



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
UNIRIO - CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS

Programa de Pós-Graduação em História



VANESSA CRISTINA MELNIXENCO

**FRIBURGO & FILHOS: TRADIÇÕES
DO PASSADO E INVENÇÕES DO
FUTURO (1840 – 1888)**

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – UNIRIO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS – CCH
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL – PPGHS/UNIRIO

VANESSA CRISTINA MELNIXENCO

FRIBURGO & FILHOS: TRADIÇÕES DO PASSADO E INVENÇÕES DO FUTURO
(1840 – 1888)

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Prof^a Dr^a Keila Grinberg

Rio de Janeiro
Março de 2014

517f Melnixenco, Vanessa Cristina
Friburgo & Filhos: tradições do passado e invenções
do futuro / Vanessa Cristina Melnixenco. – Rio de Janeiro,
2014.
227 f.: Il.

Orientadora: Prof^a. Dra. Keila Grinberg.
Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade
Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro - UNIRIO,
Centro de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós-
Graduação em História Social – PPGH, 2014.

1. Família Clemente Pinto. 2. Tecnologia 3. Cafeicultura.
I. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. II.
Título

CDD: 929.02

VANESSA CRISTINA MELNIXENCO

**FRIBURGO & FILHOS: TRADIÇÕES DO PASSADO E INVENÇÕES DO FUTURO
(1840 – 1888)**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Prof^a Dr^a Keila Grinberg

BANCA EXAMINADORA

Prof^a Dr^a Keila Grinberg (Orientadora) - UNIRIO

Prof^a Dr^a Marieta de Moraes Ferreira - UFRJ

Prof^a Dr^a Mariana Muaze - UNIRIO

Prof^o Dr^o Ricardo Salles - UNIRIO

Agradecimentos

Durante a realização desta pesquisa tive a oportunidade de conhecer e conviver com pessoas especiais que dedicaram um pouco de seu tempo e compartilharam seus saberes comigo sem os quais este trabalho não alcançaria êxito.

Gostaria de agradecer, primeiramente, à professora Dr^a Keila Grinberg que proporcionou a mim o privilégio de sua companhia ao longo desses dois anos de pesquisa, por meio do qual pude aprender mais sobre o ofício de historiador. Através de nossas conversas e discussões informais, cresci com seus conselhos repletos de experiência. Muito obrigada pela paciência e carinho dedicados a esta dissertação!

Agradeço, da mesma forma, aos professores Ricardo Henrique Salles, Mariana de Aguiar Ferreira Muaze e Marieta de Moraes Ferreira que aceitaram prontamente ao convite para comporem a banca examinadora desta pesquisa. Suas leituras atenciosas, indicações de bibliografia e ricas discussões, contribuíram de forma significativa para o resultado deste estudo.

Devo um agradecimento especial aos professores Pedro Eduardo de Mesquita Marinho, Marta de Almeida, Claudia Regina Andrade dos Santos, Lúcia Grinberg, Heloísa Bertol Domingues e Heloísa Gesteira, pelas disciplinas ministradas ao longo do curso e por sempre estarem disponíveis para contribuir com conselhos.

Aos colegas do mestrado agradeço por terem me proporcionado momentos tão agradáveis através do compartilhamento de ideias, palavras, risadas e, até mesmo, dúvidas e angústias. Sou grata por ter convivido com pessoas tão grandes intelectualmente e tão simples em suas atitudes. Tenho certeza de que cada um terá um lugar significativo em minhas memórias, trazendo-me bons sentimentos e lembranças desse tempo!

Agradeço, também, às instituições de pesquisa que disponibilizaram seus acervos e a seus respectivos funcionários que deram apoio e auxílio. Devo um agradecimento especial ao Nova Friburgo Country Clube, na pessoa de Antonio Baptista Filho, que me proporcionou a primeira experiência com pesquisa documental na época da graduação e que, desde então, tem contribuído de diversas formas para minha formação. Agradeço igualmente à Fundação Casa de Rui Barbosa, especialmente a Dr^a Ana Maria Pessoas dos Santos, que me propiciou a oportunidade de estar em um local voltado à pesquisa onde pude conviver e aprender com pessoas que concorreram de forma relevante para meu crescimento profissional.

Devo minha sincera gratidão a Marcello Cardoso Monnerat, proprietário da fazenda São Clemente, e a Álvaro Antônio Sagulo Borges de Aquino, pelo imensurável apoio que dedicaram a esta pesquisa, através de conversas e sugestões e, principalmente, pela disponibilização de seus acervos e acolhimento das diversas visitas à fazenda.

Agradeço, também, à Luanda Jucyelle Nascimento de Oliveira que, mesmo não tendo acompanhado o processo de confecção desta dissertação, foi responsável por me apresentar à pesquisa acadêmica e, principalmente, à família Clemente Pinto, tema pelo qual tomei gosto e agora me dedico.

À Lilian Barretto sou extremamente grata por todo carinho, confiança, apoio e amizade que me ofereceu e que se fortaleceram ainda mais durante o período deste estudo. O simples ato de reconhecimento pelo mencionar de seu nome é a prova de que toda a sua dedicação pelo engrandecimento da cultura brasileira não foi em vão. Obrigada por estar ao meu lado e me permitir aprender com toda a sua experiência.

A Luiz Fernando Dutra Folly devo o maior dos agradecimentos. Foi ele a primeira pessoa que me incentivou a seguir a carreira acadêmica, insistindo que eu concorresse ao mestrado. E, se não bastasse tamanho apoio, perdeu muitas horas de seus dias me ajudando a decifrar e interpretar documentos, lendo e discutindo meus escritos, redescobrimos os caminhos para as antigas sedes das fazendas ou desvendando os rastros da *Estrada de Ferro de Cantagallo*. Devo admitir que se me dedico com tanto afinco ao tema desta pesquisa, é graças aos testemunhos que dele recebi, um profissional que se entrega com amor ao seu ofício.

Não poderia deixar de agradecer aos meus pais, Mauro Sérgio e Vera Lúcia Melnixenco, por não medirem esforços no apoio e incentivo aos meus planos e, também, à minha tia Wanda Fracasso e minha prima Silvania Fagundes Galvão que sempre demonstraram preocupação e compaixão pelo empenho dedicado a este trabalho.

Sinto-me grata pelo carinho de meus amigos, especialmente de Fabíola do Amaral Abreu, Nice Nóbrega, Rita Paiva, Matheus Moliari, Amazile López e de meu namorado Vinícius Prado da Fonseca. Sou, da mesma forma, agradecida à contribuição, em maior ou menor escala, de Livia Py Klein, Camila do Canto Tatagiba, Priscilla Ramos da Silva, Helena Sevilha e Marcelo Guimarães de Araújo.

Agradeço, finalmente, à CAPES pelo auxílio da bolsa de estudos que permitiu a dedicação exclusiva a esta pesquisa e, também, ao Programa de Pós-graduação em História Social da UNIRIO e seu corpo docente que me acolheram e confiaram no potencial deste trabalho.

A todos, um afetuoso e sincero obrigado!

(...)

*Contra as barreiras o homem cede e chora
mas quando chega a hora da razão, de
tal modo usa a mão que neste mundo
se torna o deus segundo.*

*Deus segundo, milagre do maior,
domina o seu redor, escala os céus,
os torna seus – sabe medir beleza
na natureza.*

(...)

*Domina o mar e os ventos – todo o mundo
navega ao fundo – vê, desbrava, prende*

(...)

*E sabe, astuto,
ao couro mudo – e aos papéis dar voz;
faz com que a nós o tempo se distinga:
dá ao cobre língua.*

*Dá ao cobre língua pois tem divina alma.
Símio e urso têm palma – porém não engenho,
o fogo ferrenho, o manejar, só
o homem pode esse voo alçar.*

(...)

Tommaso Campanella, 1622

*O gozo supremo podes alcançar
De o mar altivo forçares a recuar,
De ao oceano limites impor
E até longe o obrigar a regredir.
Ponto por ponto, está tudo elaborado;
Eis meu desejo: quero realizado!*

Johann Wolfgang von Goethe, 1819

Resumo

Por volta de meados do século XIX observa-se a introdução de processos mecânicos de beneficiamento de café nas fazendas da província do Rio de Janeiro. A disseminação dessas máquinas na cafeicultura tem como efeitos principais poupar trabalho escravo e melhorar a qualidade do produto. A região de Cantagalo, também é palco dessas inovações científicas graças ao pioneirismo da família Clemente Pinto que instala máquinas em suas propriedades. O presente trabalho tem por objetivo tratar sobre a introdução de *machinismos* nas fazendas de café da região oriental do Vale do Paraíba e suas conjunturas durante a segunda metade do século XIX, tomando as propriedades da família Clemente Pinto situadas no município de Cantagalo-RJ, como estudo de caso. Ao estudar o lugar da família Clemente Pinto na memória e história da Região Serrana fluminense, analisaremos o processo de industrialização, através da configuração e dos *machinismos* inerentes às propriedades, tendo em vista a formação econômica da região. Buscaremos compreender as relações entre o uso da tecnologia e a construção da nação moderna articulada ao desenvolvimento regional, e compreender o lugar do trabalho nas memórias construídas nas fazendas e o potencial transformador da ciência aplicada ao trabalho das máquinas.

Palavras-chave: Clemente Pinto, tecnologia, cafeicultura

Résumé

Vers le milieu du XIX^e siècle, il est l'introduction du traitement mécanique des plantations de café dans la province de Rio de Janeiro. La diffusion de ces machines dans la labour du café a comme principal effet d'épargner le travail esclave et d'améliorer de la qualité du produit. La région de Cantagalo, accueille également ces innovations scientifique dû à le pionnierism de la famille Clemente Pinto qui installe des machines dans leurs propriétés. Ce document vise à répondre à l'introduction de machines dans les plantations du café de la région de l'Est du Vale do Paraíba et leurs circonstances pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, en prenant la propriété de la famille Clemente Pinto située dans la municipalité de Cantagalo - RJ, comme étude de cas. L'étudie le place de la famille Clemente Pinto dans la mémoire et l'histoire de la région des montagnes fluminense, nous analysons le processus d'industrialisation , à travers la configuration et le maquinaria inhérentes les propriétés, en vue de la formation économique de la région. Nous essayons de comprendre la relation entre l'utilisation de la technologie et de la construction de la nation moderne articule avec le développement régional, et de comprendre le lieu de travail dans les mémoires intégrées dans les exploitations agricoles et le potentiel de transformation de la science appliquée à le travail de les machines.

Mots-clés: Clemente Pinto, technologie, café

Lista de ilustrações

FIGURA 01: “Certão ocupado por índios bravos”.

FIGURA 02: Subida da serra.

FIGURA 03: Detalhe do itinerário da viagem de John Mawe a Cantagalo.

FIGURA 04: Reconhecimento do rio de Macacu e da estrada que conduz à Nova Friburgo.

FIGURA 05: Colônia de Nova Friburgo.

FIGURA 06: Detalhe da área central de Cantagalo com destaque para as construções.

FIGURA 07: Vista da parte central da cidade de Cantagalo em 1857.

FIGURA 08: Negros trabalhando na roça.

FIGURA 09: Fazenda de um suíço de Cantagalo.

FIGURA 10: Planta da cidade de São Pedro de Cantagalo.

FIGURA 11: Brasão de Armas do 1º Barão com Honras de Grandeza de Nova Friburgo.

FIGURA 12: Carta topográfica de meia légua de terras em quadra no sertão do Cantagalo.

FIGURA 13: Primeiros Barões de Nova Friburgo.

FIGURA 14: Antonio Clemente Pinto, Conde de São Clemente.

FIGURA 15: Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, Conde de Nova Friburgo.

FIGURA 16: Comendador Jacob van Erven.

FIGURA 17: Inauguração da primeira seção da *Estrada de Ferro de Cantagallo*.

FIGURA 18: Planta e perfil da *Estrada de Ferro de Cantagallo* de 1863.

FIGURA 19: Trolha de prata.

FIGURA 20: Esquema do sistema *Fell*.

FIGURA 21: Seção transversal dos trilhos do sistema *Fell*.

FIGURA 22: Esquema representando o sistema *Fell*.

FIGURA 23: Fotografia das engrenagens do chassi de uma locomotiva do sistema *Fell*.

FIGURA 24: Locomotiva encomendada por Bernardo Clemente Pinto Sobrinho.

FIGURA 25: Locomotiva utilizada na Estrada de Ferro do Monte Ceniz.

FIGURA 26: Estação de Nova Friburgo.

FIGURA 27: Gravura retratando a inauguração da segunda seção da *Estrada de Ferro de Cantagallo*, em dezembro de 1873.

FIGURA 28: Gravura retratando a descida da Serra pela locomotiva *Fell*.

FIGURA 29: Fotografias das locomotivas e trilhos *Fell* da metade do século XX.

FIGURA 30: Planta baixa esquemática da Fazenda Areas.

FIGURA 31: Vista frontal da casa nobre da Fazenda Areas.

FIGURA 32: Vista posterior da casa nobre da Fazenda Areas.

FIGURA 33: Vista superior da casa do administrador e do hospital da Fazenda Areas.

FIGURA 34: Tela da Fazenda São Clemente.

FIGURA 35: Esquema indicando o sistema de fazendas satélites.

FIGURA 36: Detalhe da Carta Corográfica da Província do Rio de Janeiro.

FIGURA 37: Desenho esquemático da estufa inventada por Jacob Van Erven.

FIGURA 38: Anúncio dos ventiladores Duprat da loja Van Erven & Irmãos.

FIGURA 39: Mapa esquemático com a localização das propriedades do Barão de Nova Friburgo em Cantagalo.

SUMÁRIO:

Introdução.....	13
 Capítulo 1 - Cantagalo: o eldorado do café (1786–1857).....	18
1.1 - A conquista dos “Sertões do Macacu”.....	18
1.2 - Vila de São Pedro de Cantagalo: o farto celeiro da terra fluminense?.....	35
 Capítulo 2 - Sob as asas da águia: Os Clemente Pinto (1807–1914).....	54
2.1 – A família Clemente Pinto.....	55
2.2 – Os príncipes do café.....	64
2.3 – O engenheiro Jacob van Erven.....	69
2.4 - Casa Friburgo & Filhos: as sociedades comerciais e o avanço no escoamento do café...74	
2.5 - A <i>Estrada de Ferro de Cantagallo</i> (1857–1873).....	77
 Capítulo 3 - Ciência e tecnologia em Cantagalo (1840–1888).....	100
3.1 – A fazenda.....	101
3.2 - Família, indústria e território.....	107
3.3 – A “segunda escravidão”.....	111
3.4 – O cotidiano dos escravos.....	112
3.5 – Colonização.....	120
3.6 - O velho e o novo: tradições e inventos.....	125
3.7 – O Café Friburgo.....	127
 Conclusão.....	139
 Fontes e Bibliografia.....	142
 Anexos.....	152

Introdução

As duas epígrafes que antecedem esta fala foram escritas por homens muito distantes entre si no tempo. A primeira delas é de autoria do italiano renascentista Tommaso Campanella (1568–1639) e, a outra, foi retirada da obra-prima intitulada *Fausto* do alemão Johann Wolfgang von Goethe (1749–1832). Essas citações foram aqui reunidas, pois tratam de um tema muito similar: a inteligência própria ao ser humano e a capacidade que ela lhe dá de dominar a natureza.

Essa dominação do meio só é possível pela aplicação do saber na confecção de objetos que auxiliam ou, até mesmo, substituam a força humana. A colocação de uma roda em frente a padiola, por exemplo, permitiu ao ser humano a invenção do carrinho de mão, ferramenta que reduz pela metade o número de indivíduos necessários para o transporte de pequenas cargas. Tal modificação pode nos parecer de pouca significância diante da sua simplicidade, mas sabemos que ela só foi alcançada devido ao desenvolvimento de experiências de milhares de anos (WHITE JR., 1985, p. 91).

Este trabalho pretende tratar dessas relações entre o saber humano e sua aplicação na natureza, mais precisamente, a invenção e emprego de maquinários na lavoura. Para tanto, delimitamos um tempo e um espaço e, também, os personagens que atuam nesses territórios. Nossa pesquisa se desenvolve no decorrer do século XIX, mais precisamente no período do Segundo Reinado brasileiro. Fixamos a data limite entre 1840 e 1888, período que compreende o princípio, o desenvolvimento e o auge da adoção de tecnologias. Trabalhamos com uma região que, ainda hoje, se chama Cantagalo, município localizado no interior do Estado do Rio de Janeiro. Esta localidade alcançou grande fama, nacional e internacional, durante o oitocentos, graças a monocultura extensiva de café. Ali, as matas deram lugar às plantações e os morros ficaram tomados de cafeeiros; humildes casebres transformaram-se em portentosas casas; e simples agricultores tornaram-se grandes capitalistas.

O personagem de maior destaque na região foi o fazendeiro-capitalista Antonio Clemente Pinto, o Barão de Nova Friburgo. Juntamente com seu sócio, o engenheiro Jacob van Erven, buscou alternativas para a otimização da produção de café em suas fazendas através da invenção e introdução de *machinismos* no beneficiamento do produto. Enquanto a maioria dos cafeicultores continuava arraigada às antigas tradições de produção, o Barão de Nova Friburgo e o Comendador Jacob van Erven apostavam em novas tecnologias. Os filhos do Barão, Antonio Clemente Pinto, Conde de São Clemente, e Dr. Bernardo Clemente Pinto

Sobrinho, Conde de Nova Friburgo, deram continuidade a sua iniciativa e tornaram-se, também, empresários ilustres, rompendo as barreiras de Cantagalo e conquistando distinção por todo o Império brasileiro.

São esses personagens e suas relações sociais com o meio o tema principal deste trabalho. Trazemos ao longo dessas páginas muitos documentos que até então não haviam sido utilizados em outras pesquisas e que nos causaram muitas surpresas e dúvidas. Porém, tão importante quanto o material que tínhamos em mãos, foram os questionamentos que fizemos para interpretá-los. Como disse o célebre historiador Jacques Le Goff (1990), um documento, visto como monumento, traz consigo muitas informações além daquelas que estão impressas no papel: valores, ideias e comportamentos daqueles que o produziram. E a função do pesquisador é saber interpretá-las. Por isso, a elaboração de uma hipótese inicial foi fundamental para a orientação da pesquisa em busca de uma comprovação final.

Nosso objetivo partiu de um fato estabelecido: o poder conquistado pela família Clemente Pinto na região de Cantagalo durante o século XIX e de que forma poderíamos entender o processo que o consagrou. E, mais do que isso, entender de que forma esse mesmo poder influenciou ou veio a influenciar as relações sociais na região. Concluímos, inicialmente, que o cerne da questão estava na maneira como a família lidava com seus investimentos, principalmente na aposta de utilização de *machinismos* no beneficiamento de café, tornando-se este assunto o foco de nossas discussões.

Não obstante o tema aqui apresentado se delimitar à região de Cantagalo, estamos convictos de que ele revela muito da história do Brasil Império. A expansão do café nesta região e o fazer-se de uma classe senhorial estão intrinsecamente ligados à formação do Estado nacional oitocentista. Através do “ajuste do foco para nível local” (SALLES, 2011) é possível enxergar aquilo que escapa à macro-história tradicional.

O estudo da família brasileira é muito comum na historiografia. Existem diferentes abordagens sobre o tema, sendo muito comum àquelas ligadas às relações do cotidiano. Ao analisarmos os Clemente Pinto especificamente, optamos por trabalhá-los através de suas atividades comerciais e industriais, pois acreditamos que foi por meio desses segmentos que esta família conquistou influência e poder durante o século XIX, além de contribuir para o desenvolvimento da região de Cantagalo e Nova Friburgo. A discussão em torno da invenção e introdução de *machinismos* nas fazendas da família Clemente Pinto nos levou a trilhar os caminhos da História da Técnica e da Tecnologia. Seus precursores foram os historiadores

franceses Marc Bloch, Lefebvre de Noëttes e Lucien Febvre e os norte-americanos Abbott Payson Usher, Lynn White Jr. e Lewis Mumford (GAMA, 1985, p. 3). Invariavelmente, a História da Técnica e da Tecnologia está vinculada à História da Ciência, tema relativamente novo na academia brasileira e que vem ganhando cada vez mais adeptos. Dessa forma, pudemos articular nosso tema através da especificação da História da Ciência relacionada à metodologia do estudo de caso, concordando, como enaltecido por Ciro Flamarion S. Cardoso (1979, p. 29), com a “necessidade de não efetuar um corte artificial entre o aspecto analisado e o contexto histórico-social total em que se insere”.

