

130 ANOS DA ESTRADA DE FERRO RESENDE À AREIAS (ESTRADA DE FERRO RESENDE À BOCAINA)

Claudionor Rosa¹
Julio Cesar Fidelis Soares²

Resumo

Este artigo mostra a importância da economia agro-exportadora cafeeira nos municípios de Resende e São Jose do Barreiro, que se beneficiando da conjuntura favorável daquele momento, o café como centro dinâmico da economia, atraindo as forças econômicas - capitais e mão-de-obra - e provocando mudanças em todos os outros principais setores da sociedade, conseguem trazer a mais moderna tecnologia do século XIX, a ferrovia, para melhor distribuição da riqueza de suas regiões operando mais uma vez mudanças na constituição das classes sociais, com o declínio de umas e a ascensão de outras.

Palavras Chave: Café - ferrovia - economia - sociedade

Este estudo se deu da nossa curiosidade em resgatar mais um pouco da história dos transportes na Resende dos séculos passados. Através da obra de Celina Whately, sabemos que esta atividade dá mobilidade não só as pessoas, as cargas, mas acima de tudo dinamiza o comércio. Deu-se em três etapas: via terrestre, com transporte das tropas de mulas, via marítima e fluvial. Nosso foco se dará mais precisamente no transporte ferroviário, que a partir da década de 1870 chega a nossa região mudando e dinamizando, mais ainda o perfil econômico da região de Resende. Desde o final do século XVIII já era um importante entreposto comercial e ponto de convergência entre as tropas oriundas das Províncias de São Paulo e Minas Gerais com destino ao mercado da Corte. Um dos fatos que corroboram com isto e que mostra também a importância e as ligações sócio-econômicas entre Resende, Bananal, São Jose do Barreiro e Areias, é a construção da estrada Resende-Ariró que tinha como objetivo não só alçar o porto de Mambucaba, mais unir, consolidar e facilitar o transporte e a mobilidade entre as populações desta região que eram as maiores produtoras e exportadoras de café. Assim tal empreitada foi realizada sob o comando de Domingos Gomes Jardim³. Com o passar do tempo e o crescimento econômico da região, nos idos de 1872 chega à Resende a Estrada de Ferro D. Pedro II que, segundo o jornal *O Astro Resendense*, as principais questões econômicas que trariam vantagens e favorecimentos a região seriam: diminuição dos preços, a brevidade nos transporte e melhor acondicionamento dos gêneros transportados.

¹ Claudionor Rosa, Historiador e pesquisador da História de Resende e Diretor do Arquivo Público Municipal.

² Julio Cesar Fidelis Soares, Mestre em História Social, professor universitário na área de História Econômica e Formação Econômica do Brasil do Curso de Economia das Faculdades Dom Bosco – Resende, RJ.

³ Gaúcho de Viamão, deu origem a uma das linhagens de família mais tradicional de Resende, foi responsável pela administração e construção da estrada do Ariró conforme atesta carta resposta expedida em 1831 dando conta dos progressos da obra.

1

Sendo presente a Regencia e Officio da Camara Municipal da Villa de Resende, na data de 2 de corrente, em que participa o progresso, que tem tido a obra da nova Estrada, que da dita Villa se dirige ate o mar na Bonação do Arriô, pelas diligencias de Domingos Gomes Jardim, que foi encarregado da sua administração, e pede que se lhe poste o auxilio de tres centos de reis pelos cofres Nacionais, a fim de se conseguir a conclusao d'aquella obra. Manda a Mesma Regencia em Nome do Imperador, pela Secretaria d'Estado dos Negocios do Imperio declarar a referida Camara, em resposta ao seu Officio, que, com quanto seja reconhecida a utilidade da abertura e boa conservacao das Estradas, como sendo nao he possivel no meio dos embaracos financeiros, em que nos achamos, por causa de uma avultada duvida interna e externa, applicarem-se-lhes as forcas que Elle deseja: convido neste termos que os Cidadãos interessados nesta materia deem mais uma prova do seu patriotismo, quotizando-se entre si para completarem por emprestimo a quantia que a Camara diz faltar para a conclusao da obra, a qual lhes sera

Depois

Fig.1 – Carta relatório dando conta do andamento das obras da Estrada Resende-Ariro – antigo caminho de transporte de Café.

Em 1874 a estrada de ferro chega a Boa Vista⁴ fazendo com que o trecho contasse com quatro estações: Resende, Campo Belo, Itatiaia e Boa Vista, com isto, as exportações de café de S. José do Barreiro, Areias e Bananal também eram atendidas.

