

DAS TRILHAS AOS TRILHOS: AS VIAS INTERIORES, O VALE DO PARAÍBA CAFEIRO-ESCRAVISTA, A FORMAÇÃO E A CONSOLIDAÇÃO DO IMPÉRIO DO BRASIL

Pedro Marinho
Magno Borges

Introdução: “A maior parte das estradas da nossa Província”

A maior parte das estradas da nossa Província, senão todas, foram do princípio, picadas sem sistema abertas em diversas direções pela necessidade, cujo trilho, o incremento da população e a necessidade das comunicações foi com o andar dos tempos melhorando com obras feitas à medida que se iam tornando indispensáveis para o trânsito, sem método e pouco duradouras, para satisfazer as necessidades do momento e sem previdência para o futuro (Sousa, 1851 [1838], p. 45).

Em descompasso com o que ocorreu na maior parte das províncias do Império do Brasil no período regencial – onde a rotatividade de presidentes de província foi enorme –, entre os anos de 1834 e 1840, a província do Rio de Janeiro contou com dois presidentes: Joaquim José Rodrigues Torres e Paulino José Soares de Sousa. O primeiro, entre outubro de 1834 e abril de 1836. Já o segundo assumiu no mesmo abril de 1836, foi demitido por Feijó em 1837, mas reconduzido ao posto no mesmo ano por Araújo Lima e permaneceu na função até maio de 1840 (Pinto, 2022, p. 31-32).

Ligados por laços de parentesco e lideranças destacadas do Regresso Conservador, a passagem de bastão no comando da província entre Joaquim José Rodrigues Torres e Paulino José Soares de Sousa marcou o aprofundamento de uma direção moral e intelectual, calcada

na relação dialética entre diferentes instâncias na construção da hegemonia naquela formação econômica e social.

A hegemonia pressupõe que se deve levar em conta os interesses e as tendências dos grupos sobre os quais a hegemonia será exercida; que se forme certo equilíbrio de compromisso, isto é, que o grupo dirigente faça sacrifícios de ordem econômico-corporativa. Mas também é indubitável que os sacrifícios e o compromisso não se relacionam com o essencial, pois se a hegemonia é ético-política também é econômica; não pode deixar de se fundamentar na função decisiva que o grupo dirigente exerce no núcleo decisivo da atividade econômica (Gramsci, 1968, p. 33).

Não foi sem motivo que, ao assumir a presidência da província, Paulino José Soares de Sousa deu início à organização da Diretoria de Obras Públicas, aprovada pela Assembleia Provincial Legislativa em 19 de dezembro de 1836 (Maraschin, 2016, p. 42). Aquela diretoria representava uma tentativa de equalizar o “equilíbrio de compromisso” dos dirigentes com “os interesses e as tendências dos grupos sobre os quais a hegemonia será exercida”. Buscava-se enfrentar o problema das obras de melhorias materiais, com foco especial para as vias interiores, tema delicado e de difícil resolução. Era necessário promover o ajuste da forma das estradas (aquelas “picadas sem sistema, abertas em diversas direções pela necessidade, [...] sem método e pouco duradouras”) ao seu conteúdo (“núcleo decisivo da atividade econômica”; “que se iam tornando indispensáveis para o trânsito, para satisfazer as necessidades do momento [...] [e exigia] previdência para o futuro”).

É possível inferir que, em seu relatório de 1838, Paulino José Soares de Sousa buscou dirigir as recordações¹ (“a maior parte das estradas da nossa Província, senão todas, foram do princípio”) e as esperanças (“previdência para o futuro”) de seus colegas deputados provinciais. Contudo, mais adequado seria dizer que, ao produzir aquela “relação interna

1 “A experiência proveniente do passado é espacial, porque ela se aglomera para formar um todo em que muitos estratos de tempos anteriores estão simultaneamente presentes, sem que haja referência a um antes e um depois. Não existe uma experiência cronologicamente mensurável – embora possa ser datada conforme aquilo que lhe deu origem –, porque a cada momento ela é composta de tudo o que se pode recordar da própria vida ou da vida de outros. Cronologicamente, toda experiência salta por cima dos tempos, ela não cria continuidade no sentido de uma elaboração aditiva do passado” (Koselleck, 2006, p. 308).

entre passado e futuro, hoje e amanhã”, Paulino mobilizou mais que recordações e esperanças. Ele buscou dirigir os horizontes de expectativas e os espaços de experiências – “pois a expectativa abarca mais que a esperança, e a experiência é mais profunda que a recordação” (Koselleck, 2006, p. 308) – para dar sentido àquele equilíbrio de compromissos e alinhar a atuação dos sujeitos em sua relação com suas condições materiais e sociais de existência, sobre as quais suas ações e ideias incidiam e que eles transformavam.

Koselleck (2006, p. 307) explica que “experiência” e “expectativa”, como “categorias históricas, equivalem às de espaço e tempo [...] estreitamente relacionados entre si”. E complementa: “não há expectativa sem experiência, não há experiência sem expectativa”. O incremento da população e a necessidade de comunicação levavam a obras de melhorias indispensáveis para o trânsito. Mais que recordar, Paulino movimentou experiências e expectativas na tessitura de nexos que inserem as vias interiores nas tramas do complexo e indissolúvel processo da formação e expansão da classe senhorial e da construção e consolidação do Estado imperial.

“Picadas sem sistema, abertas em diversas direções pela necessidade”

Para nenhum grupo humano o espaço vital é um conjunto de objetos físicos, vazios de significados. Toda cultura, antiga ou moderna, de nações política e socialmente complexas ou de pequenos grupos de caçadores e coletores nômades, transforma o “espaço físico” em “lugar”, “território” ou “lar”. Essa regra não se aplica apenas aos espaços privados, ao interior das casas ou aos locais de culto. Ruas, caminhos, praças, campos e montanhas, rios, praias e o mar são apropriados pelos grupos humanos de acordo com concepções que são próprias de seus modos de vida (Aran-tes, 1984, p. 9).

É sabido que, muito antes das aventuras e desventuras de europeus no interior dos limites do que hoje marca as fronteiras territoriais do Brasil, a enorme multiplicidade de culturas autóctones – com suas tradições, crenças e saberes próprios – organizaram e interpretaram suas diferentes realidades. Os sujeitos históricos estabeleceram valores e normas de relação interna com outros povos e com o meio. Múltiplas

maneiras de observar, interpretar e explicar o céu e a terra foram alguns dos elementos que compunham as complexas tramas que orientavam e davam sentido à tessitura das mais diversas cosmogonias e dos modos de experienciar a vida vivida, e situar-se no mundo.²

Sendo a técnica a “principal forma de relação entre o homem e a natureza”, formas próprias de cognitividade contribuíram para os muitos modos de produzir a existência social dada pelas técnicas, entendidas aqui como “um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço” (Santos, 2006, p. 16). Caçadores coletores; agricultores e domesticadores de animais; nômades, seminômades, sedentarizados; pequenos, médios e grandes agrupamentos humanos; ribeirinhos, marinhos, lacustres etc. Toda essa inhomogeneidade talhada por vivências multiformes que se espriam entre a caça e a coleta, o uso de moluscos como proteína para a alimentação e formação de grandes sambaquis; o cultivo de milho, abacaxi, amendoim, inhame etc.; o uso do fogo e deposição no solo de largos contingentes de cinzas provenientes da queimada de algumas glebas de áreas florestadas e que integravam um sistema de agricultura itinerante etc. levou Warren Dean (1996, p. 38-58) a acreditar que “a agricultura pode [...] ter reduzido a complexidade e a biomassa em áreas consideráveis da Mata Atlântica durante os mais de mil anos em que foi praticada antes da chegada dos europeus”.

É certo que não devemos descartar a confluência entre o continente e o contingente das experiências humanas. De algum modo, Warren Dean (1996) tentou estabelecer algumas dessas relações ao descrever, por exemplo, o uso do fogo – o controle, bem como o sempre possível descontrole, das áreas queimadas – como escolha técnica para ocupação do solo. Ao estabelecer relações entre a técnica e o solo e vice-versa, Dean acabava por alinhar certa ordem constitucional do território ao seu conteúdo em técnica como procedimento para identificá-lo e distingui-lo; para historicizar espaço e tempo enquanto par que não se pode dissociar; para expressar espacialidades tempo-

2 Segundo Holanda (1969, p. 67), “o índio encontrava meios de guiar-se pelo sol e com tal habilidade que, segundo referem crônicas quinhentistas, dois tupinambás degredados da Bahia para o Rio de Janeiro e levados por mar, conseguiram, depois de fugir, tornar por terra ao seu país, caminhando mais de trezentas léguas através da mata e das parcialidades hostis. Durante a noite marcavam as horas, em alguns lugares, pela observação das estrelas e constelações. Durante o dia, pela sombra que o polegar deixa na mão”.

rais que se distinguiam entre um “antes da chegada dos europeus” e o seu depois. Sem deixar de levar em consideração aquilo que pode ou não ocorrer, Dean expôs uma abordagem que entende a técnica como componente da vida social. E foi com base nesse modo de proceder que encontrou, na ideia de adaptação técnica, um caminho para explicar as largas extensões territoriais concedidas em sesmarias aos colonos pela Coroa portuguesa. Para Dean (1996, p. 90) o processo de adaptação envolveu o aprendizado, pelos colonos, da “técnica adotada para a exploração da floresta e do solo” e que, entre os muitos saberes, exigia o reconhecimento da topografia e do clima, posto que

perto do fim da estação seca, a macega de uma faixa de floresta [...] era cortada e deixada secar [...] e então, pouco antes da chegada das chuvas a área era queimada, fazendo com que a enorme quantidade de nutrientes na biomassa da floresta caísse sobre a terra em forma de cinzas. [...] As chuvas drenavam os nutrientes para o interior do solo, neutralizando-o e ao mesmo tempo fertilizando-o (Dean, 1996, p. 44-45).