Apesar de toda a sua relevância para o Império brasileiro, a história de Cantagalo foi ofuscada pelo brilho de outros municípios do Vale do Paraíba. Numerosos são os estudos sobre Vassouras e Valença, por exemplo. É certo que as pesquisas referentes a Cantagalo e região estão ganhando espaço na historiografia, mas ainda são ínfimas se comparadas aos municípios do Vale do Paraíba ocidental. Acreditamos que a ruralidade ainda é um tema de grande importância para se conhecer o passado brasileiro e, procuraremos demonstrar neste trabalho, o papel e relevância de Cantagalo neste contexto.

Esta pesquisa divide-se em três capítulos. O primeiro deles é intitulado “Cantagalo: o eldorado do café (1786–1857)” onde é apresentada a trajetória histórica da região de Cantagalo desde a sua efetiva ocupação até o auge de sua produção cafeeira. Buscamos abordá-la através de múltiplos caminhos por meio dos quais os aspectos político, econômico, social e cultural pudessem entrelaçar-se e tornar mais compreensível o quadro das transformações sofridas na região. Isso foi possível devido ao confronto de fontes que pudessem trazer nova luz ao tema. Neste capítulo utilizamos correspondências, ofícios, alvarás e requerimentos de carta de sesmaria que permitiram um conhecimento mais aprofundado dos primórdios de Cantagalo e, principalmente, testemunhos de viajantes estrangeiros que estiveram na região durante o século XIX. A importância do relato de viagem como fonte de pesquisa está na riqueza de informações a respeito do cotidiano, dos costumes e dos aspectos políticos e econômicos do local. Alguns desses registros nunca foram trabalhados na literatura dedicada à região, sendo, portanto, inéditas neste trabalho. Este primeiro capítulo é responsável pela situação do leitor diante de uma região historicamente construída e que se apresenta de suma importância para a compreensão da continuação do trabalho.

“Sob as asas da águia: os Clemente Pinto (1807 – 1914)”, capítulo segundo, articula-se sobre questões biográficas a respeito da família Clemente Pinto, tratando de seus principais negócios e investimentos, com especial destaque para a casa comissária Friburgo & Filhos e a construção da *Estrada de Ferro de Cantagallo* e, principalmente, a ascensão e distinção da família na região, tomando as figuras de Antonio Clemente Pinto, Barão de Nova Friburgo e seus filhos, os Condes de São Clemente e Nova Friburgo, como destaques. Utilizamos, para tanto, a abordagem prosopográfica que consiste na investigação das características pessoais de um grupo de atores por meio do mapeamento de suas redes de relações sociais e suas atuações em um território específico (STONE, 1971). Estudaremos, também, a figura do engenheiro Jacob van Erven, sua sociedade com o Barão de Nova Friburgo e sua influência sobre a família Clemente Pinto por meio de seus incentivos a implantação de melhorias nas fazendas a fim de aperfeiçoar a produção de café. Neste capítulo analisamos documentos como inventários, requerimentos, levantamento de bens, carta de sentença de medição e demarcação de sesmaria e, principalmente, periódicos do século XIX, entendendo-os como enunciadores de discursos e expressões de seus redatores, e também como agentes históricos, por influenciar e intervir em processos e episódios, não sendo simples “reflexos” das estruturas, mas protagonistas importantes de processos históricos, não apresentando, portanto, neutralidade em suas informações (MOREL, 2003, p. 9; SANTOS, 2011, p. 185).

O terceiro e último capítulo, intitulado “Ciência e tecnologia em Cantagalo (1840 – 1888)”, analisa o processo de invenção e introdução de tecnologias no beneficiamento de café nas propriedades da família Clemente Pinto localizadas em Cantagalo. Por conseguinte, discutimos sobre a constituição dessas fazendas, pensadas como unidades de produção, considerando suas disposições e estruturas como consequentes da solidariedade familiar criada pelos Clemente Pinto com a intenção de preservar o patrimônio do grupo. Dessa forma, optamos por trabalhar tais questões por meio do conceito de família, não delimitando o assunto por personagens específicos, pois consideramos que a rede de influência conquistada foi articulada pelos Clemente Pinto em conjunto. Portanto, não seria possível compreender os fios dessa tessitura em separado. Para a contextualização dessas questões utilizamos o conceito criado por Dale Tomich denominado “segunda escravidão”, por meio do qual pudemos articular as ideias sobre a manutenção do monopólio de terra, monocultura de exportação, conservação do trabalho compulsório e contratação de colonos estrangeiros.

Esta pesquisa procura contribuir para a discussão de um período cheio de ambiguidades e contradições como o foi o século XIX, época em que se buscava pela

modernidade mas não se desfazia do arcaico, ansiava-se pelo futuro mas receava-se a mudança, onde as “invenções do futuro” conviviam em meio as “tradições do passado”. Foram essas contradições que buscamos ilustrar no título deste trabalho juntamente com referência à família Clemente Pinto, por meio do nome de sua casa comissária, a firma Friburgo & Filhos. Além de ser a representação máxima dos negócios familiares também nos remete a uma linguagem simbólica, como uma referência aos filhos da terra de Nova Friburgo e Cantagalo, herdeiros do passado e das mudanças que os Clemente Pinto possibilitaram para a região. A ligação das palavras pelo sinal tironiano, mais que uma simples nomenclatura, nos parece, aqui, termos associados em que um está profundamente imbricado ao outro. Portanto, a história de Nova Friburgo, Cantagalo e região, só tem significado por ter sido estabelecida e vivenciada pelos agentes sociais que travaram suas relações nesses espaços.

Estamos conscientes de que a “elaboração teórica do passado jamais se completa”, como bem disse Paul Singer (1980, p. 12), mas, por intermédio deste trabalho, procuramos trazer para o debate historiográfico velhas questões com novos olhares, reinterpretando problemas presentes por meio de nova luz. De certo, haverá lacunas que esperamos preencher em projetos futuros, ou quem sabe, tais omissões venham a ser sanadas por outros pesquisadores. O que esperamos somente, é que este trabalho venha a contribuir de forma significativa para um melhor conhecimento da família Clemente Pinto e seu papel na história brasileira.

Capítulo 1

Cantagalo: o eldorado do café (1786–1857)

Em meados do século XIX o Brasil é o maior produtor mundial de café, hegemonia alcançada desde a década de 1830. A rubiácea representava mais de cinquenta por cento de todos os produtos exportados pelo Império tornando-se, assim, a base econômica do Estado nacional em construção. O principal polo de produção cafeeira no Império era a região do Vale do Paraíba fluminense, do qual fazia parte a Vila de São Pedro de Cantagalo. O presente capítulo busca apresentar a trajetória histórica dessa região desde sua efetiva ocupação até o auge de sua produção cafeeira. Para tanto, buscamos abordá-la através de múltiplos caminhos por meio dos quais os aspectos político, econômico, social e cultural pudessem entrelaçar-se e tornar mais compreensível o quadro das transformações sofridas na região.

O primeiro subtítulo intitulado “A conquista dos ‘Sertões de Macacu’” tratará sobre o isolamento e a tardia ocupação da área iniciada somente na década de 1780 por contrabandistas de ouro. Em seguida, abordaremos a ocupação formal do lugar impulsionada pelas atividades de mineração e como essa mesma empresa fracassou, cedendo suas terras, mão-de-obra e esperanças à agricultura. Destacaremos, também, a criação da colônia suíça de Nova Friburgo e de que forma ela terá influência sobre o desenvolvimento de Cantagalo. A partir daí, será esquadrinhado o princípio do cultivo de café em Cantagalo através do confronto de fontes que possam esclarecer o tema.

No segundo subtítulo designado “Vila de São Pedro de Cantagalo: o farto celeiro da terra fluminense?”, trataremos do desenvolvimento da região pela expansão do cultivo do café através da análise, principalmente, de testemunhos de viajantes estrangeiros que estiveram nos domínios de Cantagalo durante o século XIX. Finalizaremos a abordagem do capítulo parafraseando Alberto Lamego, questionando a contribuição de Cantagalo para a economia do Império em construção e se ela realmente tornou-se um “farto celeiro da terra fluminense”.

1.1 A conquista dos “Sertões do Macacu”

Os “Sertões do Macacu” compreendiam, no século XVIII, a área hoje ocupada por treze municípios localizados entre a Serra do Mar e o rio Paraíba do Sul¹. Essa região era

¹ São eles: Bom Jardim, Cachoeiras de Macacu, Cantagalo, Carmo, Cordeiro, Duas Barras, Macuco, Nova Friburgo, São Sebastião do Alto, Santa Maria Madalena, Sumidouro, Trajano de Moraes, Teresópolis, que compõem a região denominada de centro-norte fluminense.

assim denominada por ser cortada pelo rio Macacu, considerado o mais importante rio a desaguar na Baía de Guanabara, sendo o maior em extensão e em volume d'água, tendo sido navegável em determinadas áreas em tempos remotos².

Apesar de sua proximidade com a cidade do Rio de Janeiro, os Sertões só seriam formalmente ocupados em fins do século XVIII. Até então, eram habitados por índios das tribos Coroados, Puris e Coropós (ERTHAL, 1992, p. 15). Muitas são as versões para justificar a tardia ocupação do local. Uma delas enfatiza o determinismo geográfico, alegando que as íngremes montanhas compostas por uma densa floresta, foram um dos principais fatores que impediram o desbravamento e ocupação do local. Todavia, há um consenso entre os pesquisadores deste período³, que o principal motivo responsável pelo retardo da efetiva ocupação se deveu ao fator político.

Com a descoberta de ouro em fins do século XVII na região que viria a ser chamada de Minas Gerais, a Metrópole portuguesa tratou de isolar a área, fechando todos os caminhos, exceto os oficiais, que pudessem conduzir até as jazidas, para que dessa forma fosse evitado o trânsito de contrabandistas, já que as pedras preciosas tornar-se-iam a principal fonte orçamentária da receita portuguesa. Qualquer tentativa de abertura de vias paralelas ou alternativas seria punida como crime de lesa-majestade.

Especial enfoque também receberam as áreas que pudessem dar acesso ao litoral e permitir aos contrabandistas a saída ilícita do metal. Para tanto, procurando evitar o contrabando com mais rigidez, a Coroa portuguesa delimitou a região existente entre as minas descobertas e o litoral que banhava a capitania do Rio de Janeiro, como “Arias Proibidas”, ordenando, através de um alvará de 1733, que quem ousasse invadir tais áreas seria punido rigorosamente (ERTHAL, 1992, p. 27). Com o objetivo de que o território fosse definitivamente evitado, a Coroa fazia correr o rumor de que essas áreas eram habitadas por índios botocudos⁴ que, como afirma Warren Dean, “havam adquirido uma reputação, imerecida mas útil, de canibais” (1996, p. 168). Tal subterfúgio foi difundido com veemência pela administração colonial, ao ponto de, na confecção da carta topográfica de 1767 da

² Para maiores informações sobre o rio Macacu ver Acácio Ferreira Dias, *Terra de Cantagalo*. Subsídio para a História do Município de Cantagalo, 2 ed. Cantagalo, Prefeitura Municipal de Cantagalo, 1979. 41p.

³ ERTHAL (1992); SOARES (2006); LAMEGO (2007).

⁴ Definição genérica e pejorativa dada pelos europeus aos indígenas falantes do dialeto “Gê” que portavam batoques labiais.

capitania do Rio de Janeiro, de autoria do Sargento-mor Manoel Vieira Leão, as áreas proibidas serem denominadas como “Certão ocupado por índios bravos”⁵ (FIGURA 1).

No entanto, a severidade das medidas metropolitanas em relação a extração do ouro, os pesados impostos que deveriam ser pagos e os pedágios nas rotas oficiais, incentivavam ainda mais as atividades de contrabando. Aqueles que aderiam ao ofício clandestino com o intuito de fugir às extorsões das autoridades atuavam mais comumente em bandos, para mútua proteção e sobrevivência, e se afastavam dos contatos com os aglomerados urbanos, refugiando-se em florestas (DEAN, 1996, p. 109).

Para as autoridades governamentais, todas as barreiras impostas, seriam suficientes para afastar a clandestinidade dos Sertões do Macacu. Todavia, a partir de meados do século XVIII, a Metrópole passa a receber correspondências que relatavam atividades clandestinas nesses Sertões. A primeira delas, datada de 1765, informava que dois frades carmelitas haviam sido aprisionados por mineração ilegal de ouro nos sertões do rio Macacu. Ao saber do fato, o então Vice-Rei do Estado do Brasil, D. Antônio Álvares da Cunha, o Conde da Cunha, ordenou que as propriedades que existissem o mais próximo da Serra e que pudessem dar entrada aos Sertões, deveriam ser evacuadas e suas casas demolidas⁶.

Contudo, como enalteceu seu sucessor, Luís de Vasconcelos e Sousa, “ficando aquelas vizinhanças todas dezertas, por isso mesmo vierão a ficar mais abertas, e prontas para se entrar pelos mesmos Sertoens, sem que houvese [quem] vigiase, e delatase qualquer intento dos que pretendessem extrahir oiro d’aqueles lugares prohibidos”. As providências tomadas pelo Conde da Cunha só fizeram tonar público o que muitos ignoravam, “excitando mais a cubiça de vêr, e aproveitar humas Minas”. Com finalidade de diminuir os danos que essa medida poderia causar, o Conde da Cunha enviou guardas para patrulharem a área e suas vizinhanças, no entanto, esta providência se mostrou insuficiente, já que a região a ser vigiada era grande

⁵ LEÃO, Manoel Vieira. *Cartas Topograficas da Capitania do Rio de Janeiro mandadas tirar pelo Ill^o e Ex^o Sr. Conde da Cunha Capitam General e Vice Rey do Estado do Brazil*. 1767. 4, 14, 15 p. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.

⁶ OFÍCIO do conde da Cunha, a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informando que remetera presos para Lisboa, os frades carmelitas Vicente Ferreira e Custódio de São Luís, acusados de mineração ilegal de ouro nos sertões do Rio Macacu, no descoberto da Serra dos Órgãos, capitania do Rio de Janeiro. 9 de novembro de 1765. Acervo Arquivo Histórico Ultramarino.

demais para o número de funcionários disponíveis, ficando muitas passagens e rios, vulneráveis⁷.

Com a decadência das jazidas de Minas Gerais no último quartel do setecentos, os contrabandos tonar-se-ão mais frequentes e, não obstante as medidas protecionistas, os Sertões do Macacu passarão a ser invadidos por garimpeiros que buscavam novas lavras. Conforme exposto pela historiadora Márcia Motta,

a palavra sertão era sempre associada à noção de vazio, “a barbárie, e a selvageria, graças ao fato de ser um lugar habitado por índios e quilombos”. Como um local a ser conquistado, o sertão era o palco privilegiado para os exploradores, ciosos de ouro e riqueza das terras ocupadas por aqueles não reconhecidos como legítimos ocupantes (2009, p. 183, 184).

O principal grupo clandestino dessa área, provavelmente alcançou seu destino na década de 1770, aproximadamente, e ali se manteve até 1786 quando foi, enfim, derrotado pelas autoridades. Esse grupo era chefiado por Manoel Henriques, vulgarmente chamado como Mão de Luva, “o qual he bem conhecido por ser aleijado da mão direita e trazer sempre na mesma huma luva calçada”⁸. Manoel Henriques e seus companheiros atravessaram o rio Paraíba do Sul, vindo a explorar seus afluentes, em especial os rios Grande, Macuco e Negro (CARVALHO, 2013, p. 23).

O pequeno núcleo formado no local pelos contrabandistas, logo transformou-se em arraial. Segundo um ofício de 1784 enviado por Luís de Vasconcelos e Sousa ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, o arraial era composto por cerca de 200 moradias, habitadas por famílias com crianças já naturais do local. A subsistência do povoado provinha de plantações locais, em especial o cultivo de milho e feijão. Havia monjolos para confecção de farinha e criavam-se galinhas e porcos. De acordo com este mesmo ofício, a roça de Mão de Luva era denominada “d’El Rey”, talvez uma espécie de provocação a Coroa, a quem o grupo desrespeitava a partir do momento em que extraía riquezas sem nenhum controle fiscal, legal ou régio⁹. Além disso, o arraial também era

⁷ OFÍCIO de Luís de Vasconcelos e Sousa a Martinho de Melo e Castro, sobre as minas de ouro de cachoeiras de Macacu, mencionando que elas já eram conhecidas desde os meados do século XVIII, tendo sido sua exploração proibida pelo conde da Cunha. 25 de agosto de 1781. Acervo Arquivo Histórico Ultramarino.

⁸ OFÍCIO de Luís de Vasconcelos e Sousa a Martinho de Melo e Castro, informando a evacuação dos contrabandistas estabelecidos no sertão de Macacu, conforme as medidas tomadas em conjunto com o governo de Minas Gerais, e prendendo-se o chefe principal do grupo, o “Mão de Luva”. 14 de setembro de 1786. Acervo Arquivo Histórico Ultramarino.

⁹ OFÍCIO de Luís de Vasconcelos e Sousa, a Martinho de Melo e Castro, sobre as extrações de ouro nas minas situadas próximas as Cachoeiras de Macacu, distrito do Rio de Janeiro. 28 de agosto de 1784. Acervo Arquivo Histórico Ultramarino.

abastecido por um comércio entre os faiscadores e habitantes de Minas Gerais, responsáveis por fornecer os mantimentos faltantes e também mão-de-obra escrava. Todavia, não era permitido a esses comerciantes alcançar o núcleo populacional, sendo interditados por Mão de Luva no meio do percurso, para que dessa forma, o vilarejo não viesse a ser descoberto.

Foi através do aprisionamento de um desses ambulantes, que as autoridades passaram a ter informações mais precisas em relação ao grupo clandestino que habitava os sertões das Minas de Macacu, como o local passou a ser chamado. Os depoimentos certificavam que, além de ouro, eram extraídos prata, diamantes e pedras preciosas. A mercadoria era transportada do arraial através de caminhos que conduziam a Santo Antônio de Sá (atual Cachoeiras de Macacu e Itaboraí) até o porto do Rio de Janeiro. Contudo, ainda seriam necessários dois anos para que o arraial fosse descoberto e seus integrantes presos. Essa demora deveu-se ao forte esquema de proteção dos habitantes do arraial clandestino unido às dificuldades de atravessar as matas e serras; à localização incerta do local e; aos conflitos entre as autoridades de Minas Gerais e Rio de Janeiro de como suceder a invasão¹⁰.

Em alvará datado de 2 de março de 1785, a rainha D. Maria I ordenou a prisão sem julgamento dos contrabandistas e extraviadores e que as terras por eles habitadas fossem divididas entre obedientes vassalos, para que se estabelecesse no local uma exploração regular e legal do ouro e demais riquezas. Ordens do secretário de estado da Marinha e Ultramar também exigiam o envio de tropas para ocupar e guarnecer os postos, passagens e entradas para as Minas de Macacu. Apesar de tais minas serem localizadas na capitania do Rio de Janeiro, ficou a cargo das autoridades de Minas Gerais o estudo e invasão do local¹¹.

Seguindo as exigências metropolitanas, o governador de Minas Gerais, D. Luiz da Cunha, designou o Sargento-Mor do Regimento dos Dragões, Pedro Affonso Galvão de São Martinho, juntamente com Manoel Rodrigues da Costa, Coronel do Primeiro Regimento de Cavalaria de Auxiliares do Rio das Mortes, realizar uma diligência para averiguar a região das minas, objetivando conhecê-la. Também foi ordenado ao alferes Joaquim José da Silva Xavier, mais tarde cognominado “Tiradentes”, perito em levantamentos mineralógicos e estratégico-militares, a missão de registrar em relatório a configuração do terreno, a

¹⁰ Sobre os desentendimentos entre as duas capitanias ver Sebastião A. B. de Carvalho, *O Tesouro de Cantagalo, A odisseia de Mão de Luva nos Sertões de Macacu*, [1991] 2. ed, Nova Friburgo, CEPEC, 2013, 33p.

¹¹ OFÍCIO (minuta) de Martinho de Melo e Castro a Luís de Vasconcelos e Sousa, ordenando que prenda os contrabandistas e extraviadores, cujo líder é Manoel Henriques, que estão contrabandeando o ouro descoberto nos sertões de Macacu. 8 de janeiro de 1785. Acervo Arquivo Histórico Ultramarino.

localização e condições de navegabilidade dos rios, além de investigar o potencial aurífero da região (CARVALHO, 2013, p. 39).