A importância econômica desta região era tão grande que em 21 de fevereiro de 1872 foi concedido por decreto número 4893 a autorização do Governo Imperial para construção de uma ferrovia que partiria de Resende, na província do Rio de Janeiro, indo em direção a província de São Paulo para concorrer com incremento comercial e agrícola

⁴ Boas Vista é denominada hoje de Engenheiro Passos em homenagem a Francisco Pereira Passos Engenheiro chefe da Construção da Ferrovia e responsável por trazer a obra até o limite com a Província de São Paulo.

dos municípios de Bananal, São José do Barreiro e Areias; e ainda com o objetivo de contribuir com o transporte das produções de Cunha e Silveiras⁵. Constituindo assim, um ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II. O entroncamento se deu a 335 metros da ponte sobre o rio Paraíba, antes da estação do Campos Elíseos em Resende em terreno que hoje se localiza o bairro do Surubi. Em 1876, no transcorrer das obras, ocorre uma modificação do traçado, sendo estas alterações aprovadas por S. M. o Imperador em 9 de fevereiro do mesmo ano. Assim, no dia 30 de novembro de 1877, dá-se a inauguração provisória do trecho Resende-Estalo com o trem partindo da plataforma do Surubi às 7 horas da manhã⁶. A inauguração definitiva do percurso até a estação de Formoso acontece em 8 de janeiro de 1878 e o término das obras levando até São José do Barreiro acontece em 19 de fevereiro de 1892.

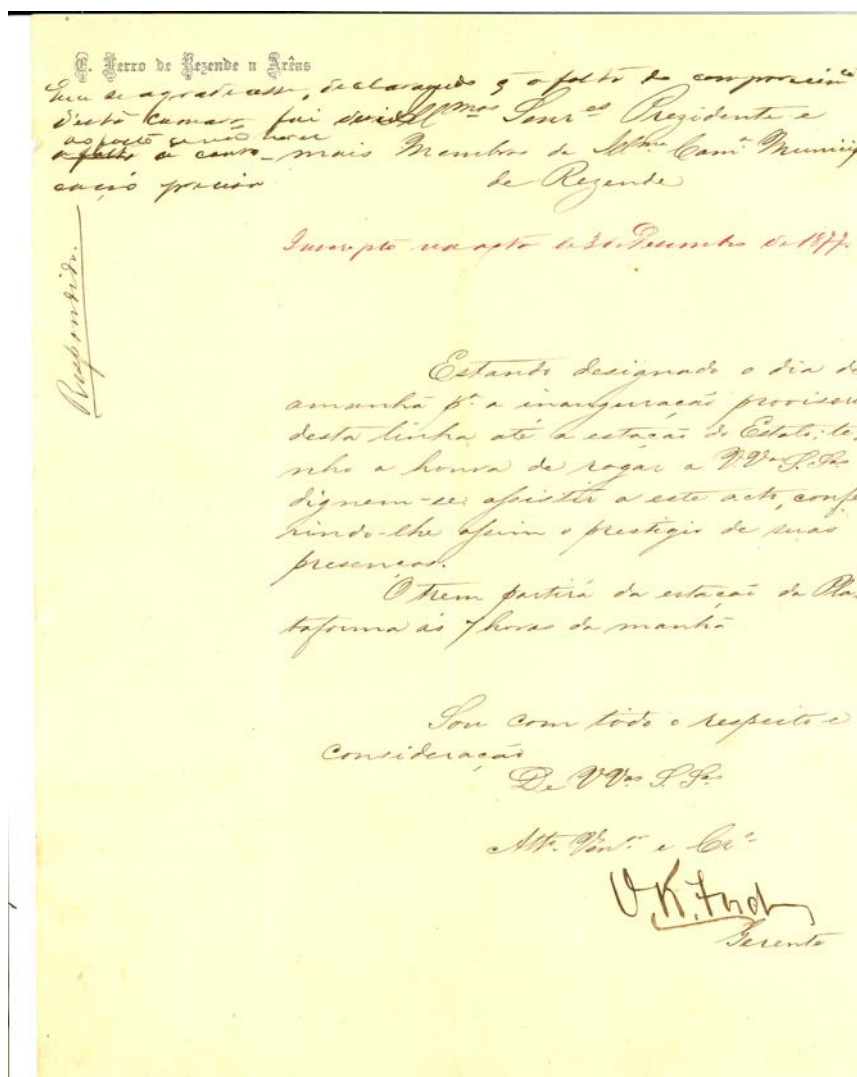


Fig.2 – Carta convite da Companhia Estrada de Ferro Resende-Areias para inauguração do trecho provisório.

⁵ Relatório ministério dos Negócios e Agricultura à Assembléa Geral Legislativa. ano 1874. p.128.