Dean (1996, p. 90) explica que a técnica “adaptada do regime de derrubada e queimada praticado pelos indígenas incluía a aceitação do milho e da mandioca como culturas de primeira necessidade”. Segundo Gramsci (1999, p. 244), até pode-se admitir por coerente a afirmativa de que “o homem é o que come”, desde que não se perca de vista que “a alimentação é uma das expressões das relações sociais em seu conjunto e que todo agrupamento social tem uma alimentação fundamental própria”. E o pensador sardo avança com sua explicação alertando que “da mesma maneira, é possível dizer que o ‘homem é a sua moradia’, o ‘homem é o seu modo particular de reprodução, ou seja, a sua família’”, já que, segundo ele, também “na alimentação, no vestuário, na casa, na reprodução residem elementos da vida social, nos quais, da maneira mais evidente e ampla [...] manifesta-se o conjunto das relações sociais”.

André Fel (citado em Santos, 2006, p. 20) entende que “se os objetos técnicos se instalam na superfície da terra, fazem-no para responder a necessidades materiais fundamentais dos homens: alimentar-se, residir, deslocar-se, rodear-se de objetos úteis”. Para ele, os objetos técnicos em seus usos, a sociedade que os usa e o meio que os abriga formam uma unidade, um conjunto coerente. E entre os muitos objetos técnicos produzidos pelos mais diferentes povos indígenas, e que davam coe-

rência a seus modos de vida, existia um sem número de trilhas, ou seja, aquele substantivo feminino que representa “o rastro, os vestígios que deixou o que passou por algum lugar” (Silva, Bluteau, 1789, p. 491).

Ao explicar que, desde o correr dos quinhentos, muitas expedições partiram de Angra dos Reis e Paraty com vistas ao apresamento de indígenas, Capistrano de Abreu (1930, p. 30) referiu-se aos relatos do pirata inglês Knivet, que durante muitos anos foi prisioneiro dos Correia de Sá, para narrar que tais incursões partiam “da ilha Grande subiam a Serra do Mar a buscar escravos quando lhes encomendavam. A afirmação comprova-se pela existência da estrada do Facão, em cuja margem demora a cidade do Cunha, estrada que precedeu a invasão portuguesa”. Maria de Lourdes Zuquim (2002, p. 9) observou que “as Trilhas de Guaianás eram picadas abertas pelos índios com a função de ligar as aldeias Guaianás ou Guaiamimins do vale do Rio Paraíba às aldeias de Paraty”. Segundo ela, “as trilhas foram sendo abertas pelos índios que desciam para o mar para pescar e preparar farinha e subiam a Serra do Mar para caçar e procurar um clima mais ameno no verão”.

Ao dizer que “a maior parte das estradas da nossa Província, senão todas, foram do princípio, picadas sem sistema, abertas em diversas direções pela necessidade”, é muito possível que Paulino José Soares de Sousa estivesse estabelecendo uma linha sucessiva entre as antigas trilhas indígenas e o conjunto de práticas e saberes que contribuíram para a abertura e o trânsito de novas vias de comunicação entre a cidade do Rio de Janeiro e o interior da província fluminense. Contudo, o denso conjunto de trilhas abertas pelas diferentes etnias nativas não eram “picadas sem sistema”. Nas palavras de Oliveira Júnior (2002, p. 78), “antes de todo e qualquer caminho, as trilhas. Essas veredas ancestrais percorridas pelos índios, esses trajetos móveis e tortuosos, porém eficazes e certos”. Em sua forma, esses caminhos ainda se aproximavam muito das picadas, aqueles “caminhos estreitos que se faz por entre mato, derribando algumas árvores” (Silva, Bluteau, 1789, p. 199). No entanto, seu conteúdo foi muito modificado. Segundo Oliveira Júnior (2002, p. 83), “não mais trilhas vivas com a natureza, testemunhos de uma relação

retroalimentadora, mas caminhos contra a natureza, verdadeiras veias abertas à exploração desmedida dos seus recursos”.³

Tomados isoladamente, essas práticas e saberes pouco nos dizem sobre a realidade em seu movimento. Esses múltiplos conhecimentos aplicados à agricultura, ao reconhecimento da topografia e dos acidentes geográficos, à técnica da picada na abertura das trilhas, às estratégias de deslocamento e transporte de produtos etc. só acontecem na história pelas relações sociais a que se subordinam. As trilhas, caminhos ou estradas, por exemplo, podem conter formas assemelhadas em diferentes lugares. Seu conteúdo, entretanto, revela sua significação que, portanto, é sempre histórica.

“Cujo trilho, o incremento da população e a necessidade das comunicações foi com o andar dos tempos melhorando”

As investidas na ocupação do litoral sul, de Paraty e Angra dos Reis, e o maior trânsito pelas picadas que permitiam acessar o interior, deram-se em concomitância com os primeiros empuxos de urbanização da cidade do Rio de Janeiro, estabelecimento de algumas lavouras de subsistência, criação de víveres e formação de engenhos de açúcar dispostos nos arredores da cidade, no fundo da baía da Guanabara e, ao longo dos setecentos, incorporando-se novas áreas na Baixada Fluminense (Lamego, 1964, p. 191-195).

Se, no correr do século XVI, o caminho dos Guaianases foi percorrido muitas vezes, ao longo da centúria seguinte estas e muitas outras expedições ao interior ganharam cada vez mais fôlego, principalmente após o fim da União Ibérica e a ascensão da dinastia de Bragança ao

3 “Natureza e índios impunham-se como códigos cuja decifração parcial realizou-se ao longo do processo que formou o prático do sertão, o sertanista, o bandeirante [...]. Embora tenham sido protagonistas de atrocidades que não edificam ninguém, esses homens foram os intérpretes da terra, aqueles que, em razão da sua vivência e do conhecimento prático construído, foram capazes de encontrar as preciosidades há tanto tempo desejadas pelos monarcas portugueses. Mestiços, falando a língua geral, percorrendo as trilhas indígenas, andando como os índios, com eles interagindo, submetendo-os à escravidão, mobilizando-os nas ‘entradas’ e monções continente adentro, navegando segundo a sua técnica, enfim, reelaborando os saberes e as energias da terra, refizeram os caminhos conforme as exigências do colonialismo” (Oliveira Júnior, 2002, p. 82-83).

trono português. Naquele momento, a ação dos missionários jesuítas, o avanço vicentino ao interior, havia tornado mortos os limites estabelecidos em Tordesilhas (Gesteira, 2014, p. 5-6).⁴ Todo esse largo processo de formação das unidades agrárias voltadas à produção de alimentos e engenhos de cana nos arredores da cidade do Rio de Janeiro e Baixada Fluminense, bem como as investidas aos sertões com vistas ao apresamento de indígenas e prospecção do interior, envolveram aprendizados, adaptações e reformulações técnicas que garantiam e estimulavam a expansão e conquista das novas áreas e alargavam a América portuguesa.

Quando Oliveira Júnior (2002, p. 78) afirma que “toda expansão vicentina, conhecida como expansão bandeirante, se ergueu sobre o convívio íntimo e o aprendizado intenso com as populações nativas”, ele dota de sentido a ação e o objeto, que compõem um par indissociável. Não à toa, ele analisa os aprendizados de modo imbricado às relações sociais.⁵ Na esteira de tal aprendizado, elaborou-se um conjunto de conhecimentos técnicos que favoreceu o avanço vicentino ao interior; “uma vocação para o caminho que se desdobra em movimento, em interações promovidas conforme os hábitos e os costumes da terra, dos

4 É por demais sabida a grande diversidade de configurações territoriais e culturais das possessões portuguesas na América. E, certamente, as diferentes composições das paisagens, bem como as tensões, os conflitos e projetos em disputa no interior da América portuguesa também eram reconhecidos por muitos dos agentes coevos que, desde o correr dos quinhentos até os finais dos setecentos, se afastaram da costa marítima e produziram um sem-número de incursões ao interior. Ao analisar as “descrições da América” produzidas nessa mesma quadra histórica, Heloisa Meireles Gesteira verificou a forte influência de uma “tradição da História Natural como modelo para conhecer e, em alguns casos, ordenar os objetos” dos territórios percorridos. Uma tradição que se espalhou, fortemente entre os inicianos, mas que não ficou constricta aos membros da Companhia de Jesus. Essa forma de produzir narrativas minuciosas dos “cenários naturais” como “elementos imprescindíveis para se bem conhecer os diferentes lugares, sua exata localização, sua geografia, seus habitantes e respectivos costumes” conferiam “a forte noção de uma unidade geográfica, o Brasil, que deveria se constituir como parte importante para a geopolítica de Portugal” (Gesteira, 2014, p. 3-5 e 28).

5 “Aprendizado marcado pela vivência dura e violenta, ambientada pela intimidade do compadrio e pela violência da escravidão, na qual a maioria dos povos indígenas foi dizimada, subsistindo apenas uns poucos, ignominiosamente assimilados ou simplesmente condenados ao desterro no interior do continente. Dessa interação desigual restou para os habitantes do planalto da capitania de São Vicente o conhecimento da terra como meio de sobrevivência e de consecução dos seus sonhos dourados” (Oliveira Júnior, 2002, p. 78).

índios, seguindo-lhes os passos e caminhando como eles”.⁶ Toda essa marcha ao interior punha na mesma trama as experiências e expectativas dos sertanistas e a política ultramarina lusa, cujo foco principal foi deslocado para o controle e a exploração da América portuguesa. Esses práticos do sertão foram pioneiros nas campanhas para o interior do continente, devassando o território e atingindo regiões que mais tarde passaram a compreender as zonas auríferas das Minas Gerais, o cerrado a oeste do Mato Grosso e Goiás e o vasto planalto do Guairá.

