os seus melhores cerebros pensantes. Nilopolis, Nova Iguassú, Caxias, Itaguaí, a propria Niteroi, nada mais são do que suburbios do Rio. Para o Rio se canaliza toda a produção da pesca e hortas das terras fluminenses circumvisinhas, cuja população, por seu turno, se abastece diretamente nas lojas e armazens da metropole brasileira.

A ultima das quatro sédes das primitivas comarcas da marinha — Campos — mantem até hoje igual sinão maior força de dominio econômico e social em longo raio e atuação. Não vive como Niteroi, Petropolis e outras dades do vale do Paraíba em reflexo immediato do Rio de Janeiro. E' talvez a unica cidade fluminense com economia propria, com vida cultural peculiar, com certa independencia de movimentos politicos. Emergindo dos cavaias, até agora inalteravelmente prosperos, atravez uatro seculos de exploração intensiva de seus massapés, campos dá a tonica social nos quadrantes de que é o entro, em um círculo que vai de Macaé a Itaperuna, da oz do Paraíba às altitudes de Miracema.

Dividir-se-á assim a Baixada Fluminense em quatro regiões geograficas :

Região de Campos, abrangendo municipios desse nome e os de Macaé, Itaperuna, S. João da Barra, Miracema, Padua, Cambuá e S. Fidelis.

Região de Cabo Frio, compreendendo alem do seu, os municipios de Casemiro de Abreu, S. Pedro da Aldeia, Araruama, Saquarema, Capivari.

Região de Rio de Janeiro, Distrito Federal, Niteroi, S. Gonçalo, Maricá, Itaboraá, Rio Bonito, Cachoeira, Magé, Nova Iguaçu.

Região de Angra dos Reis, Parati, Angra dos Reis, Mangaratiba, Itaguaí.

4 — A parte de "Serra Acima" comporta tambem subdivisões. A primeira delas poderia em linhas gerais, coincidir com o dos dois grandes distritos de cota alta do tempo da independencia, a saber: o **Distrito de Paraíba Nova** e o **Distrito de Cantagalo**. Com o tempo e a evolução natural, destaca-se desses dois distritos uma grande parte que conquista individualidade geografica; é a sua região mais elevada, o **alto das serras**, constituída pelos atuais municipios de Petropolis, Teresopolis e Friburgo.

A antiga região de Paraíba Nova abrange todo o vale do Paraíba desde as cumladas da serra do Mar, do qual se separa da região da Ilha Grande, até o Estado de Minas Gerais, tendo por limite a oeste o Estado de São Paulo e a leste o leito do Piabanha que coincide com ligeiras variações com o meridiano que passa pelo Rio de Janeiro. Falando linguagem mais acessivel, essa região contem os municipios de Serra acima, contidos na orbita da Estrada de Ferro Central do Brasil: Pirai, Rio Claro, Rezende, Barra Mansa, Barra do Pirai, Vassouras, Valença, Paraíba do Sul, Entre Rios. Forma-a os grandes municipios cafeeiros do segundo reinado, na parte ocidental do "vale", municipios hoje em grande parte transformados em zonas de pastoreio. Excluindo Barra do Pirai onde se delinea uma industria insipiente, quasi todos os demais, vivem, evclusivamente, da industria pastoril e assistem a extinção dos derradeiros plantios de café.

A região de Cantagalo se esboça ao Oriente quando o Paraíba, recebido o Piabanha, entra a serrilhar com mais violencia o proprio leito produzindo as corredeiras e perdendo a navegabilidade que durante o imperio foi vantajosamente aproveitada no seu curso médio. Ao passo que a região de Paraíba-Nova abrange todos os contrafortes, que, à direita e à esquerda, confluem para o grande rio fluminense, a região de Cantagalo só incluye as afluentes da margem direita porque o proprio Paraíba será de limite do Estado com os dominios de Minas Gerais.

Tambem essa região é composta de antigos municipios cafeeiros que guardam ainda, mais que os do poente, restos da riqueza anterior. De alguns, é ainda o café a maior fonte de prosperidade. São hoje todos eles servidos pela rede da Leopoldina; Sapucaia, Cantagalo, Bom Jardim, S. Sebastião do Alto, S. Maria Madalena, Trajano de Moraes, Itaocara.