De acordo com o sociólogo Sebastião Carvalho (2013, p. 42), D. Luiz da Cunha também fez uso de um subterfúgio para enfraquecer a resistência dos contrabandistas das Minas de Macacu. Elaborou uma “carta de engano” na qual prometia clemência ao povo local e legalização da mineração. Todavia, como já se intitulava a carta, essas promessas eram falsas e, na verdade, o objetivo real era o total extermínio das atividades dos habitantes da região, com intenção de que as terras fossem distribuídas a pessoas livres, possuidoras de suficiente mão-de-obra escrava para lavrar as datas que lhes seriam doadas. Dessa forma, os moradores do arraial das Minas de Macacu tornaram-se mais vulneráveis com as promessas de clemência e legalidade.

No dia 13 de maio de 1786, a tropa enviada por D. Luiz da Cunha para reconhecimento da região, encontrou o Descoberto e, aguardando o anoitecer, invadiu o arraial, desarmou os habitantes, e dessa forma, rendeu a todos. Mão de Luva e mais doze companheiros, juntamente com seus respectivos escravos, foram aprisionados. Todavia, os registros oficiais não tratam da condenação dos contrabandistas. Segundo Tschudi (1980, p. 87), naturalista e médico que viria a visitar o local setenta anos após sua invasão, tratando a respeito de Mão de Luva, afirma que este foi preso, transportado para o Rio de Janeiro e daí deportado para o Rio Grande do Sul, onde morreu, em 1824 ou 1825. Seu enforcamento no Rio de Janeiro ou seu degredo para a costa africana não passariam de boatos infundados.

Ao estarem de posse do arraial, toda a produção agrícola, animais e ouro, foram confiscados. O total de ouro em pó apreendido foi de 680 oitavas e $\frac{3}{4}$. Só não havia mais quantidade do metal, pois uma frota acabara de deixar as minas em direção ao porto do Rio de Janeiro. A pedido do Sargento-Mor, todo o vilarejo foi queimado e destruído para que não resistisse nenhuma memória do garimpo clandestino (CARVALHO, 2013, p. 62).

Para a incorporação do novo território à política colonial, foi criada pela Portaria de 9 de outubro de 1786, a freguesia denominada “Canta Gallo”. Os documentos oficiais não justificam o porquê da modificação da denominação de Minas de Macacu para Cantagalo. De acordo com o depoimento do mineralogista John Mawe (1978, p. 98), o primeiro estrangeiro não português que temos notícia de ter visitado a região, no ano de 1809, alegou que as tropas enviadas com a missão de invasão do garimpo não sabiam ao certo sua localização. Só lhes

foi possível descobri-lo, pois ouviram o canto de um galo, o que denunciava a presença de seres humanos nas imediações, pelo qual puderam se orientar e chegar ao dito arraial.

Assim que a invasão se mostrou bem sucedida, o governo metropolitano tratou de estabelecer contingentes policias e de abrir estradas oficiais para o arraial. Fundou-se a Casa de Registro do Ouro destinada à arrecadação do quinto, nomeação de funcionários e organização de todo o aparato responsável pelo controle da mineração. As áreas proibidas foram desinterditadas e autorizado o seu aproveitamento por meio de distribuição de datas minerais para vassalos. Seguindo o regimento oficial da administração colonial, a concessão de datas só poderia ser efetuada àqueles com recursos suficientes, capazes de assegurar o êxito do empreendimento sem ônus para o erário público. Além da identidade do pretendente a receber a doação, era indispensável a comprovação do número de escravos que pretendia empregar no garimpo (ERTHAL, 1992, p. 60).

A quantidade de pretendentes a receber uma área para explorar superou as expectativas do Superintendente Desembargador. Para solucionar a questão, ele recorreu ao sorteio das datas disponíveis, não sem antes separar uma para a Fazenda Real, outra para o Vice-Rei, outra para si próprio, uma para seu irmão e mais uma para o Tenente da Cavalaria Auxiliar de Minas. Inicialmente, foram 33 lotes de 30 braças quadradas, que deveriam ser trabalhados por 12 escravos cada. Não muito tempo depois, mais 50 datas seriam concedidas, desta vez contando com 900 braças de quadra. (CARVALHO, 2013, p. 90).

No local onde outrora dera lugar ao arraial de Mão de Luva, nascia um vilarejo formado por inúmeras pessoas que para lá rumaram ávidas pelas riquezas que poderiam conquistar. Foi construída uma igreja votada ao Santíssimo Sacramento, ao redor da qual foram edificadas as novas moradias (TSCHUDI, 1980, p. 88). No entanto, os garimpeiros logo descobririam que as minas não eram tão ricas como se propalava, não correspondendo às expectativas. As descobertas de metais eram raras, tornando-se uma atividade prejudicial e não lucrativa. Relatórios sobre o ouro em pó provenientes das minas de Cantagalo apontavam como causa das pobres descobertas a exploração clandestina do bando de Mão de Luva que haviam exaurido os depósitos. O próprio Governo, depois de alguns anos de muitos prejuízos, optou por desistir da empresa.

O Governo gastou, em vencimentos de funcionários, serviço de fiscalização, etc., nos anos de 1786 a 1803, a quantia de 79 contos e 419 mil réis. A renda foi de 16 contos e 713 mil réis (...). As despesas atingiam a 4 contos e 808 mil

réis, dando assim um déficit anual de 633 mil réis (TSCHUDI, 1980, p. 87,88).

Diante da frustração com as atividades mineradoras, muitos garimpeiros abandonaram suas lavras. As autoridades governamentais, assistindo ao malogro da empresa, passaram a estimular a agricultura, aproveitando-se das terras em abundância e mão-de-obra disponível e cada vez mais ociosa com a decadência da mineração. Apoiar o cultivo era uma alternativa saudável para evitar mais prejuízos aos cofres reais. Além disso, Cantagalo localizava-se próximo a cidade do Rio de Janeiro, podendo ser um grande fornecedor de alimentos para os habitantes cada vez mais numerosos da capital da colônia.

O fomento à agricultura iniciou-se com a concessão de sesmarias por parte da Coroa. Tal sistema foi instituído em Portugal durante o século XIV com o principal objetivo de promover a agricultura por meio de concessão de terras incultas e abandonadas com a obrigatoriedade de serem cultivadas. Segundo a pesquisadora Márcia Motta (2009, p. 17) há grandes indícios de que as sesmarias doadas tornavam-se domínio perpétuo e inalienável, transformando-se numa propriedade de fato e de direito¹².

Essa mesma estratégia foi utilizada pela Coroa portuguesa para incentivar a ocupação de seus domínios ultramarinos. Sendo um subterfúgio para a colonização, apresentava-se, dessa forma, como instrumento de poder. O ato de outorgar sesmarias era antes de tudo, político. O papel do Estado português de concessor de terras era uma forma sutil, porém habilidosa, de legitimar o seu poder àqueles que recebiam sua graça, através da submissão destes à Coroa, o ponto mais alto da hierarquia social (MOTTA, 2009, p. 122).

As cartas de sesmarias eram preferencialmente concedidas a fidalgos ou a quem dispusesse de meios para aproveitar a terra, ou seja, possuir um número mínimo de escravos ou posses que lhe permitissem investir na produção. Dessa forma, a grande maioria da população era excluída de usufruir este benefício (MUAZE, 2010, p. 314, 316). Essa característica de distribuição de sesmarias dilatou ainda mais as categorias sociais, “se intitular senhor de terra, chancelada como mercê, era uma distinção que mantinha não apenas sua eficácia simbólica, mas – enquanto honraria – produzia a diferença concreta entre aquele que tinha o título e aquele que não o tinha” (MOTTA, 2009, p. 198). Tornar-se sesmeiro era mais do que portar um título, era ascender a uma posição social privilegiada oposta aos

¹² Sobre a criação do sistema de sesmarias e seus desdobramentos ver Márcia Maria Menendes Motta, *Direito à terra no Brasil. A gestação do conflito. 1795-1824*, São Paulo, Alameda, 2009.

lavradores que não possuíam a designação de proprietários. A posse de terra conferia prestígio e, este por sua vez, possibilitava a acumulação de outras formas de riqueza.

Os primeiros registros de concessão de cartas de sesmarias na região de Cantagalo são provenientes do ano de 1799, treze anos após a descoberta do arraial de Mão de Luva, e foram tornando-se cada vez mais frequentes com o passar dos anos. Apesar de o sistema de sesmarias ter sido definitivamente suspenso com a Constituição de 1824, é possível deparar-se com requerimentos datados após este período. Praticamente todos os documentos pesquisados nos fundos da Biblioteca Nacional e Arquivo Histórico Ultramarino, referem-se a solicitações de confirmação de sesmaria, ou seja, os requerentes buscavam possuir a carta que comprovaria uma propriedade que já era ocupada previamente. Isso demonstra que, provavelmente, os suplicantes já se encontravam na região desde o período da distribuição de datas para mineração, o que, de certa forma, legitimava ainda mais a posse de tais terras.

Os documentos de requerimento de sesmaria, apesar de não fornecerem muitos dados a respeito do solicitante, registram informações mínimas, no entanto, suficientes para chegarmos à conclusão de que o requerente não era um indivíduo qualquer. Ele não deveria apenas se comprometer, mas principalmente, comprovar que tinha condições de manter e cultivar as terras que lhes eram concedidas. E tal comprovação se fazia real por meio da afirmação de posse mínima de mão-de-obra escrava. Este é o pequeno detalhe que sugere ser o suplicante um indivíduo abastado.

Todavia, não devemos supor que a jovem freguesia de Cantagalo ia aos poucos sendo ocupada apenas por personalidades fidalgas. Desde o seu princípio, com a divulgação de ser uma terra rica em jazidas auríferas, grande foi o fluxo migratório para o local. Mesmo os que não tinham condições de lavrar uma data, dirigiam-se para lá com o intuito de enriquecimento fácil, como ocorrido quando da descoberta das jazidas de Minas Gerais. Além disso, não seria errado supor que até mesmo aqueles que detinham posses suficientes para dedicar-se a mineração, possam ter falido diante do malogro da empresa, sem ter meios de deixar o local. Esses indivíduos serão aqueles que constituirão a classe dos homens livres, porém pobres, inseridos numa ordem escravocrata e, no entanto, sem condições para tornarem-se senhores e proprietários de grandes porções de terra¹³.

¹³ Sobre o tema, consultar, especialmente, a obra de Maria Sylvia de Carvalho Franco, *Homens livres na ordem escravocrata* [1969] 4. ed, São Paulo, Unesp, 1997, 2ª reimpressão.

A agricultura incipiente na freguesia de Cantagalo apresentava-se, basicamente, como diversificada e pouco extensa, visando à subsistência ante ao lucro. Seguindo a tradição difundida na colônia, o processo de cultivo se iniciava com a derrubada e queima da floresta virgem, “pois onde crescem as grandes árvores o solo forçosamente é fértil” (BURMEISTER, 1980, p. 95). Esta prática extrativista foi assimilada dos índios que a denominavam *coivara*. De acordo com Dean (1996, p. 40, 41), era costume indígena atear fogo à mata para capturar mais facilmente os animais dos quais se alimentavam e também para que, após a queima, a floresta fosse substituída por uma vegetação tenra, capaz de atrair herbívoros. Essas coivaras eram esparsas e realizadas em pouca extensão.

A queima da mata deveria ser realizada próxima do fim da estação seca. A técnica consistia na limpeza do terreno com a derrubada das árvores. Após algumas semanas secando ao sol, antes da chegada das chuvas, ateava-se fogo na área. Esse procedimento fazia com que os nutrientes da biomassa da floresta caíssem no terreno sob a forma de cinzas que, com a chuva, eram drenados para o interior do solo, fertilizando-o. Logo que a brasa se extinguiu, sem nem ao menos a retirada dos restos carbonizados, iniciava-se o plantio (DEAN, p. 1996, 44, 45; BURMEISTER, 1980, p. 95).

Além de ser um costume comum, a queima da floresta se apresentava como um método rápido e fácil de ser empregado no preparo de grandes extensões de terra. Logo, os campos estariam cultivados e, a produção pronta para seu destino de consumo ou venda. Como bem enaltecido pelo naturalista Burmeister (1980, p. 95), “quanto melhor queima o mato, quanto mais altas as labaredas da gigantesca fogueira, tanto maior também a alegria e a esperança do cultivador”. Outrossim, a floresta não possuía muito valor neste período. Nem mesmo havia interesse em preservar as madeiras de lei da queimada (TSCHUDI, 1980, p. 16). A mata virgem era vista apenas como um empecilho à realização das ambições do proprietário. Era o símbolo da selvageria e do atraso e, deveria ser derrubada o quanto antes para dar lugar à “civilização” (GOMES, p. 131).

Muitos estrangeiros que estiveram na região de Cantagalo durante o século XIX, registraram seus espanto e curiosidade diante da estratégia de limpeza do terreno por meio da queima da mata. Segundo eles, as labaredas de fogo e as paisagens chamuscadas se faziam presentes para lembrar-lhes onde a mão do homem havia estado. Burmeister (1980, p. 96), por exemplo, deixou o seguinte depoimento:

Em todo lugar onde me foi dado contemplar a obra do homem, o aspecto foi o mesmo; a mesma febre de destruição. Procurando o termo mais apropriado para designar tais devastações, somente encontrei um: - ruína; não pela decadência ou relaxamento, mas pela destruição propositada. Assim se me apresentou a paisagem brasileira sob a influência do homem.

Como seria dito em 1847 por um bem sucedido cafeicultor, o Barão de Paty do Alferes, em menos de uma hora os lavradores deixavam em cinzas o que a natureza havia levado séculos para criar. De acordo com os estudos de Warren Dean (1995, p. 114), a etimologia da palavra “lavoura” é originária do termo “lavar”, utilizado para designar as atividades de mineração. Portanto, o conceito de trabalho agrícola estaria mais próximo do caráter predatório do que de produção ou construção.

A roça conquistada à mata virgem era aproveitada apenas alguns anos. Ao deixar de receber o adubo necessário, o solo perdia sua fertilidade e, dessa forma, tornava-se inculto. A solução era conquistar novo espaço para o cultivo, ficando a antiga terra abandonada. A conscientização do valor da mata virgem só viria a ser divulgada com veemência a partir da metade do oitocentos, quando as florestas tornar-se-iam cada vez mais raras.

Os excedentes agrícolas eram transportados em lombos de mulas, principalmente, para a capital da colônia. A mula, animal resultante do cruzamento de égua e jumento, era preferida devido à sua resistência e velocidade superiores para enfrentar os caminhos irregulares. Ademais, contenta-se com uma alimentação inferior. Essa espécie também possui a vantagem de transportar cargas elevadas e, ainda assim percorrer muitos quilômetros em um único dia.

De acordo com as observações de Burmeister (1980, p. 90), as grandes tropas de muares eram guiadas por uma mula que portava um enfeite de guizos. Com o movimento do animal, um barulho soava, indicando aos demais que lhe deviam seguir. As viagens eram, geralmente, realizadas somente durante a parte da manhã. Ao meio dia procurava-se um pouso, onde os animais e os condutores passavam a tarde se alimentando e descansando.

As estradas enfrentadas pelas tropas de muares que ligavam Cantagalo à baía de Guanabara eram repletas de dificuldades e perigos. Não passavam de caminhos estreitos, íngremes e não pavimentados. A conservação era precária e as variações climáticas, principalmente no verão por ser uma estação chuvosa, dificultavam ainda mais a travessia das tropas (FIGURA 2).

O viajante inglês John Mawe que atravessou essas estradas em 1809, declarou que a má condição do percurso obrigava-o a andar mais a pé do que montado. O príncipe da Prússia, que ali esteve em 1847, fez uma viagem penosa devido às fortes chuvas que atrapalhavam a locomoção. Ida Pfeiffer, no ano anterior, elogiou o comércio de mulas, mas alguns anos depois, em 1857, Tschudi mostrou-se indignado com o preço exorbitante do aluguel. Com o preço do empréstimo, disse ele, poderia ter comprado o seu próprio animal.

Agricultura e mineração conviveram lado a lado até a metade da segunda década do século XIX, quando as jazidas perderam espaço em detrimento do crescente investimento agrícola. Apesar do insucesso da mineração, ela ainda seria praticada até, aproximadamente, meados do século XIX. Em 1809, o então distrito de Cantagalo¹⁴ recebeu a visita de um mineralogista que deixou preciosos detalhes sobre a questão dos garimpos e da agricultura da região.

John Mawe, comerciante e mineralogista inglês, chegou ao Rio de Janeiro em 1809, tendo percorrido anteriormente países da América do Sul e províncias do sul do território brasileiro. Movia-o a curiosidade de conhecer os aspectos do interior do reino e, segundo seus biógrafos, a oportunidade de enriquecimento fácil. Foi bem recebido pelo Príncipe Regente D. João, que lhe concedeu permissão para visitar as jazidas de diamantes de Minas Gerais e outras regiões do interior, facultando-lhe a consulta dos arquivos públicos para, dessa forma, verificar a possível existência de riquezas minerais no interior do Brasil.

Após alguns dias de sua estada na cidade do Rio de Janeiro, foi obrigado a seguir viagem ao distrito de Cantagalo, situado a cerca de quarenta léguas da capital, devido à chegada de dois homens à Casa da Moeda que diziam ter descoberto uma mina de prata nessa região. A pedido das autoridades coube a Mawe seguir em direção ao local para averiguar o fato. Não se limitando em relatar apenas suas obrigações referentes à constatação das possíveis minas, Mawe aproveitou o percurso pelo interior da capitania, para descrever, mesmo que resumidamente, o que observou no decurso da viagem.

Munido de um salvo conduto e de roteiro seguiu rumo a Cantagalo a dez de abril de 1809, partindo de Porto das Caixas, “lugar muito procurado pelos viajantes do interior, por ser o posto onde as mulas descarregam suas cargas, oriundas das muitas plantações dos arredores” (MAWE, 1978, p. 91). Cinco dias depois de sua partida da capital, encontrando algumas fazendas pelo caminho, uma delas denominada “Morro Queimado”, lugar onde, dali

¹⁴ O distrito de Cantagalo foi criado por alvará de 9 de outubro de 1806.



FIGURA 02: *Subida da serra*. Elviro Enersto Martignoni. c. 1840. Afresco da sala de jantar do Solar do Barão de Nova Friburgo.

a nove anos, seria implantada a primeira colônia não portuguesa em território brasileiro batizada de Nova Friburgo, chegaram ao distrito de Cantagalo.

Diferentemente às antigas aspirações do Governo em explorar a região em busca de minerais preciosos, Mawe relata que havia tão pouco ouro na região, que a percentagem de Sua Alteza Real mal dava para pagar os oficiais e soldados encarregados de cobrá-lo. O ouro era encontrado em leito interjacente de cascalho, existente apenas em grãos. Mawe chegou a examinar quantidade considerável dele, mas não conseguiu descobrir uma única partícula em estado cristalizado. A mineração já se encontrava praticamente esgotada e sua gente passava a se dedicar à agricultura. Todavia, o viajante constatou que a população pobre de Cantagalo insistia em dedicar-se à mineração, iludindo-se com a perspectiva de ficarem rapidamente ricos. Segundo ele, “os que se dedicavam inteiramente à mineração apresentavam-se, em geral, mal vestidos e pessimamente alimentados, enquanto que os que se dedicavam à agricultura possuíam tudo quanto é necessário à vida” (MAWE, 1978, p. 103).

Mawe interrompeu sua viagem para conhecer os “semi-civilizados aborígenes” dos arredores. Descreveu suas aparências, moradias e modo de vida. Ficou impressionadíssimo com a perícia e precisão de suas pontarias. Por fim, apesar de toda admiração, tirou conclusões típicas do homem branco e europeu do século XIX, afirmando que o progresso e o lucro eram fundamentais para a felicidade do Reino português:

Que lucros resultariam para o Estado e como seria beneficiada a causa geral da humanidade, se estes índios fossem civilizados e domesticados! Uma tribo de selvagens errantes e preguiçosos se converteria em lavradores úteis e produtivos; todo o aspecto do distrito melhoraria; as estradas, que atualmente o ligam à capital livrar-se-iam dos milhares de inconvenientes que agora os embaraçam, e abrir-se-iam novas para dar maior escoamento a seus produtos (MAWE, 1978, p. 99).