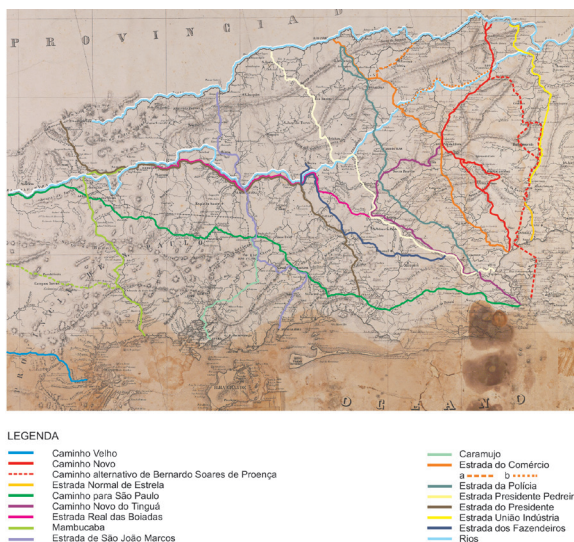
Para Novaes (2007, p. 59), “encontrado o metal precioso nas Minas Gerais, deu-se início à corrida para conquistá-lo e, em consequência, a construção de uma verdadeira rede de estradas, consolidada ao longo dos séculos seguintes”. Em fins dos seiscentos, aquele conjunto de trilhas percorridas pelos sertanistas foi amalgamado em uma rota que passou à historiografia como Caminho Velho, também conhecido por Estrada Real. Devido à grande extensão da via e o constante ataque de piratas e corsários aos portos de Angra dos Reis e Paraty, a Serra do Mar deixou de ser apreendida como uma barreira natural e foi alçada ao patamar de desafio possível. Sua topografia representava o ressaltado que precisava ser superado para ligar de forma ágil e segura a zona do ouro ao porto do Rio de Janeiro.

A combinação de saberes diversos forjados nas experiências anteriores permitiu que a aspereza das encostas fosse vencida e, em “1698, a Coroa Portuguesa tomou a decisão de abrir um novo caminho que interligasse o Rio de Janeiro às Minas Gerais”. Sua abertura foi rápida e “já em 1699, esta ligação [...] era praticável, embora somente tenha sido concluída por volta de 1704”. O novo caminho reduziu “a viagem entre o Rio de Janeiro e Vila Rica de 95 para 25 dias” (Novaes, 2007, p. 61-62). A empreitada de sua construção foi negociada com Garcia Rodrigues Paes, que recebeu “quatro sesmarias para si e uma para cada um de seus doze filhos”. No entorno dessas terras formou-se o povoado dos Apóstolos São Pedro e São Paulo, atual município de Paraíba do Sul (Muaze, 2015, p. 68). Naquele contexto de devassamento e expansão, o Médio Vale do

6 Para Sergio Buarque de Holanda (2014, p. 19), “é inevitável que, nesse processo de adaptação, o indígena se torne seu principal iniciador e guia. Ao contato dele, os colonos, atraídos para um sertão cheio de promessas, abandonam, ao cabo, todas as comodidades da vida civilizada”. Para ele, “o simples recurso às rudes vias de comunicação, abertas pelos naturais do país, já exige uma penosa aprendizagem, que servirá, por si só, para reagir sobre os hábitos do europeu e de seus descendentes”.

Paraíba e a Serra do Mar, de reserva de área para contato e apresamento de indígenas, de muralha a proteger o Rio de Janeiro, foram tornados caminho para a colonização e o povoamento.⁷ Foi no conjunto do reinvestimento de capitais em empreendimentos agrários que se iniciaram modificações na economia produtiva do Vale.⁸

Mapa 1 – Os caminhos antigos da província do Rio de Janeiro



Fonte: Novaes (2007, p. 60).⁹

7 Segundo Everardo Backheuser (1940), a Serra desenhava uma separação antropogeográfica que atravancou a integração do território fluminense, que só se completou com o desenvolvimento da economia cafeeiro-escravista e a instalação da malha ferroviária que cortava a baixada e o vale, no correr da segunda metade do século XIX.

8 “As terras compreendidas pelo Médio Vale do Paraíba no século XVIII e, particularmente, à porção ocidental do Médio Vale, foram regidas no período colonial pela política de terras proibidas, que visava interditar o contrabando de ouro e diamantes, o que, por sua vez, permitiu que populações indígenas continuassem a habitar a região até o início do século XIX. Não obstante, durante os setecentos, a Coroa portuguesa promoveu a ocupação de faixas dessa região por meio da concessão de sesmarias em dois grandes eixos. O primeiro corria grosso modo de sul a norte, ao longo do chamado Caminho Novo de Paes Leme, que ligava o porto do Rio de Janeiro às Minas Gerais. O segundo eixo dispunha-se em uma faixa de leste a oeste, em torno da Estrada Geral para São Paulo” (Marquese; Salles, 2015, p. 103).

9 Os autores agradecem a Adriano Novaes pela generosa disponibilização do Mapa 1 - Os caminhos antigos da província do Rio de Janeiro, bem como pela autorização de seu uso.

Ao longo do século XVIII, o Caminho Novo funcionou como tronco principal para uma série de novas passagens que a ele se ligavam. Segundo Novaes (2007, p. 62-64), por volta de 1723 iniciou-se a construção do “atalho conhecido como Caminho de Inhomirim, Caminho de Estrela ou Variante do Proença, mas seu nome oficial era Atalho do Caminho Novo”. O autor ainda nos informa que duas outras vias se originariam no Rio de Janeiro, ainda no século XVIII. Uma delas é o Caminho para São Paulo, ou Estrada Real de Santa Cruz, ligando o Rio de Janeiro a São Paulo de Piratininga. A outra estrada, denominada Rodeio, Caminho de Terra Firme ou ainda Caminho Novo do Tinguá foi aberta por volta de 1750; ela esteve na base da formação do povoado de Sacra Família do Tinguá e se encontrava com o Caminho Novo nas proximidades da Fazenda do Pau Grande.¹⁰ Uma variação desse caminho seguia em outra direção. De Belém, rumando na direção de Rodeio,¹¹ seguia em destino a “capela de Thomazes, entre os rios Pirai e Paraíba do Sul”, de onde era dirigido para “Barra Mansa e Campo Alegre da Paraíba Nova, atual Resende. Essa estrada aparece citada com a denominação de Estrada Real das Boiadas”.

O maior incremento das atividades de ocupação do solo e formação de vilas e cidades na região das Minas Gerais também favoreceu o maior desenvolvimento nas atividades portuárias do Rio de Janeiro, que se tornou a principal praça mercantil do Ultramar português, superando as tradicionais praças de Salvador e Recife no correr dos setecentos. A cidade foi tornada o principal ponto de encontro das rotas do mercado interno e o mais destacado entreposto comercial de todo Atlântico Sul. Já no início do século XVIII, a cidade do Rio de Janeiro era o centro de

10 O caminho de “Bernardo Soares de Proença perfazia o seguinte trajeto: do Cais dos Mineiros, hoje praça XV de Novembro, na baía de Guanabara, subia-se o rio Inhomirim até o Porto de Estrela, passava-se pela fazenda da Mandioca, que pertenceu a Langsdorff, e por fazendas do Córrego Seco (atual Petrópolis), Padre Correa, Secretário e Vila de Sebolás, encontrando-se, ao final, com o *Caminho Novo* em Santo Antônio da Encruzilhada”. Já o Caminho para São Paulo foi aberto em 1725, com o objetivo de transportar o ouro vindo das Minas de Cuiabá, no Mato Grosso, para os portos do Rio de Janeiro. O caminho passava por Santa Cruz, Itaguaí e São João Marcos; a seguir, prosseguia, entrando na Província de São Paulo por Bananal e, posteriormente, Areias, e conectando-se com o antigo caminho velho em Cachoeira Paulista. O Caminho de terra firme iniciava-se no Rio de Janeiro. Seguia em direção ao Engenho de Pedro Dias – onde o Guarda-Mor Pedro Dias Paes construiu a capela dedicada a N.S. de Belém e Menino Deus, atual Japeri e daí subia a serra do Tinguá (Novaes, 2007, p. 62-64; destaque no original).

11 Atuais municípios de Japeri e Engenheiro Paulo de Frontin, respectivamente.

uma economia regional que abarcava as três capitanias e estava cada vez mais conectada com a África, por meio do tráfico atlântico de escravos. No lugar, proprietários rurais e funcionários ligados à burocracia do governo se articulavam na composição da cidade como o centro do comércio colonial português. A capitania do Rio de Janeiro também passava por uma espécie de alargamento de sua fronteira agrícola, com o progressivo desenvolvimento da exploração de seu interior (Reis, 2020, p. 19-42).

A Baixada Fluminense ganhou maior impulso com o surgimento de alguns povoados que se edificaram aos arredores das crescentes plantações de cana-de-açúcar e criação de gado. Já no entorno dos caminhos que transpunha a Serra do Mar, iniciava-se a conjugação de doação de sesmarias e o desenvolvimento, em um momento inicial, de uma economia de passagem que, algumas das vezes, também era relacionada a uma ou outra produção mais robusta, a exemplo das “larguíssimas roçarias” de Garcia Rodrigues Paes (Andreoni [Antonil], 1976, p. 185). Nas bordas das estradas pipocavam ranchos de tropas e pequenos comércios que davam suporte à longa viagem entre as Minas Gerais, o centro comercial e porto da cidade do Rio de Janeiro. Por essas estradas, as tropas jamais passavam vazias. Era um comércio de mão dupla que fazia chegar ao porto a produção aurífera, por um lado, e à região das Gerais os alimentos, vestuários e muitos escravos.