A terceira região de serra acima, na margem direita do Paraíba, é a das terras frias, sempre infensas ao café que nelas jamais prosperou, mas que procuradas pela amenidade do clima para sitios de veraneio estão se tarnsformando no seculo XX em zonas de exploração indus-

trial. Possuindo seus tres municipios Petropolis, Teresopolis e Friburgo as mesmas caracteristicas de geografia fisica e de geografia humana, apresentando alem disso, um todo territorial continuo, que não aparecem a todos os olhos como uma unidade geografica por lhes faltarem comunicações ferroviarias diretas e só neste momento começarem a ser estabelecidas entre si ligações por estradas de rodagens.

Ainda com as características geograficas gerais de "região de serra acima" existe, no norte do rio Paraíba, uma quarta zona, originariamente ligada à baixada dos goitacazes mas dela se distinguindo por condições naturais e econômicas. Estamos a nos referir aos municipios de S. Antonio de Padua, Itaperuna, Cambuá e Bom Jesus de Itabapoana. Formam, como dissemos, região de altitudes em media superior a 100 metros, com exploração intensa de café em pleno viço, tendo as características gerais, topograficas e climatericas, dos distritos de Paraíba Nova e de Cantagalo, e com as econômicas (exploração intensiva do café) que aqueles dois distritos apresentavam ha um século atraz. Poderiamos acrescentar ainda, como paralelo de semelhança com as regiões de serra acima, a circunstância historica de haverem sido povoadas por gente que desceu de Minas e não por colonizadores que partissem de Campos.

Podemos, desse modo, resumindo, considerar como sendo oito as regiões geograficas naturais da Terra Fluminense, grupadas em duas zonas principais: Baixada e Vale do Paraíba (ou Serra Acima).

Zona I — BAIXADA

- 1.^a região — Goitacazes
Centro: Campos
- 2.^a região — Araruama
Centro: Cabo Frio
- 3.^a região — Guanabara
Centro: Rio de Janeiro
- 4.^a região — Ilha Grande
Centro: Angra dos Reis

Zona II — VALE DO PARAÍBA

- 5.^a região — Paraíba Nova
Centro: Barra do Pirai
- 6.^a região — Cantagalo
Centro: Cantagalo
- 7.^a região — Serrana
Centro: Petropolis
- 8.^a região — Muriaé
Centro: Itaperuna

NOTA ADICIONAL

Para que não me restassem duvidas de ordem historica sobre o conceito que desejava dar à expressão "TERRA FLUMINENSE", resolvi consultar autoridades de prestigio em assuntos historicos do Distrito Federal e Estado do Rio.

Escolhi entre os que poderiam opinar *ex cathedra* sete nomes illustres: José Matoso Maia Forté, Max Fleiuss, Agenor Noronha Santos, Nelson Lacerda Nogueira, Roberto Macedo e João da Costa Ferreira.

A consulta era a seguinte:

"Desde quando, mais ou menos, deixaram de receber o epíteto de "fluminenses", os habitantes e as cousas do atual Distrito Federal, anteriormente Municipio Neutro?"

Durante os tempos da Capitania e nos da Província até o Ato Adicional não havia como distinguir o "carioica"

do "fluminense". A gazeta de Evaristo era "A Aurora Fluminense". O filho da cidade era filho da Província.

Hoje, não.

Parece-me que o habito de cognominar "fluminenses" os nascidos na cidade e o que aqui existia ou se passava, perdurou muito tempo depois do Ato Adicional. Até quando?

Penso ter havido ainda nos primórdios da Republica uma revista literaria aqui no Rio com o nome "Vida Fluminense". Quando surgiu ela? Quando morreu?

Muito lhe agradecerei si me quizer elucidar esse ponto, ou, ao menos, onde me poderei documentar."

As respostas em ordem de recebimento, foram as seguintes:

— De *Escragnolle Doria*, conhecido polígrafo, professor de Historia do Colegio Pedro II e autor da obra "Terra Fluminense":

"Largo espaço de tempo a denominação de fluminense confundiu cariocas do Município Neutro e nascidos na gloriosa província do Rio de Janeiro. Não os separavam as aguas da Guanahara. O *divortium aquarum* data de 1870, sempre o ouvi dizer, por gente de casa e de fóra. Ouvia dizer "da guerra do Paraguai em diante somos cariocas". Si erro, pois, com um geração estou errando.

A *Vida Fluminense*, na qual empregaram lapis Agostini, Bordalo Pinheiro e Borgomaniero, surgiu em 1869 e morreu em 1875. *Vida Fluminense* é o livro da autoria de quem lhe escreve, deste seu criado, como se dizia nos tempos da falecida civilidade, de poucos... como deve verificar.