Analisando o solo, o mineralogista constatou que era fértil e que, as irregularidades do terreno apresentavam trechos propícios ao desenvolvimento de quase todas as culturas. Segundo ele, cultivava-se pouca cana-de-açúcar. Os principais produtos enviados à capital eram milho, banha, galinhas, jacarandá e ipecacuanha. Revelou que não havia vacas leiteiras e os gados eram escassos. Mais comuns eram as cabras que forneciam leite. Em relação aos hábitos alimentares locais, registrou:

para o almoço, uma variedade de leguminosa, chamado feijão, cozido, e depois misturado com farinha de milho, para o jantar, feijão cozido com carne de porco gorda, e algumas folhas de repolho, uma espécie de pirão feito com caldo de carne de porco derramado num prato de farinha, sendo comido com a mão, que é muito apreciado; para a ceia, umas pobres hortaliças, também

cozinhas com porco. Galinhas, que aqui se criam em quantidade, são servidas, em geral, cortadas em pedaços e ensopadas. Quase não se bebe vinho, mesmo entre as classes mais elevadas, mas há frutas em grande abundância, principalmente bananas e laranjas, que constituem parte considerável da alimentação comum (1978, p. 98).

Seguindo em direção ao garimpo de Santa Rita, onde deveria inspecionar as possíveis minas de prata, Mawe deparou-se com ravinas das quais retirou substância calcária, “massa sólida composta de cristais hexagonais, com pequena porção de cristais brilhantes, de minério de ferro especular” (MAWE, 1978, p. 100). As montanhas que descobriu depois, em lugares mais distantes, também apresentavam a mesma substância. Diante da descoberta, Mawe concluiu que a exploração do calcário seria de grande proveito, devido o baixo custo de sua aquisição em relação ao método dispendioso que então era utilizado na capital de transformar conchas em cal. A existência de calcário assinalada por Mawe em 1809 só entraria em cena nas últimas décadas do século XX, representando, hoje, a principal economia do município de Cantagalo.

Enfim, o mineralogista chega ao seu destino (FIGURA 3), alcançando o local onde estavam os descobridores das pretensas minas de prata. Ao analisar o lugar, Mawe relata que, em parte alguma encontrou qualquer substância metálica e ainda concluiu que a própria ideia de ali existir prata em pó ou em grãos, seria absurda e contrária a qualquer princípio da natureza, porque, em tal estado, provavelmente seria atacada pelo enxofre das piritas e tomaria a forma de sulfureto. Portanto, não havia minas de prata em Cantagalo. Dali enviou seu relatório a Sua Alteza Real e seguiu viagem em direção às Minas Gerais¹⁵.

A mina de Santa Rita do Rio Negro, visitada por Mawe, será adquirida por volta de 1825 e 1830 por Antonio Clemente Pinto, futuro Barão de Nova Friburgo, e seus trabalhos serão supervisionados por seu sócio Jacob van Erven. O garimpo será insatisfatório, no entanto, o local passará a ser a sede de uma de suas mais famosas e grandiosas propriedades, a fazenda de Santa Rita (FOLLY, 2010, p. 65). Esse tema será melhor discutido nos capítulos seguintes.

Com o malogro da mineração e uma agricultura incipiente, Cantagalo não ganhou muito destaque na economia brasileira em fins do século XVIII. Seriam necessárias mais duas décadas para que as matas virgens de Cantagalo dessem lugar aos pés da rubiácea responsável por conferir-lhe grande renome na futura economia imperial: o café.

¹⁵ Suas memórias seriam publicadas em 1812, quando de seu retorno à Inglaterra, intituladas *Travels in the interior of Brazil*.



FIGURA 03: Detalhe do itinerário da viagem de John Mawe a Cantagalo. 1812. Observar a demarcação do garimpo de Santa Rita, futura propriedade de Antonio Clemente Pinto (Barão de Nova Friburgo). MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. [1812] Tradução de Selena Benevides Viana. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1978. (Coleção Reconquista do Brasil, v. 33)

1.2 Vila de São Pedro de Cantagalo: o farto celeiro da terra fluminense?

O início do século XIX é promissor para Cantagalo. Em 9 de março de 1814, o distrito foi elevado à categoria de vila sob o nome de São Pedro de Cantagalo. De acordo com o decreto assinado pelo Príncipe Regente D. João, o motivo para a criação da vila se deveu ao abandono da região pelas autoridades. Reconheceu que a distância, dificultada pelos “caminhos ásperos”, era prejudicial para o crescimento da agricultura e, conseqüentemente, para as rendas do Estado. Era, portanto, necessário elevar a importância do lugar, instaurando os órgãos responsáveis pela administração, para que a população local pudesse ser representada na política¹⁶.

Os limites da nova vila também foram reformulados. Segundo o alvará, Cantagalo seria composta pelos limites de todo o território que se compreendia entre o rio Paraíba, incluindo a Serra dos Órgãos, confrontando com os termos das vilas de Magé, Macacu, Macaé e Campos dos Goitacazes, até fechar no mesmo rio Paraíba que serviria de divisa para com a Província de Minas Gerais. Nestes limites também estava compreendido o território da Aldeia da Pedra, até então pertencente aos domínios de Campos.

Quatro anos após a criação da vila de Cantagalo, a região receberia novamente a atenção das autoridades. Dessa vez, para abrigar em suas paragens a primeira colônia não portuguesa em território brasileiro. No dia 16 de maio de 1818, D. João VI assinou um decreto criando a colônia suíça de São João Batista de Nova Friburgo (FIGURAS 4 e 5). O local escolhido para esse fim foi a sede da fazenda Morro Queimado. Os primeiros colonos ali chegariam somente em 1819 e o restante, no ano seguinte.

A iniciativa de criação de uma colônia estrangeira em solo brasileiro surgiu com o intuito de suprir lacunas no sistema político e econômico do império português. O início do século XIX é marcado pelas grandes discussões a respeito da escravidão, principalmente após o *Abolition Act* aprovado pela Inglaterra proibindo o tráfico de escravos em suas colônias. Não devemos esquecer que, o traslado da família real para o Brasil em 1808 foi gerenciado pela nação inglesa e, em troca de seus favores, o governo português teve de ceder a algumas de suas exigências. Grande era a pressão inglesa para o fim do tráfico de escravos e também da escravidão nos domínios de Portugal. Com a criação da colônia de Nova Friburgo, uma nova política de colonização seria experimentada, a fim de buscar alternativas de mão de obra

¹⁶ ALVARÁ com força de Lei, em Vila do Arraial das Novas Minas do Cantagalo com a denominação da Vila de São Pedro de Cantagalo. 9 de março de 1814. Acervo: Arquivo Nacional.

que não a escravidão. Além disso, o povoamento planejado em regiões específicas seria uma oportunidade de ampliar e diversificar os produtos de exportação.

A escolha pela localidade se deveu pela abundância em terras disponíveis e localização próxima à Corte. Acreditamos, contudo, que, além desses fatores, as deliberações feitas por John Mawe quando esteve na fazenda de Morro Queimado, influenciaram a decisão da instalação da colônia no local. O viajante inglês alegou que

Esta fazenda, nas mãos de um agricultor experimentado e hábil poderia produzir resultados maravilhosamente compensadores. O solo é úmido, adaptável ao plantio não só do milho, como do trigo, cevada, batatas, etc. e tão bem irrigado, por numerosas correntes provindas das montanhas, que as pastagens estão sempre verdejantes. Aqui existem magníficas quedas d'água e abundância de excelente madeira. Assim, moendas de milho poderiam ser construídas com menor despesa do que a necessária para a compra de moinhos de pedra. Se estivesse ligado à fazenda das freiras, mais baixo, este estabelecimento transformar-se-ia num dos mais completos e lucrativos do Brasil (MAWE, 1978, p. 94).

Todavia, grandes foram as dificuldades enfrentadas pelos colonos suíços e muitos deles desertaram da colônia. O principal motivo para o abandono do local foi ocasionado pela impossibilidade de cultivo de alguns lotes. O território reservado aos colonos foi delimitado na forma de um retângulo de uma légua de largura por três de comprimento. Este, por sua vez, foi dividido em 120 parcelas de 300 braças por 750. Esses terrenos foram sorteados entre os chefes de família. Alguns lotes ficavam tão distantes e de difícil acesso que nem chegaram a ser habitados. Outros ficavam em áreas onde o cultivo era impossível. Ademais, aqueles que limpavam suas terras e iniciaram o cultivo, tiveram sua primeira safra arrasada por fortes chuvas¹⁷.

Dessa forma, muitos foram os colonos que desistiram de Nova Friburgo e partiram em busca de novas terras e ocupações, onde pudessem ter melhor sorte. Cantagalo, que vinha prosperando economicamente, foi um grande imã de atração. Segundo as anotações do vigário de Nova Friburgo, o Padre Joye, em 1824, 42% dos colonos de Nova Friburgo encontravam-se radicados em Cantagalo (FERREIRA, 2008, p. 31).

¹⁷ Sobre a criação da colônia de Nova Friburgo ver Martin Nicoulin, *A Gênese de Nova Friburgo – Emigração e colonização suíça no Brasil (1817-1827)*, Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, 1995.



FIGURA 05: Colônia de Nova Friburgo. Litografia de J. B. Debret. 1826. NICOULIN, Martin. *A Gênese de Nova Friburgo – Emigração e colonização suíça no Brasil (1817-1827)*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 1995.

Em 1821, a região recebeu a visita de um estrangeiro chamado Gilbert Farquhar Mathison¹⁸. Esse viajante revelou grande curiosidade em conhecer a colônia de Nova Friburgo, por se tratar de um empreendimento novo. No entanto, chegando ao local, espantou-se com a proporção de habitantes em relação ao número de casas. Muitas delas estavam quietas e vazias. As ruas eram mal cuidadas e matos cresciam em meio às praças. No ar pairava um pesado silêncio e “a solidão reinava por toda a parte”. Mathison pensou que os habitantes estivessem dedicando-se às plantações, mas, após investigações, constatou que estava numa aldeia praticamente abandonada¹⁹.

Mathison deixou Nova Friburgo às oito horas da noite de 10 de setembro e alcançou Cantagalo durante a madrugada. Sendo necessário o descanso, pediu abrigo numa cabana habitada por um casal de suíços. Enquanto se apresentavam e se acomodavam, o patriarca suíço contou-lhe que desertara da colônia de Nova Friburgo há pouco tempo devido à esterilidade do lote de terra que havia lhe cabido. Revelou que tinha esperanças de sucesso na nova situação. Seguindo a tradição brasileira, o colono já havia queimado a floresta e limpado o terreno. Seu plano era transformar toda a propriedade numa plantação de café. Tinha consciência que seria um trabalho duro, que não daria retorno em menos de três anos, mas era a única alternativa que possuía para sustentar sua grande família. Como o próprio Mathison perceberia ao longo de sua viagem, muitas famílias suíças desertavam da colônia e refugiavam-se em Cantagalo em busca de melhores condições de vida. No entanto, eram miseravelmente pobres, filhos de uma “mauvaise fortune”.

O viajante também deixou um curioso registro dos valores locais em relação ao trabalho de brancos e negros. Segundo o autor, o emprego de escravos em todas as espécies de serviço era universal e, portanto, o número de habitantes brancos era reduzido, apesar da grande extensão de terras cultiváveis. Os brancos nativos diziam-se incapazes de trabalhar duro durante o dia debaixo de um sol tropical. Os colonos suíços, que para ali tinham se retirado, declaravam-se perfeitamente competentes para se dedicar ao mesmo trabalho atribuído aos escravos, resistindo ao calor do sol sem muito grande inconveniente ou fadiga.

¹⁸ Infelizmente, não encontramos nenhum dado biográfico sobre o viajante, nem mesmo seu país de origem que, provavelmente, seja a Inglaterra, ou sua profissão. Em seu livro intitulado “Narrative of a visit to Brazil, Chile, Peru, and the Sandwich Islands, during the years 1821 and 1822”, editado em Londres em 1825, onde registra suas experiências de viagem, não há prefácio ou qualquer manifestação do autor. Durante sua viagem por Cantagalo, Mathison deixa claro que seu servo empregaria um intervalo na viagem “in preserving birds and insects to add to my collection” (MATHISON, 1825, p. 68), o que nos parece ser atividade típica de um naturalista.

No entanto, revelaram-lhe que compartilhavam um grande desejo de legar suas atividades a cativos. Segundo Mathison, esse era um desejo engendrado pelo orgulho, pois o trabalhar por conta própria era considerado um atestado de pobreza. A simples ação de poder possuir escravos seria o suficiente para colocar os colonos em posição de igualdade perante os agricultores brasileiros. Chegavam a ponto de dizer que se assim pudessem fazê-lo, deixariam de lamentar a triste emigração que os trouxera para o Brasil.

O depoimento de Mathison – ainda não trabalhado por nenhuma pesquisa referente à região – é uma janela para um período tão decisivo da relação histórica entre Nova Friburgo, uma colônia que aos poucos definhava, e Cantagalo, uma vila que crescia em importância, diante da nova cultura extensiva que ali ganhava espaço – o café, e, também, pela constante imigração. Através do registro da fala do colono suíço que lutava por melhores condições de vida, podemos desvelar o fracasso das intenções régias quando da criação da colônia de Nova Friburgo. Vindo para o Brasil, os colonos estrangeiros trariam com eles seus conhecimentos a respeito de técnicas de plantio, mas, ao chegarem, foram obrigados a assimilar os métodos tradicionais de cultivo, inclusive, desejando possuir escravos, não só para poupar o trabalho que, como eles próprios afirmaram, era possível de ser realizado, mas porque possuir escravo era sinônimo de poder. Ressaltamos que, apesar das dificuldades enfrentadas nos primórdios de Nova Friburgo, a vila prosperou, principalmente devido à sua localização estratégica entre as áreas cafeeiras de Cantagalo e a Corte. O comércio e a rede hoteleira cresceram para abarcar o fluxo de viajantes. Com o crescimento de Cantagalo, a vila de Nova Friburgo se desenvolveu ainda mais, principalmente, após a construção da estrada de ferro²⁰.

No período em que Mathison esteve na região, Cantagalo experimentava o plantio do café. Segundo ele, as montanhas eram tomadas pelos pés da rubiácea e, ainda afirmou que essa paisagem era um retrato de um estabelecimento agrícola superior em tamanho e importância em comparação a outras partes do país, e onde a situação fora tão excelente que deveria ser um ótimo lugar para estabelecer residência. A aparência da plantação era da mesma forma agradável: as árvores de café estavam dispostas em ordem e a terra tão coberta por elas, que ganhava a aparência de um jardim bem cultivado. Em comparação com o relato de Mawe, que esteve na mesma região aproximadamente uma década antes e que revelou que a agricultura era uma atividade incipiente, podemos perceber que neste período de tempo,

²⁰ Para conhecer mais sobre o crescimento de Nova Friburgo ver Luiz Fernando Dutra Folly. *A história da Praça Princesa Isabel em Nova Friburgo: o projeto esquecido de Glaziou*. 2007. 218 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, UFRJ/FAU. Rio de Janeiro, 2007; e Marieta de Moraes Ferreira, *Histórias de Família: casamentos, alianças e fortunas*. Rio de Janeiro: Léo Christiano, 2008.

Cantagalo cresceu, e que a agricultura, principalmente a do café, já ganhava cada vez mais adeptos.

Os pesquisadores que se dedicam ao estudo do desenvolvimento da agricultura cafeeira durante o século XIX possuem um consenso entre si no que diz respeito à trajetória de alastramento do café pela região do Vale do Paraíba. Partindo dos arredores da cidade do Rio de Janeiro no início do oitocentos, o café estendeu-se em duas direções. O primeiro eixo consistiu na difusão pelo Caminho de São Paulo, atingindo Resende, Barra Mansa, Bananal, Areias e Queluz e também através do Caminho Novo alcançando Paty do Alferes, Vassouras e Valença. O segundo eixo estendeu-se de São Gonçalo e Itaboraí em direção a Cantagalo, Aldeia da Pedra (atual Itaocara) e, mais tarde, Cambuci e São Fidélis (TAUNAY, 1939 p. 148; SALLES, 2008, p. 140).

É comum encontrarmos na bibliografia específica a menção de que o café só alcançou as áreas do Vale do Paraíba oriental a partir da década de 1840, informação reproduzida com veemência²¹. Todavia podemos concluir que a trajetória do café no Vale se deu praticamente de forma espontânea e homogênea. Cantagalo, apesar de se encontrar mais distante do porto e ser habitado tardiamente em relação às outras vilas, não ficou atrás e, durante a década de 1820, já possuía uma vasta produção cafeeira tanto quanto as outras localidades do Vale. Essa expansão cafeeira na região de Cantagalo foi possível por diversos aspectos favoráveis. Além das terras virgens em abundância, da mão-de-obra farta²² e da existência de tropas de muares que transportavam a produção e a proximidade com o porto, a região contava com excelentes condições geográficas para a cultura do café.

A precipitação de chuvas de 1.300 a 1.800 milímetros bem distribuídas ao longo do ano proporcionavam um ambiente ideal para o pé de café, por ser uma planta que transpira e não possui meios de armazenar ou conservar água. A temperatura em Cantagalo oscila em média de 19° a 26°C, ou seja, um clima ameno, sem frio intenso ou calor abrasador que pudesse destruir os pés de café. De acordo com Warren Dean (1996, p. 195),

a estação seca mais pronunciada do interior também é favorável porque o início das chuvas é o principal indutor da florescência e porque a floração promove o amadurecimento simultâneo dos frutos. A estação seca, de maio até agosto, quando se realiza a colheita, oferece outra vantagem competitiva,

²¹ Aqui estão, para exemplificar, alguns dos autores que defendem esta linha: COSTA (2010), GOUVÊA (2008), VALVERDE (1985).

²² “O sucesso do cultivo do café no Brasil apoiou-se na força de trabalho escrava. Havia um tráfico negreiro eficazmente estruturado entre os portos da África central e do Brasil, apto a suprir a demanda por mão de obra” (MUAZE, 2010, p. 300).

porque facilita a secagem dos grãos ao ar livre, um processo que, em outras circunstâncias, teria de ser realizado em fornos a lenha.

O solo argiloso apresentava-se raso, mas fértil. As reentrâncias dos vales eram parcamente drenadas e a cultura do café exige solos nem muito secos nem muito encharcados. Dessa forma, o plantio tinha de ser feito nas encostas das montanhas, os “mares de morro” como essas áreas foram chamadas pelo geógrafo Aziz Ab-Saber (MARTINS, 2009, p. 58).

Além da geografia e clima auspiciosos, o contexto econômico internacional de fins do século XVIII e início do XIX também se encontrava propício para o investimento no cultivo de café. Em primeiro lugar, devido à crise de produção dos concorrentes caribenhos que estavam arruinados pela guerra de independência norte-americana, pela revolução francesa, pela revolução escrava em São Domingos (Haiti) em 1791 e, também pelo imperialismo napoleônico (MARQUESE, 2004). Em segundo lugar, a ampliação dos mercados consumidores, devido em especial, pela Revolução Industrial inglesa que, com o estabelecimento de um novo ritmo de trabalho, incitou o consumo de bebidas estimulantes (MUAZE, 2010, p. 299).

A fazenda de café, unidade produtiva dessa economia, era preferencialmente montada em depressões onde a presença de água é mais abundante, fonte não apenas de captação de água para uso potável ou agrícola, mas também, oferta de energia motriz. Graças ao relativo isolamento que se encontravam, apesar de não serem autossuficientes,

havia uma preocupação de resguardar ao máximo sua independência em relação a produtos externos. Isso se explica pela dificuldade de transporte, seja pelo alto preço desses produtos, que inviabilizavam o consumo de supérfluos, já que os capitais deveriam ser investidos em terras e escravos que iriam garantir o rendimento da fazenda (FERREIRA, 2008, p. 111).

A organização das fazendas de café construídas no Vale do Paraíba seguia, em geral, uma disposição semelhante, “uma vez que tinham um mesmo objetivo e se encontravam nas mesmas condições geográficas”. O modelo mais difundido era o chamado “quadrado ou retângulo funcional”, no qual eram erigidas as construções fundamentais para a harmonia da produção.

A sede da fazenda, ou seja, a “casa de vivenda”, como se chamava, era providencialmente construída no sopé de um morro ou nas proximidades de uma fonte de água. Ao seu redor ficavam as senzalas, os armazéns (tulhas ou paióis), um monjolo (com pilões para milho ou para descascar os grãos de café), as estrebarias e o chiqueiro. No centro desse quadrado ou retângulo funcional era em geral construído o terreiro para a secagem do café (FERREIRA, 2008, p. 111-113).

A preparação da terra para o cultivo de café se dava da mesma maneira empregada para qualquer outra cultura, ou seja, através do uso da coivara. Após a limpeza do terreno pela queimada, as mudas eram plantadas no morro em fileiras verticais espaçadas umas das outras. No princípio, a principal espécie cultivada foi o café Crioulo, o primeiro a ser introduzido no Brasil, em 1727. Com o tempo, outras variedades foram introduzidas, entre elas a Mocca, a Aden, a Mirtha, a Le Roy e a Java, esta última tendo alcançado mais sucesso (ERTHAL, 1992, p. 184).