Aos poucos, ia mudando o perfil da ocupação econômica e demográfica do Médio Vale do Paraíba, ou, ao menos, a sua intenção. Quando da abertura do Caminho Novo para as Minas, a partir do início do século XVIII, emergiu um conjunto de pequenos sitiantes e posseiros a margearem o caminho e suas variantes com pequenos pousos e tabernas e a servirem aos que se deslocavam no eixo do Rio de Janeiro a diversos povoados e vilas na região das Minas Gerais. A partir da segunda metade do século, já se pode encontrar algumas grandes unidades de produção de açúcar e aguardente, assim como de carnes e outros mantimentos, voltadas tanto para o mercado externo, quanto para o abastecimento interno, principalmente do Rio de Janeiro.

Abriu-se uma nova era de modal de transporte. Quando das primeiras expedições ao interior, negros da terra e do outro lado do Atlântico, em convivências prolongadas no interior das matas, seguindo por trilhas e picadas, serviram como carregadores de alimentos e outras quinqui-lharias (que não podiam ser muitas). Sobre suas cabeças ou em suas

costas eram amochiladas algumas das “mobílias móveis” e lá um ou outro utensílio para o preparo de algum alimento. Arcos e zarabatanas para caça e também para a defesa do grupo. Mas aqueles caminhos, “cujo trilhado, o incremento da população e a necessidade das comunicações foi com o andar dos tempos melhorando” deu ensejo a mudanças profundas no modo de transporte dos gêneros de alimentos, tecidos, mobílias, porcelanas, talheres, manufaturas diversas e mesmo alguns livros etc.

Esses carregadores foram convivendo com, e sendo substituídos pelas mulas. Desde ao menos a década de 1730, era cada vez mais comum a circulação de tropas muares pelo Caminho Novo e suas variantes, ao passo que decrescia a utilização de carregadores nativos ou africanos e afrodescendentes.¹² E não foram poucos os conhecimentos elaborados nessa “fila índia”, que se pode identificar nas tropas muares. São muitas as semelhanças do arquétipo gestual e comportamental atribuído a vicentinos e tropeiros. Vestimenta com couro, mobília móvel, a presença do cozinheiro, alimentos à base de farinha de milho e/ou mandioca etc.¹³

12 Para Natera (2010, p. 3), até meados do século XVIII “os cavalos e outros animais de carga eram raros”; por isso “a circulação de mercadorias por via terrestre foi feita no lombo de homens. Escravos, negros e índios formavam as tropas de carregadores que atuavam principalmente nos deslocamentos de São Paulo a Santos e de Minas Gerais à Bahia e ao Rio de Janeiro”. Segundo Schnoor (2005, p. 37) “a mudança do eixo econômico da colônia privilegiando os produtores do centro sul no abastecimento das Minas não foi causada somente pela mudança de rota. Os animais provenientes do Rio Grande do Sul desestabilizaram o fornecimento de gêneros realizado anteriormente a partir das barrancas do São Francisco. A região sulina fornecia gado em pé principalmente para o Rio de Janeiro e introduziu o burrão ou burro espanhol que era do tamanho de um cavalo. Trata-se do burro com sete palmos de altura sendo, portanto, maior e mais estruturado que o burro nordestino. A preferência por muares sulinos pelos tropeiros em 1771 traz aproximadamente três mil animais do sul”.

13 É importante recuperar a importante crítica feita por Alcir Lenharo sobre a generalização do arquétipo gestual e comportamental atribuído aos tropeiros. A bibliografia dá preferência ao panorama heroico sentimental do tropeiro, enquanto faltam análises do contexto mais amplo da sociedade. Para Lenharo (1992, p. 92), havia aqueles tropeiros que atuavam no transporte de cargas e mercadorias, mas havia também aqueles que atuavam na produção e circulação das mercadorias, assim como na vida política.

“Com obras feitas à medida que se iam tornando indispensáveis para o trânsito”

Para Sanches (1997, p. 150), a atividade de mineração deve ser compreendida para além da atividade em si. Ela foi parte estrutural da formação de um “complexo econômico regional, envolvendo Rio de Janeiro, Minas Gerais e, em menor escala São Paulo”. Complexo que, como apontou Lenharo (1992, p. 19-22), não desmoronou após a derrocada da exploração aurífera e de pedras preciosas. Segundo Schnoor (2005, p. 39), “os proprietários ligados à produção agrícola, ao tropeirismo, à condução e comércio de cavalares, muares e gado em pé não passaram dissabores com a aludida decadência das minas”. Diferente do que se possa imaginar, mesmo com a retração da produção aurífera de meados do século XVIII, intensificou-se o trânsito por aqueles caminhos. Nessa quadra histórica se deu a conversão de algumas zonas mineiras (principalmente as comarcas de Rio das Mortes e Rio das Velhas) e fração do Vale do Paraíba (principalmente nas bordas do Caminho Novo de Paes Leme e da Estrada Geral para São Paulo) em uma espécie de celeiro que contribuía para manter certo grau de segurança alimentar às populações da cidade do Rio de Janeiro.¹⁴

Com as reformas pombalinas e pós-pombalinas, a expansão das atividades agrícolas daquele instante favoreceu e foi favorecida pelas transformações globais da economia europeia com a ampliação da participação brasileira nos circuitos do comércio internacional.¹⁵ No bojo

14 Alcir Lenharo (1992, p. 20) categorizou três fontes de abastecimento para o Rio de Janeiro. Uma externa e duas internas: “a externa, cujas praças maiores eram Lisboa, Porto e o Prata; a interna, de cabotagem, cujos núcleos principais eram o Rio Grande do Sul, Santa Catarina e as áreas mais próximas da Corte, como Campos e Parati; a terceira fonte, também interna, era a circunscrita às rotas terrestres que alcançavam principalmente as capitanias de Minas e São Paulo e, através delas, os centros produtores de Goiás e Mato Grosso”.

15 Diante da situação muito desfavorável do Império português no contexto de competição internacional, circunstância agravada pelo terremoto que solapou Lisboa em 1755 e pelo declínio da extração aurífera iniciado na década de 1750, Sebastião José de Carvalho e Melo (marquês de Pombal em 1769) desencadeou um denso conjunto de reformas marcadas pela racionalização da administração e por um maior estímulo à produção de alimentos, inseridos com novo dinamismo no mercado exterior. Esse movimento histórico foi travejado pela crescente demanda por alimentos no noroeste europeu que se seguiu à Guerra dos Sete Anos (Marquese, Salles, 2016, p. 132-133).

dessas modificações, o empenho em racionalização da administração e ampliação da fiscalização e controle sobre o comércio mercantil reverberou na América portuguesa e favoreceu a ampliação do poder e influência dos grupos ligados aos setores comerciais que, inclusive, passaram a organizar e compor companhias de comércio mercantil e foram integrados ao quadro administrativo.¹⁶

Com a expulsão dos jesuítas e o confisco dos seus bens, as terras passaram para as mãos de fazendeiros e negociantes do Rio de Janeiro e de Minas. Segundo Oliveira (1999, p. 61-63), as “mudanças que marcaram, a partir de 1750, a política metropolitana e as condições do mercado internacional propiciadas pela produção manufatureira” contribuíram para uma substantiva alteração do lugar que o Rio de Janeiro passou a ocupar no quadrante do Império português, principalmente, a partir do incremento das lavouras de cana-de-açúcar, algodão, anil, tabaco e gêneros alimentícios “em terras devolutas, nas áreas ocupadas por posseiros e em sesmarias anteriormente pertencentes à Companhia de Jesus”.

E, assim, a prática de enveredar pelo interior da região sudeste da América portuguesa, aqueles percursos feitos a pé, à “paulista”, já não respondiam ao arco de interesses em jogo. O uso social que se fez dos caminhos coloniais, a exemplo da Estrada Geral para São Paulo e do Caminho Novo para as Minas Gerais e suas variantes, foi parte da experiência de modificação e amplificação do uso do transporte com muares. A condução de produtos por tropas de mulas, apesar de ser uma atividade já realizada no sul da América portuguesa, ganhou novos contornos, novas especificidades e esteve na base de uma maior circulação de pessoas, produtos e ideias; promoveu maior integração do território e representou uma nova configuração técnica que fez parte da produção socioespacial do Médio Vale do Paraíba.

Já não se tratava mais das trilhas de prospecção ao interior, percorridas por humanos (bípedes) marchando em “fila índia”. Os caminhos coloniais eram vias de circulação, cujos carregadores eram as mulas

16 Com amplo apoio de um poderoso grupo de comerciantes, a política de reorganização do Império português desencadeada por Pombal promoveu “a mudança da sede do vice-reinado para o Rio de Janeiro e os esforços para dinamizar a agricultura escravista da América portuguesa por meio do estímulo a novos produtos e à ocupação de áreas despovoadas” (Marquese, Salles, 2015, p. 106).

(quadrúpedes), com dimensões maiores e menor mobilidade corpórea que seus predecessores. As trilhas eram menos estreitas e contavam com alguns trabalhos de movimentação de terras para nivelamento das vias. A complexificação dos arranjos sociais de então fazia chegar à região das minas diferentes gêneros de alimentos, como o milho e a farinha de mandioca, feijão etc. Também foram deslocados gado em pé, varas de porcos, galinhas e mais víveres. Não tardou para que em algumas comarcas das Minas, a exemplo da de Rio das Mortes e Rio das Velhas, ocorresse forte produção de alguns desses gêneros. A produção ganhou escala e, já na metade dos setecentos, o fluxo foi invertido.