Eis o que posso dizer ao meu amigo, declarando-me sempre disposto a servi-lo..."

— De *José Matoso Maia Forte*, membro do Instituto Historico e autor de diversas monografias sobre historia e geografia do Estado do Rio:

"Sua pergunta é esta: desde quando, mais ou menos, deixaram de receber o epiteto de "fluminense" os habitantes e as cousas do actual Distrito Federal, anteriormente, Município Neutro?

Penso que isso ocorreu depois da proclamação da Republica, e, mais exatadamente, depois da Constituição de 24 de Fevereiro de 1891, que separou definitivamente a cidade do Rio de Janeiro do Estado do Rio de Janeiro.

Até então a cidade era parte integrante, territorialmente, da Província, da qual era o município neutro, denominação não legal, mas que o uso tornou corrente. Foi o uso que o introduziu na linguagem parlamentar, na imprensa e até mesmo em referencias de certas publicações officiaes. A Constituição de 1891 assinala o Município Neutro na referencia a Distrito Federal. O titulo official, porém, era Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (mui heroica e leal).

A Camara Municipal (que tinha o tratamento de Ilustrissima) não era do Município Neutro: era da Córte.

"Município Neutro" foi bem achado para qualificar aquele em que estivesse a Córte, o qual, de acordo com o Ato Adicional, não ficaria sujeito nem ao Governo nem à Assembléa Legislativa da Província onde ficasse situada. (Vide Ato Adicional, Lei de 1834).

O Município seria sujeito directamente ao Ministerio do Imperio e à Assembléa Geral Legislativa. Tanto podia ser, como foi, a cidade do Rio de Janeiro, como outra qualquer. O que a desligava da Província, isto é, da administração provincial, era o fato de ser a Córte, ou fosse a sede do Imperio.

Sempre sustentei que a cidade do Rio de Janeiro, o Município Neutro, fazia parte integrante da Província. Tanto assim que os deputados à Assembléa Geral Legislativa eram os fluminenses da cidade e da Província. Aqueles eram eleitos pelo 1.º, 2.º e 3.º distritos; os demais, pelo 4.º, etc.

Por isso me considero fluminense nato embora nascido na cidade do Rio de Janeiro, porque esta era, territorialmente, da Província. Apenas, repito, somente sua administração municipal estava sujeita a diversa jurisdição. Foi a Constituição da Republica que separou do Estado o Município Neutro, isto é, a cidade (Art. 2.º).

Si, no regimen imperial, a sede fosse transferida do Rio de Janeiro para São Paulo, esta cidade passaria a desligar-se do Governo e da Assembléa Paulista e a cidade do Rio de Janeiro se incorporaria à Província. Seria São Paulo a Córte, isto é, a Capital do Imperio. Até, pois, a Constituição da Republica, eram fluminenses tanto os homens como as cousas da Província e da cidade do Rio de Janeiro, mesmo depois do Ato Adicional, como verá:

Publicaram-se na cidade do Rio de Janeiro jornais assim denominados:

"Aurora Fluminense", 1827-1839.
 "Correio Fluminense", 1873.
 "Diario Fluminense" (era diario official), 1824-1831.
 "O Fluminense", 1840, 1845 e 1867 (tres diversos).
 "Vida Fluminense", 1829-1831.

Publicaram-se em Niterói:

"Diario Fluminense", 1867-1869.
 "O Fluminense", de 1878 até agora.

Mesmo no tempo do Imperio era de uso chamar-se "carioca" ao nascido na cidade do Rio de Janeiro. Tenho presente que, quando menino, dizendo aos companheiros de collegio, em Vassouras, que nascera na Córte, os da Província replicavam "então você é carioca".

Carioca tornou-se mais frequentemente usado depois que se criou o Distrito Federal para substituir o Município Neutro.

Não tenho bem presente a *Vida Fluminense*, do Rio, moderna. Si foi publicada, deve existir na Biblioteca Nacional.

Não sei si o Vieira Fazenda nas suas apreciadas crônicas colecionadas na *Revista do Instituto*, faz referencias ao assunto que ora o preocupa."

— De *Agenor Noronha Santos*, ex-diretor do Arquivo Municipal do Distrito Federal e autor de varios volumes de historia local:

"Respondo ás perguntas que me fizeste, ha dias, na Livraria Valverde, acerca da nominação — Carioca — dada aos filhos da cidade do Rio de Janeiro.