A produção cafeeira de Cantagalo em 1820 era de 100 mil arrobas, ou seja, 1.500 quilos. A vila contava com três lojas de fazenda, mais de uma dezena de tabernas, uma estalagem e vinte e oito engenhos de açúcar. A população livre girava em torno de 1.800 habitantes, enquanto o número de escravos era de 2.700, constituindo, portanto, 60% da população total (VINHAES, 1992, p. 31). De acordo com as estatísticas, neste mesmo período, o café representava 19,2% da exportação brasileira, ficando atrás do algodão, 21%, e do açúcar, 27,8%, mas já apresentando um significativo percentual de produção (MUAZE, 2010, p. 297).

Apesar dos valores, a importância da rubiácea já se fazia sentir. Pressagiando a sua futura importância, quando da Proclamação da Independência, um dos símbolos escolhidos para compor o brasão de armas do Império foi o ramo de café (MARQUESE, TOMICH, 2010, p. 341). E não demorou muito para que as previsões se cumprissem. A década de 1830 assistiu à ascensão da produção cafeeira. Em 1832, o café ocupou o primeiro lugar na pauta das exportações brasileiras e, no biênio de 1837-38, o valor da produção de café ultrapassou, pela primeira vez, todos os outros produtos, constituindo 53,2% de toda a produção nacional. “O café se tornava assim a base econômica de um Estado nacional em construção” (MUAZE, 2010, p. 293).

À partir desse momento, Cantagalo passa a constituir um importante polo de produção de café, contribuindo significativamente para a economia nacional. Sua relevância no cenário fluminense atraía muitos estrangeiros ávidos para conhecer suas paragens. Dentre eles estão: George Gardner (1812-1849); Ida Pfeiffer (1797-1858); Príncipe Adalberto da Prússia (1811-1873); Hermann Burmeister (1807-1892); James Cooler Fletcher (1823-1901) e Daniel Parish Kidder (1815-1891) e Johann Jakob von Tschudi (1818-1889).

No ano de 1836, o Brasil recebeu um jovem inglês de 24 anos, botânico, zoólogo e médico, George Gardner. Sua viagem foi financiada por amigos abastados de seu professor

William Hooker. De sua chegada à capital do Império, seguiu viagem rumo a diversas regiões do país. Além de visitar muitas terras ao longo da costa, fez também numerosas jornadas no interior e, como ele mesmo registra no prefácio de sua obra, percorreu “de norte para o sul, desde as proximidades do equador até 23 graus de latitude sul; e, de leste para oeste, desde a costa até os afluentes do Amazonas”.

A sua visita a Cantagalo se deu depois de, aproximadamente, quatro anos no país, quando decidiu fazer nova viagem a Serra dos Órgãos, vindo dessa vez por Minas Gerais. Infelizmente, seu depoimento sobre a região é breve, mas com precisas informações e que nos dão uma ideia de como era a Cantagalo de 1840, um pouco mais evoluída daquela encontrada por Mathison há duas décadas. A vila de Cantagalo consistia principalmente em uma rua comprida e larga, repleta de edificações (FIGURA 6). Suas casas eram em máxima parte bem construídas e o conjunto tinha um aspecto de asseio e elegância. Gardner revela aos seus leitores que antigamente havia na vizinhança muita lavagem de ouro, mas que no período em que lá esteve quase ninguém se dava à procura desse metal. O grande objeto de cultivo era o café, que enchia imensos tratos de terra. Era levado por mulas ao fundo da baía e daí embarcado para o Rio de Janeiro.

Em 1846, o Império brasileiro recebeu em suas terras a mulher viajante mais famosa do mundo: a austríaca Ida Pfeiffer. Nesse período, Ida já era reconhecida como uma “professed tourist”, sendo o Brasil, seu quarto destino. De acordo com seus biógrafos, ela sempre teve um desejo de viajar e conhecer outras culturas e, após ter criado os filhos e já viúva, reuniu as economias que lhe restava e deu início às suas expedições, partindo sozinha rumo a Terra Santa em 1842. Quando de seu retorno, publicou um livro de memórias, o qual encontrou recepção muito favorável o que lhe rendeu patrocínios para suas próximas viagens.

Em maio de 1846, Pfeiffer deixou Viena em companhia do Conde Berchthold rumo ao Rio de Janeiro. Ao chegar, percorreu toda a cidade, seus bairros e arredores, decidindo por fim, conhecer também o interior do país. Ao longo do percurso até Cantagalo, chamaram-lhe a atenção as plantações de café, na qual as árvores estavam dispostas em fileiras pelos morros. Segundo a viajante, os cafeeiros alcançavam de 6 a 12 metros de altura e eram produtivos durante dez anos. Mesmo não sendo conhecedora de assuntos científicos, Ida Pfeiffer revela, em sua narrativa, meticulosa observação sobre o que vê, como suas anotações sobre um pé de café:

A folha é longa e ligeiramente serrilhada, a flor, branca, enquanto o fruto pende da mesma forma como um cacho de uva, e se assemelha a uma cereja longilínea, que é primeiro verde, depois vermelho, marrom, e quase preto. Durante o período em que é vermelho, a camada externa é suave, mas no fim torna-se perfeitamente rígido, e se assemelha a uma capsula de madeira. Flores e frutos, quando maduros são encontrados nas árvores ao mesmo tempo, e, portanto, a colheita dura quase o ano todo (PFEIFFER, 1852, p. 40)²³.

Em oito de outubro, se dirigiu a Santa Rita onde, afirmou, eram feitas lavagens de ouro no rio de mesmo nome e, não muito longe dali, diamantes eram encontrados. Diferentemente dos tempos idos que os outros estrangeiros que aqui também estiveram, a busca e escavação de diamantes não era mais um monopólio do Governo, cabendo aos habitantes a liberdade de empregar-se nesta ocupação, mas, de acordo com a autora, ela ainda assim era exercida, tanto quanto possível, em segredo.

Como não havia vendas para que ela pudesse encontrar alojamento, Ida Pfeiffer pediu abrigo na fazenda denominada Boa Esperança. Pfeiffer aproveitou a visita à fazenda para conhecer as plantações de café, armazéns e demais estabelecimentos da propriedade. Aqui nós temos o primeiro relato de um viajante estrangeiro que registra como era feito o beneficiamento do café. Segundo Pfeiffer, o café era espalhado sobre grandes parcelas de terra pisada – os terreiros – e cercada por baixos muros de pedra, com buracos de fuga, para permitir que a água pudesse correr em caso de chuva. Nesses locais o café era seco pelo calor incandescente do sol, e em seguida agitado em argamassas de pedra grandes, que eram colocados debaixo de um andaime de madeira, a partir dos quais, martelos de madeira, postos em marcha pela força da água, desciam para os morteiros, e facilmente esmagavam as cascas.

De acordo com a viajante, a massa esmagada era então colocada em caixas de madeira, presa no meio de uma tabela de comprimento, e tendo pequenas aberturas em cada lado, por meio do qual tanto a própria baga e a casca caíam lentamente para fora. Numa mesa estavam sentados escravos que separavam a baga da casca, depois as lançavam em caldeirões de cobre rasos, que eram facilmente aquecidos. Nestes, eram cuidadosamente reviradas e ali permaneciam até que estivessem bastante secas. De acordo com sua observação, esse último processo requeria certo cuidado, já que a cor do café dependia do grau de calor a que estava

²³ “The leaf is long and slightly serrated, the blossom white, while the fruit hangs down in the same manner as a bunch of grapes, and resembles a longish cherry, which is first green, then red, brown, and nearly black. During the time it is red, the outer shell is soft, but ultimately becomes perfectly hard, and resembles a wooden capsule. Blossoms and fruit in full maturity are found upon the trees at the same time, and hence the harvest lasts nearly the whole year”.



FIGURA 06: Detalhe da área central de Cantagalo com destaque para as construções. Retirado da Carta Corográfica da Província do Rio de Janeiro de 1839 segundo os reconhecimentos feitos pelos Coronel Conrado, Jacob de Niemeyer, o Major Henrique Luis de Niemeyer Bellegarde, Julio Frederico Koeler e Carlos Rivierre. Acervo: Arquivo Nacional.



FIGURA 07: Vista da parte central da cidade de Cantagalo em 1857. J. J. Tschudi. 1866. TSCHUDI, Johann Jakob von. *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*. [1866] Tradução de Eduardo de Lima Castro. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1980. (Coleção Reconquista do Brasil Nova Série, v. 14).

exposto. Se secasse muito rapidamente, em vez da habitual cor esverdeada, contraia-se numa coloração amarelada.

No ano seguinte após a visita de Ida Pfeiffer a Cantagalo, a região recebeu mais um ilustre estrangeiro, o príncipe Adalberto de Hohenzollern, da Prússia. O desejo de viajar estivera com ele desde a infância e atraído “pelas maravilhas tropicais” tomou rumo em direção ao Brasil acompanhado por dois amigos, o Capitão Conde Oriolla e o Segundo Tenente no Regimento de Dragões da Guarda, Conde Bismark. Durante sua estada no Rio, empreendeu diversas excursões pelas florestas virgens então abundantes por toda a região. A vegetação tropical, que o Príncipe conhecia de gravuras que pareciam “tocar as raias do fabuloso”, ele agora podia ver e analisar, em todo o seu esplendor.

O príncipe e seus companheiros, ao chegarem a Cantagalo, receberam alojamento de moradores do local e logo foram convidados por um dos fazendeiros locais, Dr. Troubat, um dos três proprietários da grande fazenda que ficava perto, chamada Aldeia, e que pretenderam visitar por ter-lhes sido descrita como altamente interessante no que concernia à cultura do café.

Ao alcançarem a propriedade que ficava em um vasto vale banhado pelo Rio Negro, visitaram os diversos estabelecimentos da fazenda, para formarem *de visu* uma ideia da cultura e manipulação do café. Segundo as notações do Príncipe da Prússia, o café exigia as melhores terras, sobretudo do lado exposto ao sol, e em geral plantava-se nas terras das florestas queimadas. Dava bons frutos durante dez até quinze anos; depois os cortavam, brotavam novamente da raiz, e dois anos depois voltavam a frutificar abundantemente. Calculava-se, em geral, um negro para cada 1.000 a 1.500 pés de café. De como esta cultura era lucrativa, atestava-o a circunstância de já ter sido quase recuperada a soma de 110.000 mil réis, por quanto os três cavalheiros, o Dr. Troubat, o antigo negociante de vinhos David e o negociante de artigos de moda Henry, haviam comprado há cerca de cinco anos a fazenda com mais ou menos 130 escravos.

Assim que o café era colhido pelos escravos, as bagas eram postas a secar no terreiro, “um pátio diante da casa – uma espécie de eira de barro batido”; em seguida levavam-nas em grandes caixas para os pilões movidos por água, e por fim para as máquinas de limpar café, por onde passavam duas vezes. Só então o café estava pronto para ser carregado pelas tropas e transportado. Além dessas instalações, mostraram a eles também as máquinas a vapor para a

secagem do café, e algumas instalações necessárias para a manutenção dos negros que, segundo ele, quase não se podiam separar do conceito de fazenda.

Em relação ao tratamento atribuído aos escravos, Adalberto da Prússia registra que o alojamento que os abrigava ficava numa comprida e suja construção de um só piso que exteriormente tinha uma grande semelhança com uma cavalaria onde os quartos eram separados para ambos os sexos. A respeito do dia-a-dia da propriedade, registra:

O trabalho na Fazenda começa às quatro e meia da madrugada, depois de todos os escravos terem tomado café com açúcar. Às dez horas almoçam, constando o almoço de farinha de mandioca, arroz cozido ou milho. Às duas horas jantam e comem carne-seca com arroz e farinha. Depois toca a trabalhar novamente até às sete horas da noite. Das sete às nove ceiam novamente arroz ou farinha de mandioca ou de milho, e de nove horas em diante é tempo de dormir; contudo em vez disto vêm as conversas em comum, quase sempre até depois da meia-noite. Nos quartos dormem seis até oito juntos; cada um tem sua esteira, e além disto a maioria deles constroem com galhos de árvores e tábuas ajustadas pequenas camas em que gostam muito de dormir do que nas esteiras: uma reminiscência talvez de sua antiga vida nas selvas, embora, como o Doutor observasse com razão, fosse muito mais saudável para eles não dormirem naquelas estreitas caixas (PRÚSSIA, 1977, p. 86).

Depois de visitarem a fazenda Aldeia, os viajantes seguiram o caminho até Santa Rita onde se depararam com as mesmas características registradas pelos antigos viajantes que ali estiveram, encontrando ravinas de calcário, como havia sido relatado por Mawe. Segundo o Príncipe, o granito da Serra de Nova Friburgo e de Cantagalo acabava perto de Santa Rita, dali por diante começava a pedra calcária que seguia até a algumas léguas além do rio Paraíba.

Retornando para a residência do hospedeiro Monsieur de Luze, sentaram-se todos á mesa para o jantar. Enquanto apreciava sua refeição, não deixou de escapar ao Príncipe pensamentos a respeito da escravidão no Brasil:

Não obstante pender das paredes da sala uma coleção de instrumentos de castigo, de todos os feitios e tamanhos, parece que o negro no Brasil é em geral menos maltratado do que se supõe entre nós, e não vêem na escravidão a dureza que nos parece ser-lhe inerente, porquanto é comum nas suas pátrias e já estão desde a infância habituados a ela. Os negros requerem um tratamento rigoroso porém justo, e o próprio interesse do fazendeiro pede que os trate bem para que se conservem sadios e fortes. Parece também que não são sobrecarregados de trabalho, pelo menos não é esfalfante. Por muitos anos Monsieur de Luze morara só com os seus escravos; agora ele e o konigsberbense são os únicos brancos no meio de setenta negros. As espingardas e as pistolas carregadas pendentes das paredes do seu quarto de dormir provavam suficientemente quão pouco confiavam na paz; e mais de

uma vez tinha tido de enfrentar seus negros, ameaçando-os com as armas carregadas (PRÚSSIA, 1977, p. 89).

Não muito tempo depois, em 1850, Cantagalo recebeu a ilustre visita do prussiano Hermann Burmeister. Há muitos anos já era um reconhecido naturalista e professor que ocupava a cadeira de Zoologia na Universidade de Halle. Logo no início de seus escritos, Burmeister revela que, desde a mais tenra infância, era seu “sonho dourado explorar as regiões exóticas do mundo”. Ao longo de sua formação como zoólogo, esse sentimento foi se tornando cada vez maior e seu desejo era poder conhecer, o quanto antes, a natureza tropical e organizar coleções zoológicas. Chegou à conclusão que não havia no mundo lugar mais propício a tal empreendimento que o Rio de Janeiro. E para cá se dirigiu em setembro de 1850 para empreender sua viagem científica. Depois de passear pela cidade e seus arredores, rumou em direção a Cantagalo “uma região muito industriosa e propícia à cultura do café; aí se encontram as mais vastas e ricas fazendas” (BURMEISTER, 1980, p. 142).

Passando por Nova Friburgo, Burmeister e seus acompanhantes de viagem chegaram aos domínios de Cantagalo. Logo, se depararam com as vastas plantações de café que já tinham notícias. O naturalista escreve em suas anotações que não deveriam esquecer que se encontravam numa das regiões mais ricas e opulentas do país graças ao café. Diante dessas simples frases registradas por Burmeister, temos uma clara compreensão da evolução sofrida por Cantagalo desde o primeiro viajante que ali esteve, John Mawe, que não viu nada além de um povoado miserável que recorria à agricultura devido ao malogro da mineração, para um distrito vasto, rico e reconhecido internacionalmente pelas suas famosas plantações de café, que sustentavam a economia do Império brasileiro. Como o próprio viajante fez questão de ratificar, “a vila continuou a existir e, se o ouro não lhe deu a riqueza esperada, deu-a, mais tarde, o café, cuja cultura, no segundo decênio deste século [XIX], lhe trouxe grande fartura. Cantagalo é o Eldorado do Café” (BURMEISTER, 1980, p. 152).

Apesar de sua fama e alto número de vastas fazendas produtivas, o centro urbano de Cantagalo ainda era pouco povoado, tendo sofrido poucas modificações desde sua criação, como é registrado por nosso viajante:

Não quis acreditar nos meus próprios olhos, ao ver que tal lugarejo era a rica e tão falada cidade de Cantagalo. (...) uma rua, em linha reta, com belos edifícios, uma igreja e a praça do mercado ao fundo. Um estreito vale, á direita, abrangia outro grupo numeroso de casas. (...) mesmo vendo-a construída à frente, minha impressão deve ter sido igual à dos que a batizaram (BURMEISTER, 1980, p. 151).

Como cientista ávido por maiores informações a respeito da cultura do café, Burmeister vai à procura de um dos maiores fazendeiros da região, o Barão de Nova Friburgo, Antonio Clemente Pinto. Infelizmente, o proprietário não estava presente, mas seu sócio, o Sr. Jacob van Erven fez questão de recebê-lo e lhe dedicar todo o tempo necessário para tirar as dúvidas de seus questionamentos e curiosidades. Burmeister não menciona o nome da propriedade, mas deixa claro que era uma das maiores fazendas de café no Brasil. O naturalista descreve então minuciosamente como se dava a colheita e o beneficiamento do café. No entanto, essas questões serão trabalhadas minuciosamente no capítulo terceiro.

Devido a sua grande fama, Cantagalo recebeu mais dois viajantes estrangeiros, o missionário metodista Daniel Parish Kidder e o reverendo e missionário presbiteriano James Cooler Fletcher, ambos norte-americanos. Suas anotações não possuem datas, pois se referem a diversas viagens que fizeram ao interior do país durante diferentes anos, as quais foram reunidas em um livro. Tudo indica que os viajantes, ou talvez, apenas um deles, estiveram em Cantagalo por volta de meados do século XIX. Embarcaram para o Brasil numa viagem de intuito missionário, propaganda evangelística e distribuição de bíblias. Apesar do mérito das intenções, de acordo com Marc Ferro (1996, p. 391) o Governo americano incentivava expedições pelas quais poderiam exportar seu puritanismo, as suas virtudes de origem, na forma de um moralismo pedagógico com o objetivo de perpetuar uma relação de dominação.

Uma vez no Rio de Janeiro, tiveram grande interesse em conhecer a próspera vila de Cantagalo tão famosa por suas plantações de café, consideradas as melhores da província do Rio de Janeiro. Ao chegarem à vila, constataram que grande parte das plantações de café concentrava-se nas mãos de estrangeiros, principalmente suíços, remanescentes daqueles que vieram em 1819 para a colônia de Nova Friburgo. Hospedaram-se em uma casa de um suíço de Zurich, onde ouviram conversas em língua alemã e deliciaram-se ao som de Beethoven e Mendelssohn ao piano, ao ponto de poderem imaginar que não se encontravam no Brasil, exceto pela presença dos negros. Portanto, com esse depoimento, podemos concluir que os pobres suíços desertores da colônia encontrados por Mathison há aproximadamente 30 anos, pareciam ter prosperado, do contrário já teriam partido para outros rincões.

O último viajante que trataremos foi o naturalista e médico suíço Johann Jakob von Tschudi que esteve em Cantagalo em 1857, ano em que a vila foi elevada à condição de cidade por força da Lei Provincial nº 965, de 2 de outubro. Formado em ciências naturais pela Universidade de Neufchatel e em medicina pela Faculdade de Paris, empreendeu grande

viagem circunavegatória do globo. Em 1860, nomeou-o o governo da Confederação Helvética ministro plenipotenciário no Brasil, cabendo-lhe em missão especial de estudar os problemas de imigração suíça no Império. Foi considerado por Affonso de E. Taunay um naturalista de grande valor que contribuiu com muito brilho para a nossa “xenobibliografia”.

Tschudi empreende a sua expedição a Cantagalo por uma rota totalmente diferente da realizada pelos viajantes predecessores. Navega da cidade do Rio de Janeiro até Campos, passando por São Fidélis, Aldeia da Pedra (Itaocara), para então, alcançar Cantagalo. Ali chegando, o viajante depara-se com uma região bem cultivada, com várias fazendas, todas elas dedicadas à cultura do café em larga escala. Encontrava-se “em um dos mais importantes centros de cultivo do café no país” (TSCHUDI, 1980, p. 37). Segundo o viajante, o lugar estava situado num vale estreito e oferecia aspecto agradável, mas era pouco importante, pois tinha apenas 1.500 habitantes e 120 casas (FIGURA 7). Ele não esclarece tal parecer, mas sabemos que o centro da cidade não era muito movimentado devido às numerosas fazendas (TSHUDI, 1980, p. 88).