Figura 1 – Serra dos Órgãos



Fonte: RUGENDAS, Johann Moritz. *Serra dos Orgãos*. Disponível em: http://obdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon94994/icon94994_042.html. Acesso em: 27 set. 2022

Esse encaminhamento favoreceu a inserção do Médio Vale numa sequência de ocupação direcionada à implantação de culturas voltadas ao mercado de produtos coloniais, por um lado, e, por outro, acabou por favorecer a ocupação do solo com a produção de alimentos, muitas vezes voltada ao mercado interno. No compasso da colonização do território houve a formação de povoados e vilas, entrepostos comerciais, abertura de estradas de maiores dimensões e pequenas trilhas que começavam a retalhar a região e favorecer alguma circulação interna entre os povoados e os pequenos e médios sítios, além de algumas fazendas maiores que consorciavam a cultura de subsistência com a produção em larga escala de açúcar e aguardente, ou a criação de gado. O Médio Vale do Paraíba passou a reforçar a produção e a circulação de alimentos que garantiam a segurança alimentar da cidade do Rio de Janeiro e, ao mesmo tempo, colocava outros produtos, como algumas arrobas de café e grandes partidas de açúcar e aguardente no mercado externo. E, “com obras feitas à medida que se iam tornando indispensáveis para o trânsito”, tanto a forma como o conteúdo dos caminhos foram modificados. E no bojo desse processo tiveram início os primeiros experimentos de introdução da cultura cafeeiro-escravista em áreas de entorno da cidade do Rio de Janeiro e no Médio Vale do Rio Paraíba.

“Sem método e pouco duradouras, para satisfazer as necessidades do momento e sem providência para o futuro”

Desde o correr do século XVIII, e com forma mais definida a partir das reformas pombalinas, o centro-sul já ocupava papel destacado no conjunto do Império português. A região já era responsável pela maior fração dos rendimentos do Império; e seus colonos dominavam alguns dos principais circuitos dos gêneros coloniais postos no mercado mundial, via pacto colonial. Dominavam o mercado negreiro, já arrematavam concessões de obras públicas, a exemplo de abertura de estradas, e se imiscuíam na burocracia colonial. E a cidade do Rio de Janeiro ocupava papel central nesse arranjo. Com a transferência da Corte joanina, a antiga sede da América portuguesa foi catapultada a sede de um império que espriava seus domínios por quatro continentes. Se antes da chegada da Corte a cidade sede do vice-reino do Brasil era a praça de negócios

mais dinâmica de todo o Atlântico Sul, após 1808 seu papel foi muito dilatado (Marinho, 2018, p. 23).

A vinda da Corte de D. João para o Rio de Janeiro impactou em profundidade os arranjos anteriores. A instalação do aparelho do Estado facultou algumas das condições para o encontro de interesses de grupos de portugueses na colônia e de colonos por meio da organização do comércio de abastecimento do Rio de Janeiro; a justaposição dos mesmos com interesses agrários etc. Essa “interiorização da metrópole” foi mais que o “enraizamento” dos interesses dos colonizadores na colônia; foi uma nova síntese dos interesses dos colonos e dos colonizadores. Interesses soldados com a formação de sociedades em negócios, alianças políticas, arranjos de casamentos etc. (Dias, 1972; Mattos, 2004).

Os programas políticos que envolviam a introdução da cultura cafeeira de base escravista faziam parte dos enfrentamentos que marcavam a tessitura de projetos em construção e disputa. Nenhuma outra região sentiu tão de perto os benefícios da instalação da Corte de D. João VI no Brasil como o centro-sul. E nenhum outro lugar vivenciou tão aceleradas transformações socioespaciais como o Médio Vale do Paraíba e a cidade do Rio de Janeiro. A súbita ampliação de seu contingente populacional alargou a demanda por gêneros de alimentos, e o conjunto de produtos que chegavam ao Rio de Janeiro em lombos de mulas ou por meio da navegação de cabotagem não era suficiente, nem em quantidade, nem em variedade, em relação às demandas cada vez mais urgentes e emergenciais.

À beira de um cada vez mais evidente colapso no abastecimento de alimentos, aqueles homens que ocupavam postos-chaves na Corte joanina buscaram ampliar a capacidade de trânsito de produtos de Minas e São Paulo com reparos nas vias já existentes. Mas foram além e também apostaram suas fichas na expansão da zona de produção mais ou menos próxima à Corte com uma generosa política de doação de sesmarias associada à construção de

novas estradas. Duas dessas novas estradas, as do Comércio¹⁷ e da Polícia,¹⁸ foram fundamentais ao arranque da cafeicultura no Médio Vale do Paraíba (Salles, Borges, 2015).

Construída entre 1813 e 1817, a Estrada do Comércio foi resultado de esforços empreendidos por meio da Junta do Comércio, Agricultura, Fábrica e Navegação do Estado do Brasil e Domínios Ultramarinos. O projeto ficou a cargo do engenheiro militar Francisco José de Sousa Soares de Andrea (depois barão de Caçapava), que veio para o Brasil junto com a Corte joanina, em 1808, quando passou a compor o Corpo de Engenheiros da Corte. O naturalista francês Auguste de Saint-Hilaire (1938, p. 29) percorreu a estrada em 1822, quando anotou em seu diário de viagem que o “caminho foi aberto em ziguezague, com bastante arte. Construíram-se pequenas pontes para a passagem dos regatos e nos logradouros onde os desabamentos são de se temer, foram as terras escoradas”.

Já a construção da Estrada da Polícia ocorreu entre 1817 e 1820. Foi resultado do interesse de frações de comerciantes que, centrados na Corte do Rio de Janeiro, conseguiram a concessão de terras em Serra Acima. Para transformar esses interesses em políticas públicas, esse grupo

17 A estrada partia do Porto de Iguaçu, no rio de mesmo nome, próximo ao *Caminho Novo*, mas, em lugar de subir rumo a Paty do Alferes, tomava a direção mais para o sul, galgando a Serra do Mar, em trecho que foi chamado *Serra da Estrada Nova* – entre as serras do Tinguá e de Sant’Ana – e passando Vera Cruz, Massambará, até atingir as margens do Rio Paraíba do Sul. Daí dividia-se: um braço rumava rio abaixo, entrava pela Fazenda de Ubá, até encontrar o *Caminho Novo* e o *da Estrela*; o outro cruzava o rio, cuja travessia era feita por meio de balsa. Nesse ponto foi instalado um registro de mercadoria, que deu origem à localidade de Comércio. Desse local, a estrada seguia para o Porto dos Índios (nas margens do Rio Preto), mas antes, nas proximidades de Taboas, cruzava a *estrada aberta por Rodrigues da Cruz*, em 1801, que segue para a aldeia de N. Senhora da Glória de Valença, atual cidade de Valença, até atingir a Vila de Nosso Senhor dos Passos do Presídio de Rio Preto, na divisa da província de Minas Gerais (Novaes, 2007, p. 65).

18 Possuindo mais de vinte léguas de extensão, começava no Rio Pavuna e seguia por uma várzea de cinco léguas até iniciar a subida da Serra do Mar, no lugar denominado João Paulo; daí para cima, seguia pelos morros atravessando as serras de Santa Ana e Botaes, passava em Simão Antônio, próximo à Sacra Família do Tinguá, Serra do Mata Cães, aonde se chegava à fazenda de José Rodrigues Alves, onde mais tarde foi fundada a cidade de Vassouras. Daí prosseguia até as margens do rio Paraíba, onde foi construída uma ponte de madeira. Às margens desse rio encontra-se a grandiosa Fazenda Santa Mônica, dos marqueses de Baependy, cuja propriedade muito se beneficiou com a construção da estrada. De Santa Mônica a estrada tomava a direção da aldeia de Valença e, daí, passava pelas terras de Vianna, para pouco mais adiante atingir a Vila do Presídio de Rio Preto (Novaes, 2007, p. 66; destaque no original).

contou com a participação ativa de Paulo Fernandes Viana, que ocupava o cargo de intendente-geral da Polícia da Corte. Além de ele mesmo ter recebido sesmarias na região em 1812, mantinha vínculos estreitos com outras famílias que não apenas atuavam em diversos ramos de negócios, como o tráfico transatlântico de escravos e o comércio de açúcar e aguardente, assim como buscavam a aquisição e a expansão de terras na região. Ele foi casado com Luiza Rosa Carneiro da Costa, que era filha de Braz Carneiro Leão, um dos mais importantes negociantes da praça do Rio de Janeiro durante a primeira década do século XIX. As terras acumuladas por Vianna e pela família Carneiro Leão estendiam-se desde o Vale do Paraíba até a Zona da Mata Mineira.

Com a abertura das estradas do Comércio e da Polícia houve forte aceleração de concessão de sesmarias na região e em suas bordas foram estabelecidos dois dos mais importantes municípios cafeeiros do Vale: Vassouras e Valença (Salles, Borges, 2009). A despeito de sua aclimação e crescente cultivo no Vale do Paraíba, principalmente nas bordas da Estrada Geral para São Paulo, e que já estivesse nos cálculos dos produtos exportados através do porto do Rio de Janeiro, o café ocupava papel periférico, se comparado a outros gêneros produzidos na região em fins dos setecentos. Mas no início dos oitocentos a produção cafeeira da região foi ganhando escala. E o impulso definitivo deu-se com os desdobramentos da instalação da Corte no Rio de Janeiro.

Segundo os cálculos de Marquese e Tomich (2015), entre os anos de 1797 e 1811 as exportações brasileiras tiveram média anual de 400 toneladas. A abertura dos portos de 1808, como parte dos desdobramentos da instalação da Corte de D. João no Brasil, representou um ponto de inflexão histórica. Como uma das respostas à abertura dos portos, que garantiu a acoplagem mais direta entre os produtores, firmas de importação e exportação e o mercado mundial, deu-se o arranque definitivo da economia cafeeira no Vale do Paraíba.¹⁹ Já no início da década de 1820 o Brasil se colocou cabeça a cabeça com Cuba, que era o maior produtor mundial do gênero àquele instante.