Só depois da proclamação da Republica apareceu, com certa frequencia, essa crisma — embora antes de 1889, Arthur Azevedo e Moreira Sampaio levassem ao palco do Teatro D. Pedro II, que foi posteriormente o Lirico, a revista *Carioca*, cuja estréa ocorreu a 31 do dezembro de 1886.

Creio que a crisma, aliás conhecida, mas não vulgarizada, só excepcionalmente se usou na linguagem do povo.

Nos autos de devassa da Inconfidencia Mineira, encontro num dos depoimentos de Tiradentes, prestado a 27 de maio de 1879 perante o juiz do processo, referencia aos "cariocas", patifes e fracos que sofrem o juizo da Europa". (Vol. IV — Publicação do Ministerio da Educação, página 39).

Mesmo depois do Ato Adicional, que delimitou o território do Município da Córte — a nominação *Carioca* — com referencia aos filhos da cidade do Rio de Janeiro, não era usada. Não só em 1834, como em 1831 nas rugas e por ocasião das proclamações da Camara Municipal — tenho encontrado insistentemente em minhas pesquisas — o vocabulo *fluminense*.

Os titulos dos velhos jornais e das revistas, desde a Regencia até as proximidades de 1891, mostram á saciedade que a designação *Carioca* não se havia vulgarizado.

A "Aurora Fluminense" — foi o jornal do carioca Evaristo da Veiga. A "Mulher do Simplicio" ou a "Fluminense exaltada" — o periodico de outro carioca — Francisco de Paula Brito, incidé no mesmo caso.

Mais ou menos por essa época, publicou-se a "Marmota Fluminense" — jornal de modas e variedades, cuja influencia foi notoria sobre a geração literaria que estabeleceu as suas tertulias na Petalógica — a celebre loja de livros de Paula Brito, no Rocío.

Outra revista, que se tornou a coqueluche dos românticos e dos poetas e prozadores de 1870 em diante — **Vida Fluminense** — refletia a vida da Capital do Imperio, através das intrigas politicas e das diabruras do Alcazar, da rua da Vala.

Nos romances deliciosos de Manuel Antonio de Almeida, Macedo, Alencar e, sobretudo, nos de Machado de Assis, nenhuma referencia se lê, em qualquer deles, a cariocas e sim, a fluminenses.

São do autor das **Memorias Postumas de Braz Cubas**, os "Contos Fluminenses" — editados em 1870 pela Livraria Garnier.

No teatro de Martins Pena, como em folhetins de França Junior, ressurge, aqui e ali, fluminenses embora localizados na cidade ou na então opulenta Provincia do Rio.

Para terminar este cavaco em torno de velharias, lembrei o caso de se denominar **Fluminense Foot-ball Club** — um gremio esportivo fundado já na primeira década da Republica e — mais — o celebre e importante Cassino Fluminense — transmudado em Clube dos Diarios.

A 21 de Maio de 1888 os proprietarios dos jornais então existentes no Rio de Janeiro resolveram publicar um numero especial consagrado à Abolição. A publicação — da qual possuo um exemplar — tem o titulo **Imprensa Fluminense**.

Não sei si dei conta do recado e se consegui atender ao pedido do prezado amigo. Fiz o que era possível."

— De **Max Fleiuss**, secretario perpetuo do Instituto Historico e autor do livro "Historia da Cidade do Rio de Janeiro":

"Releve-me o seu grande cavalheirismo a demora na resposta à sua tão interessante carta de 25 de junho.

Creio que a designação de fluminense deixou de ser para os nascidos no Municipio Neutro desde o Ato Adicional.

Moreira Pinto, em seu Dicionario, diz que do Rio Carioca ou de seu chafariz originou-se para os naturais da Cidade o apelido Carioca.

E' bem certo que até as Camaras de 1888 a representação legislativa figurava sob o titulo Municipio da Côte e Rio de Janeiro e no Senado tão somente Rio de Janeiro.

A **Aurora Fluminense** começou em 1827.

E' o que lhe posso dizer, sentindo as lacunas que possa encontrar."