Tschudi também testemunha que, a fim de elevar a cultura cafeeira, o governo brasileiro havia introduzido, nos últimos anos, sementes e novas mudas de ótima qualidade, distribuindo-as entre os fazendeiros. No distrito de Cantagalo, colhiam-se, na época de sua visita, diversas espécies de café, como a Mocca, a Aden, a Mirtha e a Le Roy. Tais qualidades, para ele, conseguiriam melhorar o café produzido no Brasil, e conquistariam, com o tempo, mais mercados para o café brasileiro. Aumentariam os lucros dos fazendeiros e, antes de tudo, daqueles que dispusessem de aparelhos mais modernos para seu tratamento. Diante desse quadro, Tshudi revela que a agricultura brasileira parecia ser exercida na vila de Cantagalo pelos métodos mais racionais. Existiam algumas fazendas em moldes modernos e práticos, que davam resultados satisfatórios, em desacordo com a apatia e indiferença geral que reinava no meio brasileiro.

De sua visita, Tschudi conclui que a criação da colônia de Nova Friburgo exerceu grande influência sobre o desenvolvimento de Cantagalo. Por ter sido um projeto malogrado, muitos colonos refugiaram-se na antiga região mineradora em busca de terras mais férteis e de clima mais propício. Com o afluxo de maior número de habitantes para a região, a fim de explorar suas riquezas, investindo contra a selva, plantando café e introduzindo os métodos mais modernos no preparo final do produto, permitiu que as ricas possibilidades agrícolas de Cantagalo se tornassem acessíveis ao mundo.



FIGURA 08: *Negros trabalhando na roça*. J. J. Tschudi. 1866. Acervo: Fribourg, biblioteca cantonal e universitária.



FIGURA 09: *Fazenda de um suíço de Cantagalo*. J. J. Tschudi. 1866. Acervo: Fribourg, biblioteca cantonal e universitária.

Em fins da década de 1850, Cantagalo constituía um importante elemento da economia imperial. Em setenta anos de ocupação formal, transformara-se de um arraial revelado pelo ouro em um município sustentando pelo café, elemento responsável pelo crescimento demográfico e desenvolvimento industrial da região. Apesar de estar inserido num ambiente construído socialmente e constituído de condições geográficas similares que se denominava Vale do Paraíba, a evolução do município de Cantagalo se deveu há fatos distintivos e que lhe permitiram transformar-se, como nas palavras de Lamego (2007, p. 224), no farto celeiro da terra fluminense.



FIGURA 10: Planta da Cidade de São Pedro de Cantagalo. Detalhe da Carta Corográfica da Província do Rio de Janeiro confeccionada pelos engenheiros Pedro d'Alcantara Bellegard e Conrado Jacob de Niemeyer, 1858 a 1861. Acervo: Arquivo Nacional.

Capítulo 2

Sob as asas da águia: Os Clemente Pinto (1807–1914)

Neste capítulo nos ocuparemos das origens da família Clemente Pinto, tratando da chegada de seus membros ao território brasileiro, de que forma se deu seu avanço em direção a Cantagalo e, principalmente, a ascensão e distinção da família na região, tomando a figura de Antonio Clemente Pinto, Barão de Nova Friburgo, como destaque. Abordaremos, também, sobre seus filhos, os Condes de São Clemente e Nova Friburgo, enfatizando as atividades relevantes que desempenharam para a região de Cantagalo e também para o Império. Estudaremos a figura do engenheiro Jacob van Erven, sua sociedade com o Barão de Nova Friburgo e influência sobre a família Clemente Pinto por meio de seus incentivos à implantação de melhorias nas fazendas com o propósito de aperfeiçoar a produção de café.

Também serão discutidas as principais funções de uma casa comissária e sua importância e contribuição para o escoamento da produção de café, tomando a firma Friburgo & Filhos como estudo de caso, considerando-a como um fator relevante para a expansão da fronteira social dos Clemente Pinto, entre a região onde se encontravam suas propriedades rurais e a Corte. Trataremos da idealização da *Estrada de Ferro de Cantagallo* pelo Barão de Nova Friburgo e sua construção a partir de meados do século XIX, partindo de Porto das Caixas até seu prolongamento a Cantagalo, explicitando sua importância ao interligar as fazendas da família Clemente Pinto e descongestionamento do tráfego das safras de café da região.

A escolha do título deste capítulo faz alusão ao brasão de armas do Barão de Nova Friburgo e de seus filhos que possui um escudo que tem por timbre²⁴ uma águia preta com asas abertas prontas para alçar voo. Luís Aleixo Boulanger, segundo e último escrivão dos brasões e armas da nobreza e fidalguia do Império brasileiro, ao brasonar Antonio Clemente Pinto toma a decisão de colocar como timbre uma águia – mas por quê? O timbre original de família Pinto é um leopardo. No entanto, um ramo da família estabelecida no Porto – Os Pinto Pedrosa, nos dá a resposta que deve ter orientado Boulanger. O timbre deste ramo familiar é uma águia preta. Boulanger também utilizou outros elementos desta união Pinto Pedrosa, como o fundo de ouro do escudo dos Pedrosa e também as luas crescentes azuis dos Pinto

²⁴ O timbre é uma peça do brasão que fica colocada sobre o virol do elmo. Na sua origem, o timbre era mais um elemento que servia para distinguir um cavaleiro no meio de muitos outros. É uma marca mais pessoal de reconhecimento.

Pedrosa, diferentes do escudo dos Pinto que é de fundo prata com cinco luas crescentes vermelhas (FIGURA 11). O brasão dos Clemente Pinto nos conta um pouco de sua história e origem. História essa, que como a águia do escudo, estendeu seu voo e poder sobre o Vale do Paraíba no século XIX.

2.1 A Família Clemente Pinto

Originária de Portugal, da freguesia de Nossa Senhora de Abobadela no Vilarejo de Ovelha do Marão, a família Clemente Pinto teve início com o patriarca João Clemente Pinto (1723-1796), o qual deixou numerosa descendência. De seus sete filhos, um deles, seu homônimo João Clemente Pinto (1752-1819), emigrou para o Brasil juntamente com seus filhos e sobrinhos, dentre eles Antonio Clemente Pinto, futuro Barão de Nova Friburgo. Chegaram ao Rio de Janeiro em 1807 fugindo da pobreza em que viviam em seu país de origem.

O primeiro registro da presença da família na região de Cantagalo se encontra numa carta de sentença de medição e demarcação de sesmária datada de 1825 onde o nome de João Clemente Pinto é citado, já que suas terras eram fronteiriças as do suplicante. No ano de confecção do documento, João já era falecido e, portanto, as responsabilidades de sua sesmária denominada São Clemente, estavam sob tutela de sua esposa Thereza Joaquina da Silva. Nesse mesmo documento está anexada uma carta topográfica de meia légua de terras em quadra no sertão de Cantagalo datada de 1819. Nessa carta está registrada a demarcação de terras da fazenda São Clemente, com destaque para o ribeirão das Areas e o da Taquara (FIGURA 12). Portanto, os membros da família Clemente Pinto já se encontravam em Cantagalo pelo menos, desde 1819. Provavelmente, para ali se dirigiram atraídos pela fama das terras e da abundância de ouro, requerendo uma sesmária, prática autorizada pelo Vice-Rei D. Luís de Vasconcelos desde 1785, logo depois da descoberta das Minas de Cantagalo.

Segundo Erthal (1992, p. 195), Antonio Clemente Pinto teria chegado aos Sertões de Macacu na década de 1820 “como simples sesmeiro”, após ter desempenhado as funções de auxiliar de escritório e se dedicado ao comércio, “lugar por excelência da acumulação de capital” (FOLLY, 2010, p. 27). Se para lá não tenha se dirigido juntamente com o tio, possivelmente, foi impelido a seguir seus passos. Em documento datado de 1829, Antonio, através de seu procurador Jacob van Erven, requere às autoridades terras para minerar, mesmo não sendo mais uma atividade comum na região. A sua relação com o engenheiro van Erven,



FIGURA 11: Brasão de Armas do 1º Barão com Honras de Grandeza de Nova Friburgo, Antonio Clemente Pinto. 1857. Acervo: Arquivo Nacional.

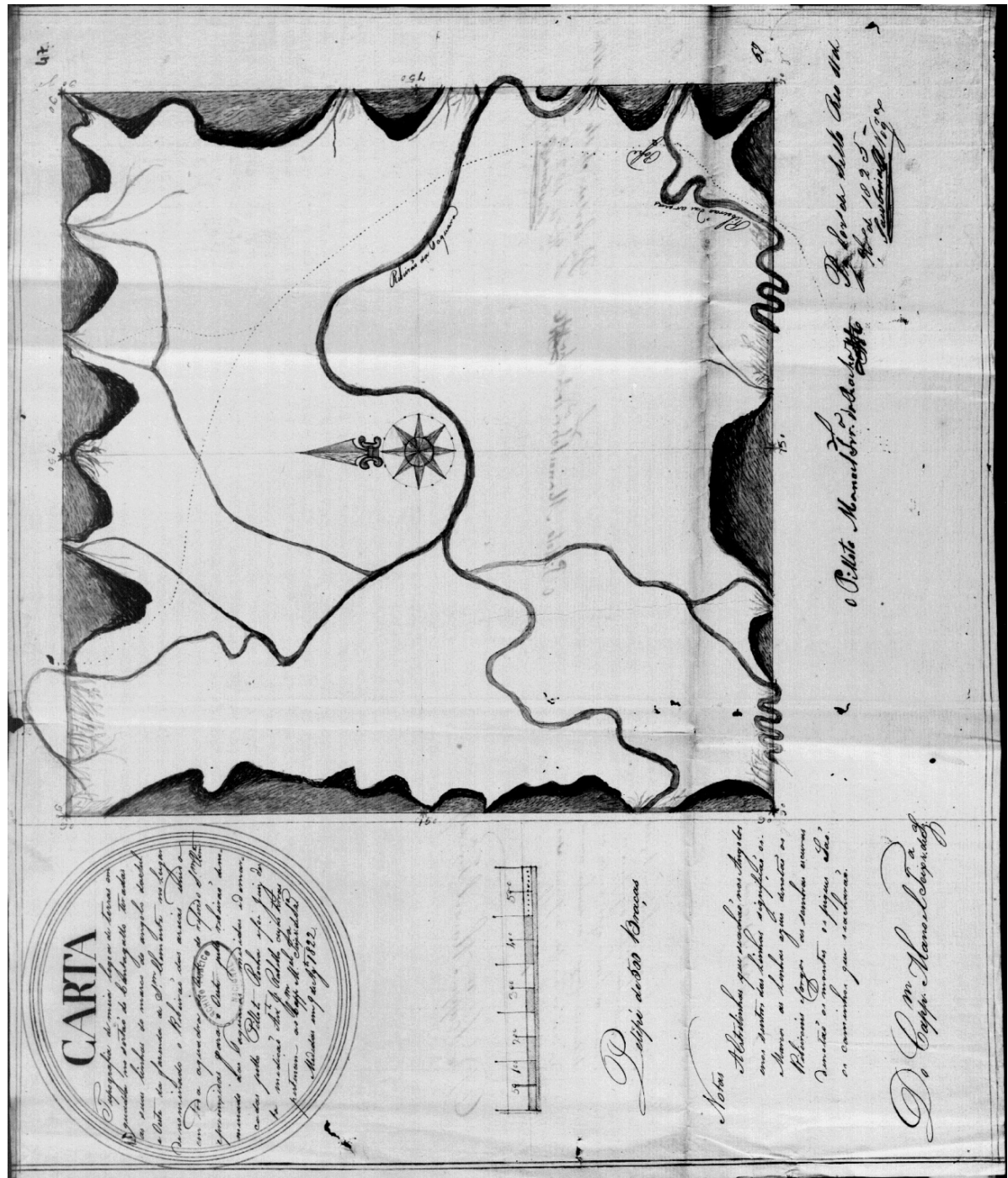


FIGURA 12: Carta topográfica de meia légua de terras em quadra no sertão do Cantagalo tiradas as suas linhas do marco do ângulo (sic) Sul e Oeste da Fazenda de São Clemente no lugar denominado o Ribeirão das Areias, unida em toda quadra do Oeste do referido São Clemente e preenchidas para o Oeste pelo ribeirão denominado das Taquaras, medidas e demarcadas pelo piloto Rocha e foi juiz desta medição Antônio José Rabelo cujas terras pertencem ao Cap. Manoel Teixeira de Souza medidas em 9 de agosto 1822. Acervo: Arquivo Nacional.

data do período de 1825 e 1830, quando Antonio o teria contratado para administrar suas empresas, particularmente de mineração. Não obstante seus esforços, não foi possível melhorar os rendimentos desta empresa aurífera. Então, observando os outros habitantes de Cantagalo que também haviam malogrado em seus esforços dedicados à mineração, Jacob van Erven aconselha Antonio à plantação extensiva de café. Previa ele que, com os recursos de Antonio, “os proventos dessa iniciativa seriam por tal forma compensadores, que permitiriam relegar ao abandono os exaustivos e dispendiosos trabalhos de mineração” (FOLLY, 2010, p. 28).

De acordo com Stanley Stein (*apud* MUAZE, 2010, p. 303), esse pioneirismo na ocupação de terras no Vale do Paraíba foi um fator importante para a riqueza e poder futuros de muitas famílias. Além disso, a prestação de serviços à Coroa facilitava a conquista de prestígio e consequentes cargos políticos e administrativos nas regiões onde se fixavam, como se daria com os Clemente Pinto. Quanto maior a acumulação de riquezas, maior a concentração de poder e influência na região. Não obstante, o vasto patrimônio das famílias pioneiras não seria proveniente apenas do cultivo do café, mas também do investimento em outras atividades (MUAZE, 2010). Como foi o caso de Antonio Clemente Pinto, que passou a investir seus esforços em outra fonte de renda, muito lucrativa na época que o permitiria desfrutar de um papel ímpar na hierarquia socioeconômica e influenciar na política do Estado. Essa atividade era o tráfico de escravos. Segundo Florentino (1995), o futuro Barão de Nova Friburgo estava incluído na lista nominal de traficantes de escravos entre a África e o Rio de Janeiro atuantes entre 1811 e 1830. Essa informação é também confirmada por outros autores como Scisínio (1990), que o declara como “o maior traficante interno da região de Cantagalo” e Dezemone (2008), como “fornecedor de escravos para as lavouras de café da região”.

A família vinha ganhando reconhecimento no local. De acordo com o registro do periódico *A Aurora Fluminense*, numa edição de 1831, o irmão de Antonio, Manoel Clemente Pinto, desempenhava a função de presidente da Câmara de Cantagalo. E Antonio, seria eleito Procurador em Nova Friburgo na década de 1840. Bem relacionado e informado com as questões de seu tempo, Antonio Clemente Pinto, torna-se membro da *Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional* como sócio efetivo em 1837²⁵. Criada em 1827, em meio ao espírito ilustrado corrente no Brasil dos oitocentos, a *Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional* (SAIN) tinha por objetivo voltar os estudos científicos ao aprimoramento da principal

²⁵ *O Auxiliador da Industria Nacional*, n. 173 (04/11/1837), p. 36.

atividade econômica do país, a agricultura, e colocá-la a serviço do progresso da nação. Seus idealizadores e membros, letrados, políticos e homens de negócio, concebem esta Sociedade Científica como um espaço próprio para discussões ligadas à otimização da produção agrícola, ao mesmo tempo, que acreditavam contribuir para a prosperidade do Império. Apoiavam a aquisição de maquinários, inovações técnicas e saberes científicos estrangeiros e suas aplicações na realidade brasileira, com o objetivo de minorar os trabalhos da mão de obra, obtendo uma produção melhor, mais veloz e com menos custos. Apesar de uma entidade civil de direito privado, foi patrocinada pelo Estado, o qual financiava os propósitos inovadores da elite que ultrapassavam as fronteiras de suas propriedades, ao trazerem benefícios para o país (DOMINGUES, 1996; BARRETO, 2009).

Devido ao seu desempenho cada vez mais relevante na região de Cantagalo e na Corte, Antonio Clemente Pinto é agraciado, em 1846, com a comenda da Ordem da Rosa²⁶ e, quatro anos após, por ocasião do aniversário natalício do Imperador D. Pedro II, foi também condecorado com a comenda da Ordem de Cristo²⁷. De acordo com José Murilo de Carvalho (2010, p. 258), a distribuição de títulos pela Coroa era uma forma de aproximar os proprietários da monarquia pela qual era distribuído um símbolo de *status* em troca de interesse material.

No ano de 1850, além de dedicar-se à produção de café em suas propriedades em Cantagalo, Antonio diversifica seus investimentos em negócios imobiliários e comerciais na Corte onde abre uma casa comissária denominada Friburgo & Filhos, situada na Candelária, nº 36, segundo o Registro Geral dos Negociantes do *Almanak Laemmert* desse mesmo ano. Essa firma seria responsável pelo armazenamento e venda do café recebido do interior. Ou seja, a partir da abertura dessa firma, todo o processo compreendido desde a plantação até a comercialização do café estariam, agora, concentrados pela mesma família. Segundo van Delden Laërne (1885, p. 184), raramente os comissários eram ao mesmo tempo fazendeiros, e vice-versa. Citando a firma Friburgo & Filhos, ele afirma que seus sócios vendiam o próprio produto e também o de seus parentes e amigos. De acordo com Erthal (1992, p. 188), casas comissárias “atuavam como financiadores e intermediários dos fazendeiros em quase todas as transações que efetuavam na Praça da Corte”. De fato, em outra listagem do *Almanak*, Antonio foi identificado como “fazendeiro-capitalista”, ou seja, um fazendeiro que não vivia apenas de suas atividades agrícolas, mas que procurava diversificar seus investimentos,

²⁶ *Diário do Povo*, ano 5, n. 277 (23/12/1846), p. 1-2.

²⁷ *O Observador*, ano 3, n. 135 (05/01/1850), p. 3.

aplicando seus lucros em outros negócios tanto comerciais como financeiros, como os empréstimos a juros (FERREIRA, 2008, p. 115). Antonio Clemente Pinto, provavelmente por influência de van Erven, fazia investimentos em outros negócios além de suas lavouras, no entanto, é provável que tenha se dedicado à abertura de uma casa comissária para substituir os lucros que angariava com o tráfico de escravos, abolido definitivamente em 1850.

Nesse mesmo ano, era indicada no *Almanak Laemmert*²⁸ a existência de seis fazendas constituídas de terreiros de pedra, estufas de secagem e engenhos de pilões, em Cantagalo. Quatro dessas fazendas possuíam algum tipo de ligação com Antonio Clemente Pinto, sendo ele o próprio proprietário, outra pertencente a Jacob van Erven, e as demais, a firmas às quais era associado, como a Clemente & Bellieni e a Troubat & Clemente. Em 1851 e 1865, o mesmo *Almanak* apresenta o seu nome e de seus parentes e sócios como fazendeiros que beneficiavam o café por sistema de estufa e possuidores de terreiros de pedra, engenho de pilões e de serrar. Em outras palavras, Antonio Clemente Pinto era proprietário ou estava relacionado a propriedades pioneiras na região, dotadas do que existia de mais sofisticado em termos de beneficiamento de café no século XIX.

Em 1850, Cantagalo recebeu a visita do naturalista alemão Hermann Burmeister. Visitando uma das fazendas de Antonio Clemente Pinto, administrada por van Erven, relata que esta era uma empresa de produção que rivalizava com as primeiras do gênero no Brasil e que se colocava à altura das suas congêneres europeias. O principal produto cultivado era o café, mas também eram explorados todos os demais ramos da agricultura para o estabelecimento da fazenda e seus habitantes, além da mineração de ouro em minas próprias (BURMEISTER, 1980, p. 155).

Por seu trabalho como um dos diretores da recém criada Estrada de Ferro Mauá, denominada *Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis*, que foi a primeira ferrovia construída no Brasil, Antonio Clemente Pinto foi agraciado, em 1854, pelo Imperador com o título nobiliárquico de Barão de Nova Friburgo e, seis anos mais tarde, viria a ser titulado como Barão com Honras de Grandeza de Nova Friburgo, logo após a inauguração do primeiro trecho da *Estrada de Ferro de Cantagallo*. Foi sócio fundador do

²⁸ *Almanak Administrativo Mercantil E Industrial Da Corte E Provincia Do Rio De Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1851. 62 p.



FIGURA 13: Primeiros Barões de Nova Friburgo. Emil Bauch. 1867. Óleo sobre tela. Acervo: Museu da República.