19 Daí por diante, a média anual das exportações do gênero só fez crescer. Saltou para 1.500 toneladas no quinquênio 1812-1816, para 6.100 toneladas no quinquênio 1817-1821 e “nos anos da independência (1822-1823), a produção dobrou, chegando a 13.500 t, o que igualava o montante brasileiro ao que então se obtinha em Cuba” (Marquese, Tomich, 2015, p. 35).

O crescimento, de fato, se acelerou sobremaneira nos dez anos seguintes, quando a produção quadruplicou, de 13.500, em 1821, para 67.000 t, em 1833. [...] No início da década de 1830, o Brasil reinava como o maior produtor mundial, bem à frente dos demais competidores (Cuba, Java, Jamaica, Haiti) (Marquese, Tomich, 2015, p. 35).

O avanço da economia cafeeiro-escravista no Vale do Paraíba e a formação e expansão da classe senhorial são processos interdependentes. Foi sobre a força material e a riqueza geradas pela escravidão que repousaram os espaços das experiências e os horizontes de expectativas formuladas pelo conjunto de pessoas que seguiam construindo seus projetos, suas ambições de futuro. Que não apenas descobriram, mas também criaram os interesses que lhes permitiram a tessitura de alianças, ao mesmo tempo em que podiam enxergar os interesses que lhes eram divergentes. Enxergar projetos divergentes implicava também erguer os atores que os formulavam em grupo de oposição, a exemplo das investidas da diplomacia britânica contra o tráfico de escravos e da insatisfação de um grupo de comerciantes radicados na praça de negócios de Lisboa (Parron, 2015, p. 163-168). Nas tramas desse acontecer das vivências materiais, políticas e culturais operou-se a soldagem dos interesses e a construção e expansão da classe senhorial em derredor da construção e consolidação de um Estado nacional no exercício da direção política (Mattos, 2004).

Quando da necessidade de costurar uma ampla base de apoio para seu projeto político contra as determinações das Cortes de Lisboa, o príncipe regente D. Pedro se fiou nessas amplas redes de negócio e de família que articulavam as províncias de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, e que tinham na zona ocidental do Vale do Paraíba um de seus principais *loci*. Em abril de 1821, no episódio crucial da Assembleia na Praça do Comércio, Joaquim José Pereira do Faro, sesmeiro e cafeeiro em Piraí e Valença, fora eleito para a Junta Provisional que auxiliaria o regente na inspeção dos atos dos Ministros de Estado indicados por Lisboa. Algo semelhante pode ser observado na viagem realizada em março/abril de 1822 para Minas Gerais e, em especial, na viagem de agosto/setembro para São Paulo. A passagem de D. Pedro pelo Vale do Paraíba foi calculada com o objetivo de obter o suporte de todos os potentados em ascensão, que, com seus filhos, formaram a Guarda de Honra do príncipe regente (Marquese, Salles, 2015, p. 110).

Segundo Schnoor (2005, p. 190), nos “dois momentos decisivos – 9 de janeiro e 7 de setembro, Minas e São Paulo mandaram suas Cavalaria de Milícias – os Leais Paulistas e os Leais Mineiros, para defesa da permanência do Regente no Brasil e para oposição às tropas portuguesas, depois da Independência”. No caso de setembro, “estes senhores afiançaram sua opção política enviando como apoio quatro mil cavaleiranos armados, para defenderem o Príncipe e o Rio de Janeiro, caso o general Avilez resolvesse responder militarmente”.

Descendo a serra foram estacionar no Rancho Falso, entrada da Real Fazenda de Santa Cruz, a um dia de marcha do Rio de Janeiro. Nesta ocasião o passadio foi garantido por Antônio Dias Pavão, estabelecido em Itaguaí, vindo de Parati, que em 1822 já era um importante comerciante e fazendeiro. [...] Não ficou só nesta manifestação o apoio do povo de Serra Acima. José Luís Gomes informa ter sido o chefe do esquadrão que desceu para defender Sepetiba de um possível desembarque português (Schnoor, 2005, p. 191-192).

Não à toa, o “Escudo de Armas do Brasil, estabelecido em 18 de setembro de 1822, logo após a viagem de D. Pedro pelo Caminho Novo da Piedade [e quando lideranças de potentados rurais do Vale estacionaram esquadrões em Iguaçu, Rancho Falso e Sepetiba para defender a real pessoa do novo Imperador e a “Causa do Brasil”] pode ser tomado como um reconhecimento do peso crescente do café para a economia do império recém-fundado” (Marquese, Salles, 2015, p. 111; Schnoor, 2005, p. 167-194).

No acontecer da construção daquela nova síntese forjada no encontro dos interesses de um grupo de colonos negociantes de grosso trato e senhores de terras e escravos – enriquecidos no comércio por tropas, do negócio de gado, mulas chucras, do trânsito pelas estradas e controle de fração dos negócios de pousos e ranchos, na produção e venda de alimentos para o mercado interno e externo e que, desde a reforma pombalina, enredavam sua rede de poder no centro-sul a partir do Rio de Janeiro – com os interesses dos colonos enraizados com a instalação da Corte joanina, aqueles homens que já exerciam poder de fato, participaram da construção de um Estado Nacional, transformado em arena por onde exerceriam o poder de direito.

Para Schnoor (2005, p. 35, 166-198), todos os alistados na Guarda de Honra eram membros de importantes famílias do Vale ou com eles

mantinham entrelaçamento de negócios, casamentos e representações sociais. Schnoor (2005, p. 174) entende que a Guarda de Honra é uma importante feição das alianças entre grandes proprietários rurais, negociantes de grosso trato e burocratas que, em 1822, buscaram a “Monarquia Constitucional como forma de montar um Estado Nacional mantendo tais grupos familiares no controle da situação” e no derredor do Príncipe, estabeleceram “uma ordem excludente e escravocrata tornando o novo regime uma modernização conservadora”.²⁰

Os fazendeiros retiraram-se a suas vilas e freguesias depois do 7 de setembro, mas de 1822 a 1831 vão apoiar majoritariamente a monarquia constitucional como maneira de ordenar o país. Na Independência ficaram com Pedro I. Em 1831, mesmo na penumbra, terão um importante papel na renúncia de Dom Pedro I ao trono, e com a manutenção da ordem (Schnoor 2005, p. 191).

Ao longo desse transcurso as estradas foram transitadas por um crescente número de tropas muars, promovendo o traslado da produção cafeeira do Vale que crescia aos saltos,²¹ ao mesmo tempo em que fazia deslocar para o Vale, que também passava por uma continuada crescente demográfica, diferentes produtos, que iam desde gêneros de alimentos, como bacalhau, vinhos, azeite, sal etc., passando por mobiliários, tecidos, aparelhos de jantar etc., chegando até a itens de difícil transporte como pianos e vidrarias diversas. Além de sofrer com as intempéries, o constante pisoteio das mulas e a falta de manutenção contribuíram para a depauperação das vias. Apenas três anos após ser aberta ao trânsito, a estrada do Comércio já apresentava sinais de desgaste. Segundo Saint-Hilaire (1938, p. 29 e 51).

20 “O projeto de independência capitaneado por D. Pedro, enfim, contou com o suporte decisivo de uma série de agentes econômicos que operavam na zona compreendida pela antiga fazenda de Santa Cruz, tanto na Baixada como na Serra: grandes traficantes e negociantes, como Antonio Gomes Barroso e Joaquim José Pereira de Faro, bem como o crescente de proprietários escravistas que estavam abrindo fazendas ao longo do Caminho Novo da Piedade e nas terras serra acima que haviam pertencido a Santa Cruz – os irmãos Breves, José Gonçalves de Moraes, Hilário Gomes Nogueira, Brás de Oliveira Arruda, dentre outros” (Marquese, Salles, 2015, p. 111).

21 A partir da década de 1830, o Brasil passa a ocupar lugar significativo no mercado mundial de café, tornando-se o principal produtor no século XIX. Entre 1831 e 1833, a safra dobrou; em 1847 a produção chegou a 150 mil toneladas/ano; nos 1860, 225 mil toneladas/ano e, no final dos 1870, 350 mil. (Marquese, Tomich, 2015, p. 41).

desde que se franqueou a passagem, não só não se concluíram as partes apenas esboçadas, como não foram conservados os trechos já construídos. As águas já ali cavaram profundas covas e trarão a inutilização desta bela estrada se mais um ano decorrer sem conserva. [...] Em certos pontos tem o caminho apenas a largura necessária para uma mula carregada, defeito muito comum a toda essa estrada.

Como vimos, Saint-Hilaire já havia tecido algumas críticas à Estrada do Comércio, quando a percorreu em 1820. Ele apontou para a falta de conservação, a não conclusão de trechos esboçados e para sua pouca durabilidade diante das intempéries. Apesar de elogiar o método adotado para o trecho de subida da serra, Saint-Hilaire não deixou de apontar os defeitos. Dezoito anos depois, Paulino José Soares de Souza expressaria aproximações com o naturalista francês.