— De **Nelson Lacerda Nogueira**, diretor do Arquivo e Biblioteca do Estado do Rio, Secretario da Academia Fluminense de Letras:

"O toponimo carioca vem de longe. A denominação do pequeno rio é, porém, mais antiga — precabralina — não se amparando sequer na logica a etimologia geralmente aceita — que o sabio Teodoro Sampaio, admite possa-se originar de *cary-oca*, significando a casa do branco, a residencia do europeu. Na verdade, esse abalísado tupinólogo positiva, no verbete respectivo de "O tupi na geografia nacional", outro verbo, talvez o que lhe pareceu de maior certeza, ao discriminar: "Carioca, o mesmo que *carió*, ou *caryó*, corrupto, de *cari-oca* ou *cari-boc*, mestiço descendente de branco."

Não obstante a enorme autoridade de Teodoro Sampaio preferio esposar a do sapientissimo Batista Caetano, que proporciona, a meu juizo, a seguinte solução literal: **Kaa-ri-os**, corrente saída do mato ou do monte, des que se force o significado da ultima particula. Interessante seria o estudo da materia sob semelhante aspecto, porque existe no Brasil pelo menos duzia e meia de accidentes fisicos de identica denominação. Veja-se: Carioca, afluente do nosso Piraf; Carioca, São Paulo, afluente da margem di-

CLUBE DE ENGENHARIA DO RIO DE JANEIRO

reita do Parafá; Carioca, cachoeira do Jacuí, Rio Grande do Sul, cuja destruição uma lei provincial de 1855 ordenou (cumpril-a-iam?); Carioca, rio do Espirito Santo; Carioca, passo do rio dos Sinos, S. Leopoldo, Rio Grande do Sul; Carioca, pequena serra do nosso Estado, que continúa a do Ariró; Carioca, serra de Minas Gerais, Santa Rita do Rio Abaixo. Omiti alguns que se me afiguram por demais recentes.

A vastidão do dominio linguistico do aborigene tupi que nominava com admiravel propriedade os lugares, e relacionando-se os toponimos arrolados com os elementos *agua e mata* ou *montanha*, o que corrobora a hipotese de Batista Caetano, se se provar, por exemplo, que os onomastivos já foram encontrados pelos conquistadores, ruiará fragorosamente a tradução **casa do branco** emprestada à ribeira da Carioca.

Passo agora á genese toponomastica. Não rareiam as referencias a **Car-i-oca** como extensiva a uma parte da gleba guanabarina desde o amanhecer da cidade, fundada no morro Cara de Cão, pelo valoroso Estacio de Sá. O primeiro tabelião investido, Pedro da Costa, por determinação do capitão-mór empreende diligencia (1565) na **banda d'alem, donde se chama Carioca**.

E o 2º bispo do Brasil, D. Pedro Leitão, depondo acerca dos serviços de Mem de Sá (1570) alude à **ilha do Cariocua** (sic), o que é conferivel no vol. XVII dos Anais da Biblioteca Nacional."

Formavam essa ilha os dois braços do rio, seus desaguardouros: um no sopé do morro do Leri (Gloria), e outro na Aguada dos Marinheiros (Flamengo). Navegavel por pequenas embarcações, o Carioca, hodiernamente quasi extinto, facilitou a penetração pelo interior proximo, vale das Laranjeiras e adjacencias e a instalação de lavouras. Ao alvorecer do século XIX, Gonçalves de Magalhães, criança, deixou-se-lhe impressionar pelo riozinho, evocando-o mais tarde na floração do estro:

Ali, naquele morro onde s'eleva
o Corcovado, pinCARO ventoso,
Doce e manso desisao Carioca
A cujas margens minha mãe cantava.

Alíás o filete fluvial de nossos dias é fato de importancia nas crônicas coevas. Anchieta, Gabriel Soares e Simão de Vasconcelos o consignam.

Mas não é por ventura racional apelar-se **carioca** ao nascido na região terraquã da Carioca? Sebastião Gonçalves, ligando ao historico da urbs visinha nas eras de seu gatinhar, não mereceu as honras de emprestar o designativo da profissão que exercia à praia presentemente do Flamengo? Não se tornara vulgar o chamarem-no "sapateiro da Carioca?"

O carioca não fugiria à regra quasi geral que preside a essas denominações de gentes: exurgiu do solo, raiz taurica.

A situação de **ilha**, e a de **ribeira**, feminilizou a zona: a Carioca.

Prosperou o locativo na região extra-muros da Sebastianópolis, futura sede da Capitania do Rio de Janeiro, da Provincia que fomos, do Estado que a Republica crearia. Escorrem as idades, o nóculo urbano se alastra; desenvolve-se a cultura e, num dado instante, da erudição surte o **fluminense**, de **flumen**.