Imperial Instituto Fluminense de Agricultura²⁹, juntamente com o Barão de Mauá e desempenhava o papel de Conselheiro Fiscal na administração superior dessa Sociedade Científica.

O Barão de Nova Friburgo, Antonio Clemente Pinto, em meados do século XIX, era um dos homens mais ricos do Império, fortuna construída através de apostas em negócios bem sucedidos, “antecipava-se aos acontecimentos e lucrava com eles” (FOLLY, 2010, p. 30). Tornou-se um fazendeiro-capitalista, proprietário de 16 fazendas na região de Cantagalo e diversas moradas na capital³⁰, além de apólices, ações e sociedades. As dependências de suas fazendas eram montadas com técnicas modernas para a produção e beneficiamento de café. Além disso, foi idealizador da estrada de ferro que interligaria a Região Serrana à Baixada Fluminense, solucionando, assim, o escoamento da produção do café na região.

Além da riqueza efetiva, o imaginário coletivo da época era construído em cima da divulgação do poder. De acordo com Chartier (1990), as práticas sociais estão imbuídas de representações, ou seja, construções simbólicas de imagens, determinadas pelos grupos que as forjam, com o intuito de estabelecerem uma relação entre o pessoal e o coletivo. Dessa forma, o Barão de Nova Friburgo atestava o seu poder diante de seus pares e/ou subordinados através da publicização de sua importância. Um exemplar dessas representações está na tela encomendada pelo Barão de Nova Friburgo ao pintor Emil Bauch (FIGURA 13), obra que reúne seus principais feitos e posses em uma única cena impregnada de uma forte carga de simbolismos.

Nesta tela, em primeiro plano, está o Barão sentado em uma cadeira de estilo Luiz XVI, que tem no espaldar o seu brasão de armas entalhado. Ao seu lado direito, em pé, está a sua esposa, a qual deposita uma de suas mãos sobre o braço do marido, indicativo de companheirismo e obediência (MUAZE, 2008, p. 171). Além dos trajes elegantes, o casal porta algumas joias, sendo o destaque para o Barão que ostenta suas condecorações. No

²⁹ Instituição agrícola criada pelo governo Imperial na década de 1860 através do Ministério da Agricultura, do Comércio e Obras Públicas. Tinha por objetivo a revitalização da agricultura brasileira por meio de introdução de máquinas e instrumentos na lavoura; pesquisa de melhores sementes; auxílio à administração pública por meio de abertura e conservação de vias; promover exposições; desenvolver estatísticas agrícolas; criação de escolas agrícolas. Durante 22 anos publicou o periódico *Revista Imperial do Instituto Fluminense de Agricultura* (CAPILÉ, 2010, p. 56, 57).

³⁰ Uma delas era o Palácio Nova Friburgo (atual Museu da República) que foi motivo de encantamento de um dos personagens de Machado de Assis. Na obra *Esaú e Jacó*, Santos, ao passar em frente ao palácio, “levantou os olhos para ele com o desejo de costume, uma cobiça de possuí-lo [...] dar ali grandes festas, celebradas nas gazetas, narradas na cidade entre amigos e inimigos, cheios de admiração, de rancor ou de inveja” (ASSIS, 2008, p. 73).

ambiente requintado onde a cena é montada estão representados também os principais empreendimentos do Barão de Nova Friburgo. Em sua mão esquerda, segura a planta da *Estrada de Ferro de Cantagallo* que retrata o trecho pelo qual foi o idealizador. Ao seu lado esquerdo há uma maquete e uma planta do Palacete Nova Friburgo, sua morada na Corte. Em segundo plano, no alto da parede, há um quadro retratando a Chácara do Chalet, sua propriedade de criação localizada em Nova Friburgo. E, através da abertura de uma grande janela, avistamos o Solar do Gavião, casa nobre de sua fazenda de mesmo nome localizada em Cantagalo, erguendo-se no alto de um morro.

Para analisarmos o potencial dessa tela, devemos observar os diversos planos que compõem a perspectiva, imaginando cada plano de trás para frente, como se pudéssemos vê-la de lado. Esta disposição revela uma linhagem de tempo e força repleta de simbologias, as tradições do passado e as invenções do futuro. Na primeira camada da perspectiva está a fazenda Gavião, seguida da Chácara do Chalet, posicionada acima. Essas duas propriedades rurais seriam a representação das atividades iniciais da família e de onde provinha sua riqueza, e por isso foram posicionadas ao fundo e no centro da pintura. Em seguida, no plano central, estão o Barão e a Baronesa, os autores dos empreendimentos retratados. São ladeados pela maquete do Palacete Nova Friburgo, representação do auge da conquista de prestígio e poder que detinham no momento. Por fim, na última camada da perspectiva da tela, nas mãos do Barão cai a planta da *Estrada de Ferro de Cantagallo*, que desenrola-se para a frente, simbolizando a tecnologia do futuro.

Essa tela, portanto, mais do que uma composição das principais propriedades do Barão de Nova Friburgo, além de traduzir o imaginário coletivo de uma época através da representação do *habitus* da classe senhorial oitocentista, seu comportamento e *modus vivendi*, ela carrega consigo uma representação da história da família Clemente Pinto. A obra foi terminada dois anos antes do falecimento do Barão e, portanto, publiciza o poder conquistado por ele durante sua vida ao mesmo tempo que transmite ao futuro seu legado (MUAZE, 2008; ESSUS; 1995).

Antonio Clemente Pinto faleceu em 04 de outubro de 1869, no palacete Nova Friburgo, atual Museu da República, aos 74 anos de idade. Foi casado com sua prima Laura Clementina da Silva Pinto³¹, filha de João Clemente Pinto, e desse matrimônio teve quatro

³¹ O casamento entre membros da mesma família era uma estratégia utilizada para manter e multiplicar os bens acumulados (VINHAIS, 1992).

filhos, dois deles homônimos chamados João Clemente Pinto que faleceram jovens, o primogênito Antonio Clemente Pinto, Conde de São Clemente e Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, Conde de Nova Friburgo. O levantamento de bens do casal Barão e Baronesa de Nova Friburgo apresentava o valor total de seis mil novecentos e nove contos e setenta e um mil quinhentos e setenta réis (6.909:371:570\$)³², uma das maiores fortunas do Brasil Império.

2.2 Os príncipes do café

Os filhos de Antonio Clemente Pinto, os Condes de São Clemente e Nova Friburgo, influenciados pelo pai, seguiram seu exemplo e deram continuidade ao seu trabalho, multiplicando suas posses e poder na região. Em publicação da revista ilustrada *A Vida Fluminense*, datada de 1871, é registrado que “poucos são os possuidores de propriedades rurais que tanto tenham feito pela nossa lavoura como esses dous irmãos, verdadeiros representantes de seu benemérito pai, cujo o nome perpetuaram na província fluminense”³³. Van Delden Laërne, que visitou Cantagalo na década de 1880, afirmou que só de suas fazendas, aliás, enormes, haviam auferido renda líquida anual de seiscentos contos de réis. Diante de tamanha riqueza e genialidade, o estrangeiro conclui que, por isso, podiam a justo título serem chamados de “*princes du café*” (LAËRNE, 1885, p. 184).

O primogênito e homônimo do pai, Antonio Clemente Pinto (FIGURA 14), nasceu em 1830. Dedicou-se à prática comercial em Hamburgo e em outros importantes centros de comércio na Europa, onde permaneceu durante alguns anos. Retornando ao Brasil, tomou parte nos negócios da família, principalmente aqueles localizados na Corte, ocupando o cargo de gerente comercial e representante social da firma Friburgo & Filhos, enquanto seu irmão, Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, tratava das fazendas do interior. Consta no inventário de Juízo de Órfãos quando da morte de sua esposa, em 1876, que Antonio era reconhecido como capitalista e negociante. Exerceu a função de presidente do *Centro da Lavoura e Commercio* e de diretor da Caixa Econômica e Monte de Socorro da Corte, no Rio de Janeiro. Quando na qualidade de presidente do *Centro da Lavoura e Commercio*, prestou os melhores serviços à propaganda do café do Brasil no exterior ao organizar as mostras dos produtos brasileiros a serem mostrados nas grandes exposições industriais e agrícolas que se realizavam (FOLLY, 2010, p. 101).

³² LEVANTAMENTO DOS BENS dos 1^{os} Barões de Nova Friburgo. Rio de Janeiro, maio. 1873. 31 p. Mimeografado.

³³ *A Vida Fluminense*, sábado 8 de abril de 1871.



FIGURA 14: Antonio Clemente Pinto, Conde de São Clemente. Filho primogênito do Barão de Nova Friburgo. Tela de Edouard Vienot, 1862. Colorido. Acervo: Museu da República.

Devido aos serviços prestados ao reconhecimento do Império brasileiro no exterior, foi recompensado com o título de Barão de São Clemente, por decreto de 1863 e mais tarde, em 1882, com o título de Visconde. E no ano de 1866, foi agraciado com a comenda de Cristo por concorrer, junto com o irmão (que recebeu o oficialato da Rosa), com diversas quantias para as despesas da Guerra do Paraguai, libertando e oferecendo seis escravos por eles fardados para assentarem praça no exército³⁴. Em 25 de abril de 1888 receberia o título de Conde de São Clemente por ter libertado seus escravos antes da proclamação da Lei Áurea.

Casou-se com Maria José Rodrigues Fernandes Chaves³⁵ e desse consórcio teve três filhos, Antonio Clemente Pinto, 2º Barão de São Clemente; Alice Clemente Pinto e Maria José Clemente Pinto. Faleceu em janeiro de 1898 em sua propriedade *Chácara do Chalet*, nos subúrbios de Nova Friburgo.

Bernardo Clemente Pinto Sobrinho (FIGURA 15), segundo filho do 1º Barão de Nova Friburgo, nasceu na fazenda Areas, propriedade de sua família, no município de Cantagalo, em 11 de novembro de 1835. Satisfazendo o desejo dos pais, matriculou-se na faculdade de direito em São Paulo, em 1854. Quatro anos depois, partiu para Recife para dar continuidade aos seus estudos obtendo, em 1858, o grau de bacharel formado em Ciências Sociais e Jurídicas.

Após o término de seus estudos, não permaneceu no Brasil, e empreendeu longa viagem a países estrangeiros, com o desejo de estudar os grandes melhoramentos da lavoura, á qual contava dedicar-se futuramente. Visitou as principais nações europeias, os Estados Unidos, “país modelo”, e também as Antilhas, onde se localizavam os principais países produtores de café do século XVIII (MARQUESE, 2004). Dessa expedição, trouxe consigo um cabedal de conhecimentos práticos e inúmeras máquinas que, até então eram desconhecidas no Brasil, as quais foram encaminhadas às suas propriedades cafeicultoras no município de Cantagalo.

Do seu retorno ao Brasil, em 1862, aos vinte e sete anos de idade, já era reconhecido por sua ilustração referente aos conhecimentos da agricultura e, principalmente, por suas ideias progressistas. Para tanto, foi convidado a constituir a diretoria do Conselho Fiscal do *Imperial Instituto Fluminense de Agricultura*³⁶. Diferentemente do irmão que era hábil diante

³⁴ *O Publicador*, ano 6, n. 1306 (21/01/1867), p. 2.

³⁵ Baronesa de São Clemente, filha do casal Barão e Baronesa de Quaraim.

³⁶ *A Actualidade*, n. 274 (13/11/1862), p. 4.



FIGURA 15: Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, Conde de Nova Friburgo. Filho mais novo do Barão de Nova Friburgo. Tela de Edouard Vienot, 1862. Colorido. Acervo: Museu da República.

das relações sociais na Corte, Bernardo optava pela vida de trabalho e de mando em suas fazendas no interior da província. “É desnecessário dizer que essas propriedades começaram a sentir a influencia benéfica do dedo inteligente que as dirigia, e dentro em pouco chegaram á posição brilhante que occupam em toda aquella uberrima zona”³⁷.

Falecendo o seu pai em 1869 e, logo depois, sua mãe, Bernardo não esmoreceu. Na companhia do irmão, formava uma dupla movida pelas ideias de “progresso” que desejava aplicar no desenvolvimento da província do Rio de Janeiro. Para tanto, não vacilou em comprometer parte de seus capitais, colocando-se à frente do projeto da construção da estrada de ferro iniciada por seu pai e que se apresentava no seu ponto mais grave, pois era necessário transpor a elevada serra entre Cachoeiras de Macacu e Nova Friburgo. Ao fim dessa empreitada, em 1873, foi agraciado pelo Imperador com o título de 2º Barão de Nova Friburgo, pelos “incalculáveis bens” que destinava à província com a construção da linha férrea.

Suas fazendas eram a materialização de seus ideais de progresso. Eram montadas com a mesma tecnologia utilizada na Europa e América do Norte e, ainda, praticamente todas elas, eram interligadas por um sistema de que facilitava não só a comunicação, mas também o escoamento do café. Foi pioneiro no desenvolvimento do cultivo do café Java. Aliás, o café produzido em suas fazendas era reconhecido como um dos melhores do mercado interno e externo, tanto que nos Estados Unidos era chamado de Casa Friburgo³⁸. Tamanha era a qualidade do produto, que Bernardo e seu irmão foram premiados em diversas exposições nacionais e estrangeiras. Bernardo também se dedicava à criação de ovelhas de raças seletas, incluindo a espécie de carneiros da raça South-Down provenientes da Inglaterra³⁹. Também apostava na colonização, empregando em suas fazendas, imigrantes portugueses e até mesmo “coolies” chineses, dedicando seus esforços na tentativa de substituição do braço escravo pelo serviço de colonos livres.

Além de ser reconhecido como agricultor instruído, ativo e dedicado ao desenvolvimento industrial e agrícola do país, qualidades que lhe rendiam cargos como a nomeação a vice-presidente da província⁴⁰ em 1878, Bernardo era tido como um cavalheiro de “maneiras afáveis”, de trato ameno e atencioso, cativando a todos aqueles que tinham a

³⁷ *A Vida Fluminense*, opus citatum.

³⁸ *A Vida Fluminense*, opus citatum.

³⁹ *Revista Agrícola do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura*, n. 14 (Dezembro/1882), p. 81.

⁴⁰ *A Constituição*. Órgão do Partido Conservador, n. 29 (05/02/1878), p. 1.

oportunidade de conviver ao seu lado. Prova disso, era a grande popularidade que gozava em Nova Friburgo, Cantagalo, São Fidélis e também na Corte⁴¹. Em 1877, o diplomata francês Ternaux-Compans não hesita em denominá-lo como “o verdadeiro imperador do Brasil” (LAMEGO, 2007, p. 370). Para concorrer ainda mais a todo o prestígio que lhe era concebido por seus contemporâneos, Bernardo e seu irmão Antonio, libertam sem condições, numa ação providente (SALLES, 2008, p. 144), em abril de 1888, seus 1.200 escravos, sendo elevados a Conde de Nova Friburgo e São Clemente⁴², respectivamente.

A sequência de turbulentos eventos ocorridos no final do século XIX – como a “praga de Cantagalo” responsável pela destruição de cafezais em 1880⁴³, a Proclamação da República em 1889 sucedida pelo “encilhamento” em 1890 – exerceram grande impacto sobre a economia de suas fazendas. Além disso, havia também o desgosto de ver a sua maior obra, a *Estrada de Ferro de Cantagallo*, nas mãos da Companhia Leopoldina, que recebia muitas críticas pelo serviço mal estruturado.

O Conde de Nova Friburgo veio a falecer no palácio de sua fazenda Gavião, em 1914, aos 79 anos de idade. De seu consórcio com Ambrosina Campbell, filha do senador Ambrósio Leitão da Cunha, Barão com Honras de Grandeza de Mamoré⁴⁴, teve seis filhos, Brás de Nova Friburgo, Renato de Nova Friburgo (falecido em criança), Laura de Nova Friburgo, Celia de Nova Friburgo (falecida em criança), Renato de Nova Friburgo e Ada de Nova Friburgo.

2.3 O engenheiro Jacob van Erven

Entre os anos de 1825 e 1830, em Cantagalo, Antonio Clemente Pinto conhece o engenheiro holandês Jacob van Erven (FIGURA 16), encontro que renderia uma grande parceria. Jacobus Giulbertus Paulus van Erven, Jacob van Erven, como traduzido para o português, nasceu em 1800 em Utrecht, Holanda. Formou-se em engenharia e aos 24 anos

⁴¹ *A Vida Fluminense, opus citatum.*

⁴² *A Constituição*, n. 51 (29/04/1888), p. 3.

⁴³ “Atacando os cafeeiros de 5 a 6 anos situados em terrenos arenosos, e estabelecendo-se o contágio pelas raízes pela migração de um verme hematóide, o arbusto em poucos dias despia-se completamente das folhas que secavam, como se queimadas pelo calor do fogo. À veemência da moléstia adicionava-se uma rapidíssima propagação. Já ela atacava intensamente os cafezais de Ponte Nova em 1873. Os de Itaocara, em 1875, e, em 1876 já está a 20 quilômetros na fazenda Boa Fé. Em 1880, entra em Cantagalo, Monte Verde e Pádua, indo também a Madalena e campos. A área devastada atinge 84 léguas quadradas. Num total de 40 fazendas, colheitas que anteriormente chegavam a 234.000 arrôbas desceram a 26.580” (LAMEGO, 2007, p. 271).

⁴⁴ Vinhais (1992, p. 12) afirma que a busca de casamento fora da região onde se localizava as propriedades da família, no caso Cantagalo, era ação típica da “elite cortesã”, aquela que possuía poder, riqueza e prestígio que extrapolavam os domínios locais.

emigrou para o Brasil juntamente com o irmão João, diplomado em medicina. Ao chegarem ao Rio de Janeiro, após juntarem dinheiro através de seus conhecimentos, montam uma fábrica de sabão que, no entanto, não tem êxito. Em algum momento, os irmãos separam-se, indo João exercer sua profissão de médico em Petrópolis, e Jacob, dirigindo-se para Cantagalo, talvez com o intuito de dedicar-se à mineração (FOLLY, 2010, p. 84).

Ao conhecer o futuro Barão, Jacob passa a trabalhar como superintendente nos trabalhos da mina de Santa Rita do Rio Negro. Sendo esta empresa insatisfatória, Jacob incentiva Antonio a dedicar-se a uma atividade recente na região e que viria a dar lucros num futuro próximo: o cultivo de café. Os dois, então, associam-se, Jacob dedicando-se ao conhecimento da cultura da rubiácea e seu desenvolvimento, enquanto Antonio seguia seus conselhos, aplicando seu lucro em melhorias em suas propriedades.

Lidando com o dia a dia da fazenda, van Erven se deparava com o pouco desenvolvimento do método de beneficiamento do café, realizado manualmente pelos escravos, e com a utilização de instrumentos precários, com os quais o grão de café não alcançava uma qualidade satisfatória. Diante disso, passa a aplicar seu conhecimento em engenharia na criação e confecção de máquinas, com o intuito de remediar os problemas do beneficiamento. Para tanto, em 1845, recebe o título de sócio efetivo na *Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional*, onde poderia adquirir mais conhecimento, trocar experiências e divulgar para outros lavradores suas invenções⁴⁵. Van Erven foi responsável por muitos inventos significativos como o engenho de lustrar café, estufas para secagem do grão, ventiladores e maquinismos que regulavam o grau de introdução do vapor ao cilindro de máquinas de qualquer sistema.

Alguns relatos de viajantes que estiveram em Cantagalo e região durante o século XIX dão testemunho da relevância do trabalho de van Erven. Em 1850, esteve em Cantagalo o naturalista prussiano Hermann Burmeister que se encontrou pessoalmente com Jacob van Erven, em visita a uma das propriedades de Antonio Clemente Pinto. Burmeister revela que van Erven era “um homem de caráter extraordinário, que já passara por muitas provações na vida, mas que conseguira, também, excelentes compensações, vendo florescer e progredir seus empreendimentos” (BURMEISTER, 1980, p. 154). Segundo o viajante, van Erven era

⁴⁵ O *Auxiliador da Indústria Nacional*, n. 13 (1845), p. 288.



FIGURA 16: Comendador Jacob van Erven. Fonte: FOLLY, Luiz Fernando Dutra; Oliveira, Luanda Jucyelle Nascimento; Faria, Aura Maria Ribeiro. *Barão de Nova Friburgo: impressões, feitos e encontros*. Rio de Janeiro: UFRJ/EBA, 2010.

sócio de Antonio Clemente Pinto havia vários anos e administrava-lhe todos os negócios. Visitando as instalações da fazenda, Burmeister acompanhou minuciosamente todo o beneficiamento de café, detalhando o funcionamento das máquinas que eram movimentadas por uma roda d'água.