Apesar dessas aproximações, também é necessário reconhecer que há diferenças. Poucos anos separam as duas falas. Contudo, seus contextos são distintos. Diferente da configuração das décadas de 1810, quando o Vale passou por um processo de reocupação econômica e demográfica com a forte aceleração da doação de sesmarias e se iniciava o roteamento de novas áreas (Borges, Reis, 2014). E da década de 1820, quando nas propriedades mais antigas cada vez menos o cafeeiro e a cana seguiam sendo cultivadas em paralelo. No início da década de 1830, completa-se a transição para a cultura da rubiácea (Muaze, 2008). E chegou-se – nessa década – ao momento do aprofundamento do complexo cafeeiro em permanente processo de complexificação (Marinho, 2015, p. 204-205). Foi nesse novo contexto que Paulino José Soares de Sousa organizou a Diretoria de Obras Públicas, em 1836 e que, em seu relatório de 1838, qualificou as Estradas da Província do Rio de Janeiro como “sem método e pouco duradouras, para satisfazer as necessidades do momento e sem previdência para o futuro”.

Para Santos (2006, p. 102), “o objeto tem uma realidade *per se*, que vem da sua constituição material. Um objeto tomado isoladamente tem um valor como coisa, mas o seu valor como dado social vem de sua existência relacional”. Em sua constituição material, aquelas estradas da província do Rio de Janeiro, como conjunto de objetos técnicos “tem autonomia de existência, devida à sua existência corpórea, mas não tem autonomia de significação”. Citando Whitehead, Santos explica que “a mudança em um objeto vem das diferentes relações que mantém com

os diversos eventos”. E, assim, o autor afirma que “é desse modo que o espaço testemunha a realização da história, sendo, a um só tempo, passado, presente e futuro”. Com alguma aproximação com as categorias “espaços de experiências e horizontes de expectativas” de Koselleck, Santos cita E. Relph para complementar dizendo que “os lugares são, eles próprios, expressão atual de experiências e eventos passados e de esperanças no futuro”. E também é, nessa relação, que se podem observar as “idades de um objeto técnico”. E se perguntando sobre como enfrentar o problema da idade do objeto, “que é o seu conteúdo temporal”, Santos observa que o “objeto tem a idade da técnica que lhe deu origem, quer dizer, um objeto cibernético é jovem, enquanto a pedra lascada ou a pedra polida são velhíssimos objetos. Mas essa idade expressa em termos absolutos é a idade do objeto fora de contexto”.

De certo modo, a idade das estradas da província do Rio de Janeiro, se vistas sob o prisma da “técnica que lhe deu origem”, foram homogeneizadas por Paulino José Soares de Sousa, quando este afirma que “a maior parte das estradas da nossa Província, senão todas, foram do princípio, picadas sem sistema abertas em diversas direções pela necessidade”. Daí por diante, o então presidente da Província estabeleceu um *continuum* de ações que, de todo modo, não rompiam com a picada, como técnica original. Vimos, contudo, que as coisas foram e não foram bem assim. Ainda que com algumas semelhanças, também houve diferenças nas formas e nos conteúdos das estradas. Adaptações, reformulações, adesões etc. modificaram ora a forma, ora o conteúdo, ora a forma e o conteúdo das vias interiores da província. Mas, repetimos, como Santos observou, a “idade expressa em termos absolutos é a idade do objeto fora de contexto”.

A ideia de tempo é inseparável da ideia dos objetos e de seu valor. Mas existem complicações porque não se conhece a priori a duração – moral e física – das coisas, dos instrumentos de trabalho. [...] Muito mais difícil é discutir sobre a idade social do objeto. O envelhecimento moral depende de um jogo de fatores que não é conhecido *ex ante*, somente *ex post* (Santos, 2006, p. 102; destaque no original).

Eis aí a abissal diferença entre as anotações no diário de viagens de Saint-Hilaire, em 1820, e a enunciação de Paulino José Soares de Sou-

sa, na apresentação de seu relatório de 1838 à Assembleia Provincial.²² Muito antes da fala de Saint-Hilaire, já havia o queixume sobre a precariedade das estradas, sua pouca durabilidade em relação à ação da natureza ou do trânsito etc. Os queixumes eram constantes, mas não aludiam ao “envelhecimento moral” das vias. Entretanto, no encontro do global e do local, e nesse encontro, no contexto das disputas entre progressistas e regressistas, o tema ganhou novas feições.

Nas décadas de 1830 e seguintes, os queixumes sobre as condições físicas das vias continuaram a acontecer e de modo cada vez mais frequente. No entanto, essas reclamações já não ficavam contidas apenas às questões físicas, posto que começassem a ser enredadas ao envelhecimento moral das vias. Diante da crescente circulação de notícias sobre os caminhos de ferro – instalados de forma acelerada na Inglaterra e nos Estados Unidos, ainda no final da década de 1820 e já na década seguinte, em França, Bélgica, Cuba etc. – as vias interiores começaram a ser divulgadas como símbolos de atraso do Império (Marinho, 2008; Borges, 2020). Nesse momento já se começava a consolidar “certa percepção, principalmente entre o grupo letrado, a respeito das diversas transformações que ocorriam no Ocidente e, de um modo geral, mas não de forma homogênea, os membros de tal grupo compartilhavam a necessidade do ingresso no que consideravam como ‘modernidade’”; percepção muito complexificada na segunda metade do XIX (Marinho, 2018, p. 22). Mas no acirramento das disputas de fins da década de 1830, progressistas e regressistas se batiam. Os primeiros, “com os olhos na Europa” e nos Estados Unidos, entendiam que dali emanavam as verdades do conhecimento universal e as regras estáveis que, se transplantadas para o Brasil, poderiam colocar o Império no tempo do mundo civilizado. Os segundos, apoiados no sistema do justo meio, na bula das circunstâncias, tinham “os olhos na Europa e os pés na América” (Borges, 2020; Mattos, 2004).

E foi nesse contexto que se deu a constituição da Diretoria de Obras Públicas da Província. Essa diretoria era constituída por um corpo de até cinco engenheiros militares ou civis, podendo também ser nomea-

22 “Descobrir a identidade real sob a aparente diferenciação e contradição, e descobrir a substancial diversidade sob a aparente identidade, eis o mais delicado, incompreendido e, não obstante, essencial dom do crítico das ideias e do historiador do desenvolvimento histórico” (Gramsci, 2001, p. 206).

dos estrangeiros. Entre suas funções, esse corpo de engenheiros deveria produzir e organizar dados estatísticos, sistematizar informações sobre as mercadorias que passavam pelas estradas, a quantidade de bois, tropeiros etc. Deveriam, por assim dizer, produzir o reconhecimento das necessidades e, ao sabor das experiências e das circunstâncias, promover os ajustes necessários. Naquele momento da consolidação da ordem imperial escravista, com vistas à construção das bases de onde se erguia sua civilização, realizaram-se obras de intervenção nas estradas do Comércio e da Polícia (Borges, 2021).

Em meio ao apogeu da cultura cafeeira no Vale do Paraíba, para cumprir o papel de levar os trilhos até as margens do rio Paraíba do Sul e de lá desdobrar-se em direções opostas, com vistas a alcançar as províncias de São Paulo e Minas, nasceu, não sem conflitos, a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, a qual, embora não tenha sido a primeira ferrovia do Brasil, foi o resultado possível do processo de embates iniciados na década de 1830, entre diferentes concepções que se distinguiam tanto nos aspectos técnicos quanto nos políticos (Marinho, 2015). Das tensões em torno do caminho de ferro que iria transpor a Serra do Mar se formaram as bases para a implantação de ferrovias no Brasil. As estradas de ferro compunham parte da agenda das políticas públicas que envolvia as obras de infraestrutura, ou, como no linguajar de época, os “melhoramentos materiais”. Ferrovias e outros melhoramentos de infraestrutura, que já vinham sendo pensados desde a década de 1830,²³ começavam a sair do papel, ou melhor, foram retomadas a partir de 1848, em grande medida, a partir de uma linha política conservadora-modernizante,

23 A formação da Imperial Companhia Estrada de Ferro (ICEF) na década de 1840; a integração ferroviária do Médio Paraíba ao porto do Rio se deu por um sistema de *expertise* empresarial, tecnológica e gerencial desenvolvida por engenheiros e negociantes estadunidenses na obra da Baltimore-Ohio Railroad. Entre 1820-1830, o porto de Baltimore era responsável por estocar o café fluminense e prepará-lo para “interiorização” a Oeste, atravessando os Apalaches e em direção ao Vale do Ohio e, por conseguinte, o Vale do Mississipi. A experiência da Baltimore-Ohio Railroad inspirou o projeto de agregação do Paraíba ao porto do Rio através da Cordilheira do Mar. Os propósitos da Imperial Companhia – admitidos como política pública em 1852 e, portanto, na formulação da Estrada de Ferro D. Pedro II – são sincrônicos e consonantes aos interesses e conhecimentos de atores emersos na cadeia mercantil, que aglutinava em dois extremos os interesses da cafeicultura do Médio Paraíba e negociantes de *commodities* de Maryland (Marinho, 2018, p. 24).

impressa pela trindade Saquarema,²⁴ a exemplo do Decreto n. 641, de 26 de julho de 1852, que reorganizou a concessão de linhas férreas para integrar a Corte, a região do Vale do Paraíba e as províncias de São Paulo e Minas Gerais através da Serra do Mar (Borges, Marinho, 2018). Em consonância às formulações realizadas na década de 1840, a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II forjou uma associação entre engenheiros norte-americanos e proprietários do Vale para empreitar a dificultosa e dispendiosa segunda seção da estrada, que atravessaria a Serra do Mar. A interação desses grupos nacionais e estrangeiros na execução desse trecho (1858-1865) permitiu a formação do grande campo prático da nascente engenharia civil brasileira e de experiência empresarial para os primeiros empreiteiros ferroviários do país (Marinho, 2018, p. 24).

Figura 2 – Aterro Grande



Fonte: LINDE, Carlos. *Brasil: Estrada de Ferro de D. Pedro II. Aterro Grande*, perto do túnel grande ao lado do sul. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon326381/icon326381_11.htm. Acesso em: 27 set. 2022.