O natural do Rio de Janeiro — a casta cidadina — gos tara da formação manada do latim: adotou-se. Firmou-se no **burgo**; a **roça**, entremettes, continuaria **carioca**. Na "Viagem pelo Brasil", de Spix e Martius — trad. brasileira promovida pelo Instituto Historico — encontrei à pag. 135, vol. I: "Chama-se Carioca essa fonte (os dois naturalistas visitaram o manancial) e dela tiram os naturais do Rio de Janeiro o nome de cariocas, de que eles proprios se orgulham, porém, que lhes davam, com segunda intenção satirica os provincianos". A achega que Spix e Martius fornecem é do século e um quarto, pois a "Viagem" compuseram de 1817 a 1820, patenteando implicitamente o trecho estampado a animada verção entre as duas camadas de habitantes do Rio de Janeiro. Compulsando a Enciclopedia Portuguesa" de Maximiliano de Lemos, lá deparei **carioca**, exprimindo na velha metropole o

mestico, o crioulo, o homem de côr, não indicando o dicionário o motivo da pejoratividade, que suponho haurida na rivalidade enunciada e datando do regimen colonial.

Prolongar-se-ia a disputa, finalizando praticamente a queda do Imperio.

Não apressarei a resolução do problema; argumentarei:

O locativo fluminense, no seu crescendo, começou mais fortemente a avassalar o Rio de Janeiro no declínio do século XVIII e no decurso do de novecentos. Na historia, na ciencia, nas letras, na politica, na industria e no commercio sagrava-se o gentílico culto: é frei Conceição Veloso a ofertar ao Vice-Rei D. Luiz de Vasconcelos a **Flora Fluminense**; é o surgimento do **Reverbero Constitucional Fluminense** (1821-1822); redatoriado por Gonçalves Ledo e Cunha Barbosa; é o Príncipe D. Pedro, na proclamação de 5 de outubro de 1821, a aconselhar aos povos da Corte: **Socego, fluminenses!**; é a **Academia Fluminense de Ciencias e Letras** (1821), fundada por Joaquim Gonçalves Ledo e Januario da Cunha Barbosa; é a **Tipografia dos Anais Fluminenses** (1821); é a **Aurora Fluminense** (1828-1835), de Sigaud, Valdetaro e Evaristo da Veiga; é o **Teatro Constitucional Fluminense** (anteriormente Real Teatro S. João, posteriormente S. Pedro de Alcantara e, afinal, João Caetano), são os periodicos o **Conciliador Fluminense** (1822), **Diario Fluminense** (1824-1831), redigido de 24 a 25 por Frei Francisco de Sampaio, procer da Independencia e, empós, pelo incansavel conego J. da Cunha Barbosa, a **Voz Fluminense** (1829-1831), **O Fluminense** (1835), **Correio Fluminense** (1832), as **Cartas Fluminenses** (1858), o **Censor Fluminense** (1879), e a **Vida Fluminense** (de Augusto de Castro e Angelo Agostini (1868-1874-?)); é o ator José da Silva Pinto Fluminense, carioca nato, e figurante da primeira campanha de teatro totalmente nacional (1833), organizada por João Caetano com o alvo de libertar-nos da tutela de empresarios estrangeiros; é a Biblioteca Fluminense (1874) que ha cinco lustros apenas dispersaria suas magnificas obras, que ultrapassavam de 50.000; é o Clube Fluminense, sediado no casarão do Largo do Rocio, de propriedade do Marquez de Jundiá (Ministério da Justiça ulteriormente), e onde Machado de Assis, no verdor da mocidade, recitou "O Arlequin"; é a Marmota Fluminense, de Paula Brito; é o Imperial Instituto Fluminense de Agricultura, fruto do dec. de 30 de Julho de 1860, e de estatutos aprovados a 3 de novembro ao qual se confiou o Jardim Botânico; é Barbosa Rodrigues, o naturalista preclaro, publicando o **Hortus Fluminenses**; é a **Filarmonica Fluminense**; é o **Cassino Fluminense**, com o Teatro do Comercio; é a **Companhia Bufon Fluminense** (1877-1879); é a **Associação Dramatica Fluminense** (1870), dirigida pelo ator Dias Braga; é o Teatro Lirico Fluminense (ex-Providorio), enorme no seu arcabouço de madeira e famoso pela acustica, havendo-lhe sido regente da orquestra o imortal Carlos Gomes; é o Alcazar Lirico Fluminense, celebre pelas noitadas dos boêmios guanabarinós; é o Politeama Fluminense, circulo de diversões ligeiras, na rua do Lavradio; é o Prado Fluminense (pista de corridas do Joquei Clube — São Francisco Xavier); é a **Sé Fluminense**, livro de José Victorino de Barros, atinente a questões religiosas; é a Reforma da Biblioteca Fluminense (Nacional) de Felix Ferreira, que ainda editaria a Santa Casa Fluminense; é Machado de Assis com os **Contos Fluminenses**; é Presalindo Lery dos Santos com o **Panteon Fluminense** (1882), reunião de ensaios biograficos em que include, sem distincão de região, fluminenses e cariocas; é França Junior redigindo no "Paiz" os **Ecos Fluminenses**, o elegantissimo França Junior, criticador de costumes, folhetinista da Flumine Januario e que somente lhe chamava aos moradores fluminenses, mesmo quando desertavam da Côte para repouso na Provincia linceira, do que é prova o fragmento transcrito: "Friburgo e Petropolis são os dois poeticos refugios dos fluminenses na estação das cigarras e ventarolas. Despojava-se o Rio de Janeiro"; é o famigerado leiloeiro Santa Rita recitando:

As setas do Deus Cupido
Me vararam o coração
Viva o povo fluminense
E os progressos da Nação.

Folheando o "Catalogo da Exposição de Historia do Brasil", nas paginas votadas aos órgãos de publicidade.

meus olhos não descortinaram um só — do inicio da imprensa no Rio de Janeiro até 1881 — que os onomastizasse carioca. Arthur Azevedo, entanto, revistografou, de parceria com Moreira Sampaio, no descambar do Governo de D. Pedro II, costumes urbanos, na peça "O Carioca" (1886), cabendo à literatura teatral, segundo imagino, a prioridade da manifestação gentílica. Marcará essa revista a arrancada bairrista para o carioquismo integral? pelo genero retrataria peculiaridades colhidas na observação do meio ambiente. Ignorando-lhe o texto, fico na conjectura.

Sobrevem a Republica e a fluminensia da Corte é relegada a plano secundario. A pouco e pouco é olvidada, repontando todavia de espaço a espaço. No Largo do Machado, inaugura-se o Parque Fluminense (1902) desabotado o Fluminense F. C. para atingir as culminancias do esporte e do recreativismo social, o Hospital Evangelico Fluminense (1896), e humildes estabelecimentos destituídos de relevo. Vencera o carioca, o fluminense refluíra, encasular-se-ia no seu rincão, consolando-se na leitura de "O Fluminense", o terceiro identicamente nomeado da taba de Ararigboia. O Rio absorvera durante extenso periodo o locativo, e de tal maneira que pelos dedos da mão se contavam as nossas realizações por ele rotuladas. Nas decadas provinciais lembro-me bem de um, afora o jornal mencionado: do Liceu Fluminense (1854), mantido por sociedade de pais de alunos.

De 1889 a 1940, hora a hora os cariocas de nós se afastaram. Funda-se no Distrito Federal a Ferro Carril Carioca (1896), electricos de Santa Teresa, a Companhia Cantareira e Viação Fluminense (resultado de fusão das empresas Ferry e Fluminense) preferre-nos; ergue-se em nossa Niterói a Academia Fluminense de Letras e, na margem occidental da baía, a Academia Carioca de Letras; Coelho Neto dá-nos a Terra Fluminense. Nelson Costa escreve As Paginas Cariocas; tivemos um Diario Fluminense. O Distrito Federal possui o Diario Carioca; é de Jaime de Barros o Estado Fluminense, de Magalhães Corrêa o Sertão Carioca, etc.

E se prosseguisse na articulação da materia muito e muito haveria a acrescentar. Fecho o que alinhabei confessando a ponderabilidade de causas de ordem economica, que contribuíram incontrovertidamente para a subita carioquização dos patricios sebastianenses, e do que me não ocupei por complexas e escaparem à natureza da consulta."

— De Roberto de Macedo, conhecido jornalista e historiador:

"A resposta que me pede compreende duas partes.

1 — A revista **Vida Fluminense** existiu de 68 a 74. Maiores esclarecimentos: Catalogo do Gabinete Português de Leitura e o meu Esboço de Biografia Carioca, publicação do Serviço do Patrimonio Historico e Artístico.