⁶ Conforme carta convite expedida a Câmara Municipal de Resende assinada por Oscar K. Ford gerente da companhia Estrada de Ferro Resende-Areias. Arquivo Público Municipal - Resende-RJ

Resende e sua Ferrovia

A rua Dr. Clodomiro Maia, no Lavapés, é também conhecida por Rua do Trenzinho, porque durante 52 anos foi parte do leito da extinta Estrada de Ferro Resende/Areias, também chamada de Estrada de Ferro Resende/Bocaina. No início, propriedade da Casa Finnio & Irmãos, do Rio de Janeiro, com vários acionistas e as estações: Surubi, Plataforma (Sta. Casa), Babilônia, Estalo e Formoso com bitola entre os trilhos de um metro.

Depois a ferrovia foi ampliada com as estações Independência, Riachuelo, Campinho e o ponto final em São José do Barreiro, totalizando 39 quilômetros, com planos de, através de Cunha (SP), chegar ao litoral, visando, principalmente, o escoamento da produção cafeeira. Alcançar Cunha e o litoral foram planos não concretizados.

*“No dia 15 do corrente foi aberto ao tráfego a E. F. Resende Areias, da estação do Suruby até a de Estalo. A locomotiva Formosa, conduzindo três vagões de passageiros e um carro de bagagens. Partiu do Suruby às 6:30hs da manhã ao som da Banda de Música da Sociedade Santa Cecília. Às 6:45hs rodou o trem, chegando à estação de Babilônia às 7:35hs, onde o aguardava grande número de cavalheiros e damas do Alambari, Formoso e Barreiro. A banda de música do sr. Barão de Bananal saudou a todos. Com a construção de outros ramais já em fase de projetos, ficaremos em contato imediato com a parte do Bananal, e grande zona do sul deste município, animadas todas pelas lavouras do café...”*⁷

Além das residências dos funcionários e das oficinas instaladas no Suruby a ferrovia operava 3 locomotivas⁸ (marias-fumaças) movidas à lenha, 3 vagões para carga, 3 carros para passageiros e 1 automotriz (automóvel de linha) movida à gasolina.

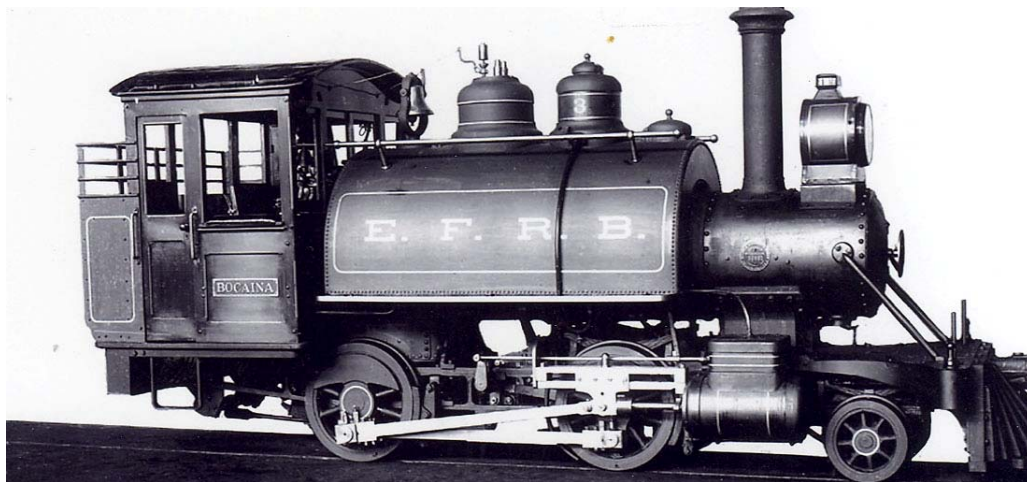


Fig. 3 – A locomotiva “Bocaina” uma das três máquinas operadas pela ferrovia.

⁷ Jornal “Itatiaya” – 17 de novembro de 1877 publicado por Jose Ribeiro dos Santos Alves.

⁸ Estas Locomotivas receberam os seguintes nomes conforme a tradição ferroviária: Resende, Bocaina e Formosa, talvez uma deferência a Formoso. Segundo Celina Whately, a viagem durava 4 horas, se fazendo três dias por semana, com viagem de ida e a volta no dia seguinte.

WHATELY, Celina. *Café em Resende no século XIX*. Rio de Janeiro: Jose Olympio, 1987. p.31.

A Circulação de Mercadorias

Os jornais da época nos dão conta do fluxo e movimento de economia da região, o “Tymburibá” registra em uma de suas publicações o seguinte:

*“Em todas as estações da E. de Ferro Resende a Areias e D. Pedro II, vende-se bilhetes e despacha-se encomendas, mercadorias, diretamente para quaisquer estações das referidas estradas de ferro. São fornecidos sacos vazios para transporte de café, pelo preço da tarifa.”*⁹

O Declínio

Com o decorrer dos anos, a ferrovia começou a apresentar problemas de custeio, a reduzir, e até mesmo a suprimir viagens de trens de passageiros e de cargas.