24 Mattos (2004, p. 12), em estudo sobre a construção do Estado imperial e a correlata constituição da “classe senhorial”, assinalou fortemente a importância da cidade do Rio de Janeiro quando escrevia “na Corte – a cidade do Rio de Janeiro –, estavam os olhos do poder; o Município Neutro era sua expressão administrativa”. Assim, a centralização do poder estabelecia em suas freguesias urbanas o primeiro dos círculos de ação dos dirigentes Saquaremas, e seu domínio se fazia mais forte e mais presente.

E foi no mesmo ano em que a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II iniciava as obras da travessia da serra que uma demanda que já vinha sendo pensada e ensaiada ganhou impulso. Por meio do decreto de 1º de março de 1858 fez-se a separação, estabelecendo que a Escola Militar da Corte fosse chamada de Escola Central e a Escola de Aplicação do Exército fosse denominada Escola Militar e Aplicação do Exército. A Escola Central foi destinada ao ensino das matemáticas e ciências físicas e naturais e também às doutrinas próprias da engenharia civil. No programa curricular de 1858 empregou-se pela primeira vez a expressão engenharia civil para nomear o curso e nele foi instituído o ensino de estradas de ferro. Da Escola Central saíam vários fundadores do Instituto Politécnico Brasileiro, criado em 1862 (Marinho, 2002).

Nesse instante, a engenharia civil encontrava-se estreitamente vinculada à expansão das condições de produção agrário-exportadora, portanto, vinculada igualmente aos agentes nela implicados. A conjuntura de sua criação guardava relações diretas e indiretas com a expansão capitalista e as concepções ideológicas burguesas de progresso, técnica e competência, que demandavam a formação de agentes técnico-científicos condicionados às funções mais complexas e, dessa maneira, dotados de capacidade para execução e direção de atividades vinculadas ao desenvolvimento econômico (Marinho, 2008).

Mas as imbricações entre as obras ferroviárias, em particular a da Estrada de Ferro D. Pedro II, com a institucionalização da engenharia civil e a ampliação do Estado imperial é tema para outro texto.

Referências

- ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu; Livraria Briguier, 1930.
- ANDREONI, João Antônio (André João Antonil). **Cultura e opulência do Brasil**. (Texto da edição de 1711). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976.
- ARANTES, Antônio Augusto. **Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural**. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- BACKHEUSER, Everardo. Da trilha ao trilho: contribuição para a conquista antropogeográfica da Baixada e Maciço Fluminenses. **Revista do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, n. 69, p. 102-124, set.-out. 1940.
- BORGES, Magno Fonseca. **Debates políticos dos transportes ferroviários no**

escravismo do Vale do Paraíba, 1826-1843. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

BORGES, Magno Fonseca. Através de rochedos, grotas e precipícios: Conrado Jacob de Niemeyer e as obras na Estrada do Comércio na ampliação da cultura cafeeiro-escravista (1835-1850). *Revista Águila*, v. XII, n. 24, p. 255-267, 2021.

BORGES, Magno Fonseca; MARINHO, Pedro E. Açodadas medidas: um contrato, dois decretos e a formação da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. 1855. In: ROCHA, Elaine P.; SILVA, Leonardo R.M.; REIS, Thiago S. (org.). **Mundos do trabalho e dos trabalhadores:** experiências e vivências no Brasil e no Caribe. Rio de Janeiro: Multifoco, 2018. p. 205-226.

BORGES, Magno Fonseca; REIS, Thiago de Souza dos. Implantação e ampliação da cultura cafeeira e a formação do Estado nacional. *Revista Mosaico*, v. 5, n. 1, p. 11-19, 2014.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo:** a história e a devastação da mata Atlântica brasileira. Tradução Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A interiorização da metrópole. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). **1822:** dimensões. São Paulo: Perspectiva, 1972. p. 160-184.

GESTEIRA, Heloisa Meireles. Descrições da América: história natural, circulação de ideias e a formação territorial do Brasil (séculos XVI ao XVIII). *Intellêctus*, v. 13, n. 2, p. 1-30, 2014.

GRAMSCI, Antonio. **Maquiavel, a política e o Estado moderno.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere, v. 1:** introdução ao estudo da filosofia, a filosofia de Benedetto Croce. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere, v. 2:** os intelectuais, o princípio educativo, jornalismo. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. Veredas de pé posto. In: QUEIROZ, Dinah Silveira (org.). **O livro dos transportes.** Seleção de textos organizada por Dinah Silveira de Queiroz. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação/Ministério dos Transportes, 1969. p. 66-68.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Monções e Capítulos de expansão paulista.** São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado:** contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto; Editora PUC-Rio, 2006.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O homem e a Guanabara.** Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística; Conselho Nacional de Geografia, 1964.

LENHARO, Alcir. **As tropas da moderação:** o abastecimento da Corte na forma-

ção política do Brasil, 1808-1842. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro/SMCTE, 1992.

MARASCHIN, Gabriel. **A construção da província: política fiscal e territorial na consolidação do Estado brasileiro, 1840-1850.** Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

MARINHO, Pedro E. **Engenharia imperial: o Instituto Politécnico Brasileiro (1862-1880).** Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2002.

MARINHO, Pedro E. **Ampliando o Estado imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888.** Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

MARINHO, Pedro E. **Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil Oitocentista.** *Topoi: Revista de História*, v. 16, n. 30, p. 203-233, 2015.

MARINHO, Pedro E. Linhagens da engenharia civil brasileira: associação, tecnologia e política. *Revista Brasileira de História da Ciência*, v. 11, n. 1, p. 21-36, 2018.

MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. A cartografia do poder senhorial: cafeicultura, escravidão e a formação do Estado nacional brasileiro, 1822-1848. In: MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. **O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão.** Rio de Janeiro: 7 Letras, 2015. p. 100-129.

MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. A escravidão no Brasil oitocentista: história e historiografia. In: MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. **Escravidão e capitalismo histórico: Cuba, Brasil, Estados Unidos.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016. p. 99-161.

MARQUESE, Rafael; TOMICH, Dale. O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial de café no século XIX. In: MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. **O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão.** Rio de Janeiro: 7 Letras, 2015. p. 21-56.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo Saquarema: a formação do Estado imperial.** 5. ed. São Paulo: Hucitec, 2004.

MUAZE, Mariana. **As memórias da viscondessa: família e poder no Brasil Império.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

MUAZE, Mariana. Novas considerações sobre o Vale do Paraíba e a dinâmica Imperial. In: MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. **O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão.** Rio de Janeiro: 7 Letras, 2015. p. 57-99.

NATERA, Rafael C. **A questão ferroviária no debate do Senado Imperial (1835-**

1889). Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010.

NOVAES, Adriano. Os caminhos antigos no território fluminense. *In*: LERNER, Dina; MISZPUTEN, Francis. **Inventário das fazendas do Vale do Paraíba Fluminense – fase I**. Rio de Janeiro: Inepac; Instituto Cultural Cidade Viva, 2007. p. 53-78.

OLIVEIRA, Cecília H. **A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)**. Bragança Paulista: Ícone; Universidade São Francisco, 1999.

OLIVEIRA JÚNIOR, Paulo C. **Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)**. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

PARRON, Tâmis Peixoto. **A política da escravidão na era da liberdade: Estados Unidos, Brasil e Cuba (1787-1846)**. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

PINTO, Clarice P. F. **Estado, economia e poder: a política de obras públicas na província do Rio de Janeiro**. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

REIS, Thiago de Souza dos. **Mineiros, roceiros, tropeiros e capitalistas: trajetória e formação da Família Teixeira Leite em uma economia de transição (São João Del Rei e Vassouras, séculos XVIII E XIX)**. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

SALLES, Ricardo. **E o Vale era o escravo: Vassouras, século XIX: senhores e escravos no coração do Império**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

SALLES, Ricardo. **Nostalgia imperial: escravidão e a formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ponteio, 2013.

SALLES, Ricardo; BORGES, Magno Fonseca. Vassouras, 1830-1850: poder local e rebeldia escrava. *In*: CARVALHO, José Murilo de; NEVES, Lúcia Bastos. **Repensando o Brasil do Oitocentos: cidadania, política e liberdade**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 437-460.

SALLES, Ricardo; BORGES, Magno Fonseca. A morte do barão de Guaribu. Ou o fio da meada. *In*: MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. **O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão**. Rio de Janeiro: 7 Letras; Faperj, 2015. p. 197-241.

SANCHES, Marcos Guimarães. **Proveito e negócio: regimes de propriedade e estruturas fundiárias no Brasil: o caso do Rio de Janeiro entre os séculos XVIII e**

XIX. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1997.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SCHNOOR, Eduardo Cavalcanti. **Na penumbra: o entrelace de famílias e negócios (Vale do Paraíba, 1770-1840)**. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

SILVA, Antonio de Moraes; BLUTEAU, Raphael. **Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (v. 2: L-Z)** Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789.

SOUSA, Paulino José Soares de. **Relatório de presidente de província, do ano de 1838**. Rio de Janeiro: Typografia Amaral & Irmão, 1851.

ZUQUIM, Maria de Lourdes. **Os caminhos da Bocaina: uma questão agrária ambiental**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

Como citar o capítulo:

MARINHO, Pedro; BORGES, Magno. Das trilhas aos trilhos: as vias interiores, o Vale do Paraíba cafeeiro-escravista, a formação e a consolidação do Império do Brasil. *In*: DOMINGUES, Heloisa Maria Bertol; ALMEIDA, Marta de (Org.). **Ciências e tecnologias num Brasil (in)dependente**. Brasília, DF: Editora IBICT, 2025. Cap. 10, p. 281-313. DOI: 10.22477/9788570131737.cap10