2 — O designativo "carioca", aplicado inicialmente ás pessoas e cousas da cidade (não entremos na questão da etimologia...) foi sendo pouco a pouco suplantado por "fluminense". No século XIX predomina a crisma fluminense Biblioteca Fluminense, rua do Ouvidor; Contos Fluminense, de Machado, passados na cidade; para acabar com a confusão. Talvez o regime republicano, para estabelecer diferenca entre os representantes do povo da cidade e os do Estado do Rio. Estes, que não tinham designativo anterior, ficaram com o latinismo "fluminenses" e os do Distrito Federal com o velho "cariocas". Em meus trabalhos sobre o passado local, tenho usado "Historia Carioca", anacronismo intencional e perdoavel, como hoje diremos "H. Gaucha", em vez de "H. de S. Pedro do Rio Grande do Sul".

— Depois destas eruditas elucidaciones é quasi ousadia acrescentar palavras minhas. Em todo o caso, como versam o mesmo tema, permitto-me fazê-lo:

"Dos esclarecimentos, por mim, provocados a pena de prestigiosos historiadores — dois reproduzidos em artigo

anterior, o de Noronha Santos, figurando no numero de hoje, e dos demais a terem publicidade em edições subsequentes de O Estado — se conclue, que em geografia fluminense é, genero, e carioca, especie.

Fluminense são todas as terras que pertenceram à antiga Capitania e Provincia do Rio de Janeiro. Carioca equivale a niteroiense, a angrense, etc. Mera parcela de um todo. Portanto especie, e não genero.

Isso mesmo no-lo dirá com sua autoridade de pesquisador o erudito Lacerda Nogueira. E da mesma opinião se mostram meticulosos e sempre verazes Noronha Santos e Matoso Maia Forte.

Que me seja permitido, porém, a mim, sem a mais minina parcela de prestigio daqueles abalisados autores, ponderar que maugrado seu "fluminense" termo geografico mais lato que "carioca", o nome "carioca" teria antecedido ao "fluminense", sinão para caracterizar todos os habitantes do outro lado da baía, pelo menos alguns deles.

"Carioca" serviria para qualificar, da chegada dos europeus, alguns acidentes geograficos, dão só um rio, uma ilha e talvez uma lagôa, mas tambem a uma aldeia de indios. Não me quero referir neste artigo ao rio, à lagôa, à serra, o que talvez faça de outra feita. Por hoje apenas a aldeia.

A ela, à aldeia, alude expressamente Jean de Lery, embora grafando o nome indigena à moda francesa. A aldeia **Kariauk**, de Lery deve ser lida à brasileira, **Karioc**, e portanto carioca.

CLUBE DE ENGENHARIA DO RIO DE JANEIRO

Lery de fato enumera o catalogo de 22 aldeias existentes às margens do rio de Geneure, ou Guanabara, onde esteve comunicando com selvagens americanos.

E acrescenta: "Primeiramente mencionarei as que estão do lado esquerdo de quem entra no dito Rio, e são: — Keriauc; 2 — Javaricy; 3 — ... etc. As do lado direito são: 15 — Keri — u (ou aporuguesando Kery-y); 16 — Acara-y; 17 — Morguai-ouassou, etc."

Quem tiver interesse de ver a localização dessas aldeias procure o original no livro de Heulhard sob o titulo "Villegaignon, Roi d'Amerique". Ha reproduções em varios livros modernos.

A referencia de Jean de Lery à aldeia Keriauc é mais explicita em outra passagem, de sua "Historia de uma viagem feita à terra do Brasil", quando reproduz o dialogo entre um francez e um toupinambout (tupinambá):

"F — Mamo pé se tam? Onde é sua casa?

T — Kariauk-bé. Na aldeia assim denominada ou chamada que é o nome de um pequeno rio de que a aldeia tira sua denominação, em razão de estar situada mui proximo dele, e significa casa dos Karios, composta de Karios e aug, que significa "casa", e tirando o "os" fará Kariauq. Bé é artigo ablativo que significa o lugar, pelo qual se pergunta e para onde se vai ou quer ir.

Lery confirma, assim, por sua descrição, aquilo que certo mapa francez seiscentista deixava omisso, a existencia do rio Carioca. Mas, como dissemos, não é meu proposito ocupar-me agora dos acidentes fisicos. Apenas à aldeia quis fazer alusão."