Na busca de solução para o trenzinho o Dr. Oliveira Botelho, entre outras alternativas, propôs ao governo federal a aquisição da ferrovia, através da Central do Brasil. Depois de muitas especulações a ferrovia foi comprada pela Refinadora Paulista, com promessa de incentivar o plantio da cana para alimentar a fabricação de açúcar, na usina de Porto Real, também de propriedade do mesmo grupo. No entanto, a aquisição apenas adiou a questão. Em outubro de 1928 a Refinadora dispensou todos os ferroviários, alguns com mais de trinta anos de serviço e, usando um termo bem atual, começou o sucateamento da estrada e a transferência do material para a cidade paulista de Piracicaba, onde a empresa tinha várias usinas e pequenos trechos ferroviários.

A medida gerou uma crise de desemprego até então sem precedentes na história de Resende, ocasionou o fechamento de outras atividades que viviam em função daquele trem.

O Aceno derradeiro

*“Faço público que a Estrada de Ferro Resende a Bocaina, antiga Resende a Areias, encerrará suas atividades, dia 16 próximo. Quem se julgar credor da Ferrovia, sob qualquer título, é solicitado a apresentar a devida conta no escritório da companhia, à Estação Oliveira Botelho, para os devidos fins de direito. Assinado o gerente Nelson Godoy”.*¹⁰

(Jornais “A Lira” e “Opinião” – novembro de 1928)

Como a canção famosa do Milton Nascimento, ao velho maquinista com seu boné só coube a tarefa de acenar pela derradeira vez. A ferrovia foi paralisada e, desta vez, para sempre.

⁹ Jornal “Tymburibá” – novembro de 1882 – publicação de Henrique Fonseca e Gustavo Amorim. 1881 até 1936.

¹⁰ Jornal “A Lira”, edição de Álvaro Silva foi um dos jornais do século XIX que mais tempo circulou, terminando por volta do ano de 2001. “Opinião” – novembro de 1928)

Bibliografia:

Almanaque Laemmert. 1845-1885

Jornais:

“ A Lira “ – 1928

“ Opinião ” – 1928

“ Tymburibá ” -1882

“ Itatiaya ” - 1877

Arquivo Público de Resende, Fundação Casa de Cultura Macedo Miranda, acervo documentação da Câmara Municipal de Resende.

BOPP, Itamar. *Casamentos na Matriz de Resende*. Instituto Genealógico Brasileiro, 1971.

_____. *Notas Genealógicas*. São Paulo: Gráfica Sangirardi. S. N. ed. 1987.

MAIA, João de Azevedo Carneiro. *Do descobrimento do Campo Alegre a criação da Vila de Resende*. [S.Ed] 1886.

_____. *Notícias Históricas e Estatísticas do Município de Resende desde a sua fundação*. Rio de Janeiro, 1891 [Monografia] .

MAGALHÃES FILHO, Francisco de B. B. de. *História econômica*. São Paulo: Saraiva, 1982.

_____. *Modos de Produção e Realidade Brasileira: "A mentalidade dos fazendeiros no Congresso Agrícola de 1878."* Petrópolis: Vozes, 1980.

PIZARRO, José de Sousa Azevedo. *Memórias históricas da Província do Rio de Janeiro*.

SAINT- HILAIRE, Auguste de. *Viagem à Província de São Paulo*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976. (Início do Século XIX).

_____. *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1978. (Início Do Século XIX).

_____. 1822. *Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp

SILVA, Eduardo. *Barões e Escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

SODRÉ, Alfredo. *Resende, os cem anos da cidade*. S[ed]

STEIN, Stanley J. *Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba*. São Paulo, Brasiliense, 1961.

TAUNAY, Affonso E. *História do café do Brasil*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939. V. 2, T. 11; V. 4, T. 11 E V. 5, T. 11.

_____. *Pequena História do Café No Brasil*. Rio de Janeiro: Dnc, 1945.

TSCHUDI, J. J. Von. *Viagem à Província do Rio de Janeiro e São Paulo*. Biblioteca Histórica Brasileira, São Paulo: Martins, 1953.

VALLIM, João Rabello de Aguiar. *Famílias paulistas do Bananal*. São Paulo, Revista do I. H. G. S. P., volume LXXX, 1985.

VASCONCELOS, Clodomiro de. "As Estradas Antigas de Transporte de Café no Estado do Rio". In: *O Café no Segundo Centenário de sua Introdução no Brasil*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1944. V. 2.

WHATELY, Maria Celina. *O Café em Resende no Século XIX*. Ed. José Olympio, Rj, 1987.

WHATELY, Maria Celina. *Resende, a cultura pioneira do café no Vale do Paraíba*. Niterói: Gráfica La Salle , 2003.

ZALUAR, Emilio. *Peregrinação pela província de São Paulo, 1860-61*. São Paulo, 1953.