Cantagalo também recebeu a visita do médico e naturalista suíço Johann Jakob von Tschudi em 1860. De acordo com ele, a agricultura do distrito era exercida pelos modos mais racionais devido à existência de fazendas em moldes modernos e práticos, as quais davam resultados satisfatórios graças as técnicas empregadas. Tschudi afirma que van Erven foi “o primeiro a trilhar pela agricultura racional, tendo introduzido várias inovações na tecnologia agrícola” (TSCHUDI, 1980, p. 83). Van Erven era responsável pela administração de onze fazendas do Barão de Nova Friburgo, sendo coproprietário de algumas delas. Juntos haviam conquistado êxitos que lhes proporcionaram grandes recursos monetários devido ao empreendimento modernizador de van Erven. “Tais resultados não deixavam naturalmente de ter sua influência benéfica sobre os demais fazendeiros da região e agricultores do distrito todo” (TSCHUDI, 1980, p. 83).

O escritor de uma das seções sobre agricultura da revista *O Auxiliador da Indústria Nacional* de julho de 1852, também esteve em Cantagalo e disse ter ficado espantado com o desenvolvimento do local que ia muito além das suas expectativas. Segundo o colunista, a plantação e o tratamento do café em Cantagalo já não eram feitos pelo emprego de braços ou maquinismos grosseiros. Pelo contrário, as máquinas empregadas eram as melhores que se podiam conhecer, os terreiros feitos com arte e cuidado e as estufas bem preparadas. Tudo revelando um elevado grau de adiantamento. Entre as poucas fazendas citadas como exemplos estão as do Barão de Nova Friburgo, que eram constituídas por despulpadores, ventiladores, separadores e brunidores, sendo este último encontrado em poucas fazendas onde ainda se empregavam os pilões. Já os melhoramentos nas estufas eram atribuídos ao engenheiro van Erven que, diferente de outras propriedades, havia as empregado com grande sucesso, por ter aplicado nas estufas ventilação forçada pelo fogo que renovava o ar por chapas metálicas aquecidas⁴⁶.

No entanto, em 1855, o mesmo periódico publicava as impressões de José de Araujo Ribeiro, ex-ministro do Brasil na França, sobre a agricultura brasileira. Para ele, a cultura e o

⁴⁶ *O Auxiliador da Indústria Nacional*, n. 1 (Julho/1852), p. 175-180.

beneficiamento do café tiveram poucos progressos no país, onde se ensaiaram a construção de máquinas sem bons resultados. Van Erven, como um engenheiro inventor de maquinismos, envia uma carta ao Secretário da *Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional*, dando parecer da verdadeira situação dessa ciência no país, tomando sua região, Cantagalo, como exemplo.

Segundo van Erven, somente no município de Cantagalo haviam construídas 22 estufas inventadas por ele. Estas estufas “funcionão ha sete annos com o melhor resultado possivel, gastando pouca lenha, e seccando o café sem ser preciso mexel-o com muita igualdade”⁴⁷. Destas estufas, quatro estavam em suas próprias fazendas, outras 13 em propriedades que van Erven dirigia para o Barão de Nova Friburgo, uma na do Sr. Rafael Ignacio da Fonseca Lontra, duas na de Troubat e Clemente, e duas na de Clemente e Bellieni.

Além deste consideravel melhoramento, as mencionadas fazendas, e muitas outras do Municipio que ás imitárão, possuem terreiros de pedra cobertos com argamassa, que coadjuvados com as estufas secção todo o café das colheitas que em algumas passa de 30 a 40 mil arrobas por anno. Nas mesmas fazendas além de muitas maquinas para o preparo dos misteres do uso domestico, trabalho movidos por agua com força de acção directa, e reacção, engenhos de pilões, ribas, despoldadores aperfeiçoados, que despoldão 1200 alqueires de caé por dia, ventiladores, separadores para limpar e igualar o grão, burnidores continuos da minha invenção, que lustrão o café sem quebrar, com a ultima perfeição⁴⁸.

Van Erven prossegue sua carta informando que a cultura do café vinha melhorando consideravelmente graças a muitos fatores, como o roteamento das fazendas; o emprego de carros de eixo fixo puxados por burros; o uso de escorregadores de madeira para descer o café das montanhas altas e íngremes; o emprego de “braço livre e intelligente”, dos quais trabalhavam mais de 600 indivíduos nas mencionadas fazendas. Estes e outros muitos aperfeiçoamentos vinham facilitando o trabalho e aumento da produtividade. Van Erven termina sua correspondência informando que o café das mencionadas fazendas era sempre vendido pelos mais altos preços no mercado nacional, e quando exportados para Europa, lá “forão achados iguaes as melhores qualidades de Jamaica, Java e Ceylão”. E diante de tudo o havia exposto, julgava “que a cultura do café no Brazil não merece o epitheto de estacionaria”⁴⁹.

Como informado pelo próprio van Erven, ele juntamente com Antonio Clemente Pinto, Barão de Nova Friburgo, além de escravos, fizeram uso de mão de obra livre, por meio

⁴⁷ *O Auxiliador da Industria Nacional*, n. 4 (1855), p. 207-208.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ *Ibidem*.

da contratação de colonos. Em meados do século XIX, dois missionários norte-americanos que estiveram em Cantagalo, Daniel Parish Kidder e James Cooler Fletcher, registraram em suas anotações que o Barão de Nova Friburgo possuía imensas plantações na região, onde empregava não somente escravos, mas também imigrantes provenientes de Portugal, Açores e Madeira (FLECTHER, 1857, p. 297).

Estas medidas foram continuadas pelos descendentes do Barão e de van Erven, sendo que um dos filhos deste último, Antonio van Erven foi pioneiro na substituição da mão de obra escrava pela livre em sua fazenda Santa Clara, constituída por colonos provenientes da Ilha da Madeira. Teve tanto sucesso, que o sistema utilizado em sua propriedade foi tomado como exemplo aos lavradores da freguesia d'Angustura, Minas Gerais, que desejavam introduzir emigrantes no local em 1887.

O nome de Jacob van Erven também está envolvido na consolidação das ciências paleontológicas no Brasil. Em 1845, havia encontrado nas lavras de Santa Rita ossadas fósseis que alegou, hipoteticamente, pertencer à espécie extinta de megatérios, mas que Burmeister disse se tratarem dos celidotérios. Quando do achado, remeteu as informações ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. As ossadas foram para o Museu do Rio de Janeiro e alguns dentes foram depositados no Museu de Halle (FOLLY, 2010, p. 85).

Jacob van Erven faleceu em 04 de julho de 1867, em Bordeaux, França. Havia se casado três vezes, todas com esposas brasileiras. Deixou numerosa descendência, da qual muitos seguiram seu caminho, inventando e construindo máquinas para a lavoura, aumentando o legado deixado pelo patriarca, como a empresa Van Erven e Irmãos, que ficou muito famosa na Corte no fim do século XIX. Afonso de E. Taunay em sua obra *História do café no Brasil* cita as máquinas van Erven como provenientes de grande fábrica ao lado de empresas conceituadas como Lidgerwood, Hargreaves e Mac Hardy (TAUNAY, 1939, p. 239).

Com sua morte, o filho caçula e único do terceiro casamento, Antonio van Erven (1854-1930), que ainda era adolescente, foi criado pelo Barão de Nova Friburgo que lhe transmitiu os conhecimentos necessários para administrar os bens deixados pelo pai. Evidências como esta, mostram que os laços que envolviam Jacob van Erven e Antonio Clemente Pinto foram muito além de contratos e negócios. A união dessas duas personalidades inventivas e empreendedoras possibilitou o crescimento não somente de suas

propriedades, mas exerceu também grande influência sobre a região de Cantagalo que encontrou dias de glória sob a cultura do café.

2.4 Casa Friburgo & Filhos: as sociedades comerciais e o avanço no escoamento do café

Uma das estratégias empregadas pela família Clemente Pinto para aumentar seus lucros foi a disseminação de seus investimentos. Como foi demonstrado anteriormente, em 1850, a família diversificou seus negócios ao abrir uma sociedade comercial na corte, a casa comissária Friburgo & Filhos. Acreditamos que existiram dois motivos fundamentais para tal procedimento. Um deles foi o fim do tráfico negreiro em 1850. Antonio Clemente Pinto, além de se dedicar a cultura do café, também empregava parte de seu capital no tráfico e comércio de escravos. Com a promulgação da Lei Eusébio de Queirós que abolia definitivamente o tráfico internacional de escravos, acreditamos que, como muitos outros traficantes, Antonio Clemente Pinto viu-se forçado a aplicar seus capitais em outras atividades que viessem a substituir o vácuo que se abriu com o fim de um mercado.

Todavia, acreditamos também que, o fim do tráfico, apesar de principal motivador à diversificação em novas empresas, não foi o único motivo para tal atitude. Antonio Clemente Pinto, em parceria com seu sócio Jacob van Erven, há anos, vinha aplicando parte de seus capitais na melhoria do processo de beneficiamento do café de suas fazendas. Apostou na adoção e invenção de máquinas, além do emprego de colonos imigrantes. Portanto, já vinham construindo um meio de otimizar cada vez mais a produção de suas propriedades. A criação da firma Friburgo & Filhos seria a consolidação de tais ideias e também o ponto de partida para empreendimentos maiores. A casa comissária era o entrelaçamento entre o “tradicionalismo” da fazenda e a “modernidade” da economia capitalista.

A casa comissária era um fator importante e uma instituição singular na comercialização do café. A dispersão das propriedades e a distância que as separava dos centros de venda da rubiácea, ao invés de relegá-las ao isolamento, engendrou o aparecimento de uma complexa rede de intermediários situados entre o fazendeiro e o exportador da mercadoria, que pudessem proporcionar a comunicação entre as distâncias. Para alguns fazendeiros, a mobilidade até o porto de despacho da mercadoria era empreitada difícil, devido à sua dedicação a administração da propriedade e também pelas distâncias que prolongavam o período de ausência. Dessa forma, era preciso delegar a outrem a

reponsabilidade de vender suas mercadorias. Logo, fez-se necessária a interferência do comissário (MARTINS, 2009, p. 196).

A principal atividade do comissário era a compra e armazenamento da produção do fazendeiro. Esta era revendida ao ensacador, responsável pelo processamento das qualidades e tipos do grão que, por sua vez, eram adquiridos pelos exportadores, últimos personagens dessa cadeia de comercialização. Os comissários de café, comprometidos com a esfera da produção, sofriam com as oscilações de safra e de preços da atividade agrícola, enquanto que os ensacadores e exportadores, sobretudo os últimos, limitavam-se à intermediação das trocas internacionais. Entretanto, as responsabilidades de um comissário, na prática, iam muito além disso.

O comissário era o financiador do fazendeiro. Fornecia crédito para a formação da lavoura e o custeio da produção. Realizava o papel de um “banqueiro”. No entanto, não era um comerciante independente, que mantinha relações estritamente profissionais com seu cliente. Na verdade, era uma espécie de representante do fazendeiro na corte, respondendo por ele quando fosse necessário. As relações entre o comissário e o fazendeiro eram de envolvimento pessoal, muitas vezes, parentesco. Seus contratos eram feitos por meio da “confiança”, da fidelidade que se deve a um amigo. Com o tempo, “esses componentes da ordem ‘tradicional’ foram reelaborados e transferidos para o plano dos negócios, tendo aí eficientemente se adequado aos propósitos de lucro” (FRANCO, 1997, p. 174). No fim das contas, o comissário era uma espécie de conselheiro e correspondente do seu cliente. Enviava para a fazenda tudo que lá não era produzido como bens de consumo material e instrumentos para a lavoura, ganhando comissões sobre os negócios.

Ao comissário da casa Friburgo & Filhos também caberia todas essas responsabilidades. De acordo com estudos de Casalecchi (1976), ser representante de uma casa comissária era um cargo de extrema importância. Era preciso ser ocupado por alguém conhecedor dos problemas da cultura e, ao mesmo tempo, possuidor de prestígio social. Segundo van Delden Laërne (1885, p.184), raramente os comissários eram ao mesmo tempo fazendeiros, e vice-versa. De certo, a administração dos primórdios da firma Friburgo & Filhos não foi responsabilidade do Barão de Nova Friburgo, mas logo, o cargo de gerente comercial seria de seu primogênito, Antonio Clemente Pinto, futuro Conde de São Clemente, reconhecido pela sua habilidade nos negócios e popularidade na Corte.

Por meio da firma Friburgo & Filhos, localizada na Rua da Candelária, nº 36, segundo o Registro Geral dos Negociantes do *Almanak Laemmert* de 1850, todo o processo compreendido desde a plantação até a comercialização do café estaria concentrado pela mesma família. Através da casa comissária, além do lucro embutido nos negócios, a família aumentaria seu círculo de poder por meio de sociedade com novos clientes e ainda, teria uma relação praticamente direta com o exterior, de onde poderia adquirir mais equipamentos e máquinas para suas lavouras, e mais, influenciar seus clientes fazendeiros a adotarem tais tecnologias.

Para que todos esses propósitos tivessem ainda mais êxito, só restaria um bom e seguro processo de escoamento até os portos, que não fosse mais realizado pelas tropas de muares sujeitas às intempéries naturais, um processo que pudesse ser veloz e de custo reduzido. O melhor caminho se mostraria ser, em breve, a construção de uma estrada de ferro.

2.5 A Estrada de Ferro de Cantagalo (1857–1873)

Em meados do século XIX, para ir da Corte a Cantagalo, e vice-versa, percorriam-se, praticamente, os mesmos caminhos do início do século. A travessia era difícil e perigosa. Difícil, devido às estradas de terra que nas épocas de chuva tornavam-se intransponíveis, e perigosa, graças as encostas íngremes que obrigavam os transeuntes a se locomoverem mais a pé do que montados (MAWE, 1978, p. 93). A produção de café, principal renda de Cantagalo e região, sofria com o transporte precário, realizado pelas tropas de muares, sujeitas aos perigos da travessia do vale do Macacu que, além de demorada, implicava prejuízos aos agricultores que podiam perder suas safras, animais e escravos durante o trajeto (TSCHUDI, 1980, p. 113). Em 1836, o presidente provincial Rodrigues Torres já alertava que

a fertilidade e riqueza do termo de Cantagalo, e o progressivo crescimento que ali vai adquirindo a cultura de café, são além de outros, motivos para procurarmos facilitar os transportes e comunicações hoje tão difíceis com aquela parte da província (MARTINS, 2009, p. 74).

Era indispensável tornar esse percurso transitável por veículos de rodas. No entanto, a ideia de construção de uma estrada de ferro que rasgasse de norte a sul a área produtora, transportando a baixo custo e com maior eficiência toda a safra do centro-norte fluminense era muito mais oportuna do que a construção de uma simples estrada de rodagem. A iniciativa de tal empreendimento que ligaria as margens do rio Macacu a Cantagalo coube ao Visconde de Barbacena responsável pela organização de uma sociedade cujos estatutos foram aprovados por Decreto Imperial de n. 1.809 de 23 de agosto de 1857.

Todavia, não sendo ultimado o contrato, a concessão foi transferida ao Barão de Nova Friburgo, Antonio Clemente Pinto que, juntamente com outros capitalistas⁵⁰, organizou a *Sociedade Anônima Estrada de Ferro de Cantagallo*, aprovada pelo Decreto 1.997, de 21 de outubro de 1857. O capital disponibilizado para companhia pelo governo provincial era de 2 mil contos de réis, divididos em dez mil ações de 200 mil réis (TAUNAY, 1939, p. 410). De acordo com Maria de Fátima Silva Gouvêa (2008, p. 49), o investimento do governo na construção de estradas de ferro, não se dava apenas para procurar aumentar as taxas de exportação de café, mas também “visava garantir o apoio dos cafeicultores em relação ao Estado Imperial, após a efetiva suspensão do tráfico atlântico de escravos”.

Para facilitar a execução, o projeto foi dividido em três seções, cujos contratos seriam feitos separadamente: a primeira, de Porto das Caixas a Cachoeiras de Macacu; a segunda, de Cachoeiras a Nova Friburgo; e a terceira; de Nova Friburgo a Laranjais. No dia 08 de novembro de 1859, iniciaram-se os trabalhos de campo. A construção do primeiro segmento seguiu a rota já existente utilizada pelas tropas de muares. Foi preciso apenas construir pontilhões sobre rios e aterrar as depressões sujeitas à inundação, abrir túneis e fazer as devidas obras de arte, sem necessidade de grandes cortes. Sua execução não apresentou grandes dificuldades, tanto que foram gastos apenas cinco meses para a obra (ERTHAL, 1992).

Grande foi a comoção de todo o Império diante de mais um empreendimento bem sucedido e tão esperado durante os meses de construção. A inauguração da estrada teve lugar na estação de Porto das Caixas em 22 de abril de 1860, um dia que assinalava o “principio de uma era de melhoramentos e vantagens para a parte da provincia do Rio de Janeiro”⁵¹, contando com a presença de Suas Majestades Imperiais e “um grande concurso de povo de todas as classes”⁵², todos desejosos de testemunhar o grandioso fato. De acordo com o jornal *L'Illustration*, o porto estava todo ornamentado com bandeirolas movimentadas pela brisa fluvial e, próximo ao cais, fora montado um grandioso arco do triunfo neoclássico com dois frontões triangulares contendo cada um o brasão imperial encimado por oito bandeiras do Brasil Império. Próximo, a fumaça negra da locomotiva subia ao céu, anunciando a presença do moderno “titã”, o vapor. Era uma cena imbuída de grandeza e simplicidade. Logo, os sinos tocaram, os foguetes, disparados, anunciando que a benção havia sido dada e, em alguns

⁵⁰ Candido José Rodrigues Torres, futuro Barão de Itamby e Joaquim José dos Santos Junior (TAUNAY, 1939, p. 410).

⁵¹ *Jornal do Commercio*, ano 35, n. 112 (22/04/1860), p. 1.

⁵² *A Actualidade*, n. 77 (25/04/1860), p. 2.

momentos, o trem crescia em tamanho, aproximando-se da multidão que enchia o ar de hurras⁵³ (FIGURA 17).

Segundo o jornal *A Actualidade*, a “festa industrial” foi brilhante e animada e, logo após a volta do trem vindo de Cachoeiras, foi oferecido pelo Barão de Nova Friburgo aos Imperadores um “esplêndido” jantar de 250 talheres na estação de Porto das Caixas. Graças à inauguração da estrada, o Barão de Nova Friburgo foi agraciado com a mercê de honras de grandeza. Em ocasião do evento, o jornal franco-brasileiro *Courrier du Bresil*, publicou uma poesia de autoria do Barão de Geslin intitulada “La locomotive”, na qual os versos faziam uma alusão a uma linha férrea que partia rumo ao progresso, cortando o país com sua abundância. A estrada, desde Porto das Caixas a raiz da serra de Nova Friburgo, percorria 25 milhas (aproximadamente 40 quilômetros) que podiam ser vencidas em uma hora e quarenta e cinco minutos (TSCHUDI, 1980, p. 114). Em Porto das Caixas foi construído o primeiro túnel ferroviário do Brasil, com a extensão de 33,85 metros (GALVÃO, 1869). Aberto em terreno argiloso e revestido por tijolos ainda pode ser visto parcialmente hoje em dia, pois foi aterrado. As duas locomotivas adquiridas para o primeiro trecho eram da companhia R & W Hawthorn de bitola de 1.60m. O custo de sua construção foi de 2 mil e 800 contos de réis.

Diante da vitória da empresa, o Barão de Nova Friburgo, presidente da Companhia, decidiu tomar a responsabilidade sobre a construção do segundo trecho que compreendia a distância entre Cachoeiras e Nova Friburgo. No entanto, havia problemas na estrada que precisavam ser solucionados, pois a estação de Porto das Caixas surgia como uma estação intermodal de transporte ferroviário, rodoviário e fluvial. Disse o presidente da Província Ignácio Francisco Silveira da Mota, em relatório de 1º de junho que

não dando o rio Macacú navegação a barcos de vapor até o Porto das Caixas, onde é presentemente o ponto de partida da estrada, nem mesmo sendo essa fácil, antes difícil, até aos portos de Sampaio e Vila Nova, por depender das marés e da desobstrução da foz, e, de cortes em diversas voltas do mesmo rio, parece-me ser isto obstáculo muito sério, que deve chamar a atenção da companhia [...] (VACONCELLOS, 2004, p. 40).

No mesmo dia da inauguração da estrada, o *Jornal do Commercio* já havia chamado a atenção para tal fato:

⁵³ *L'Illustration, Journal Universel*, ano 35, n. 903 (16/06/1860), p. 383.

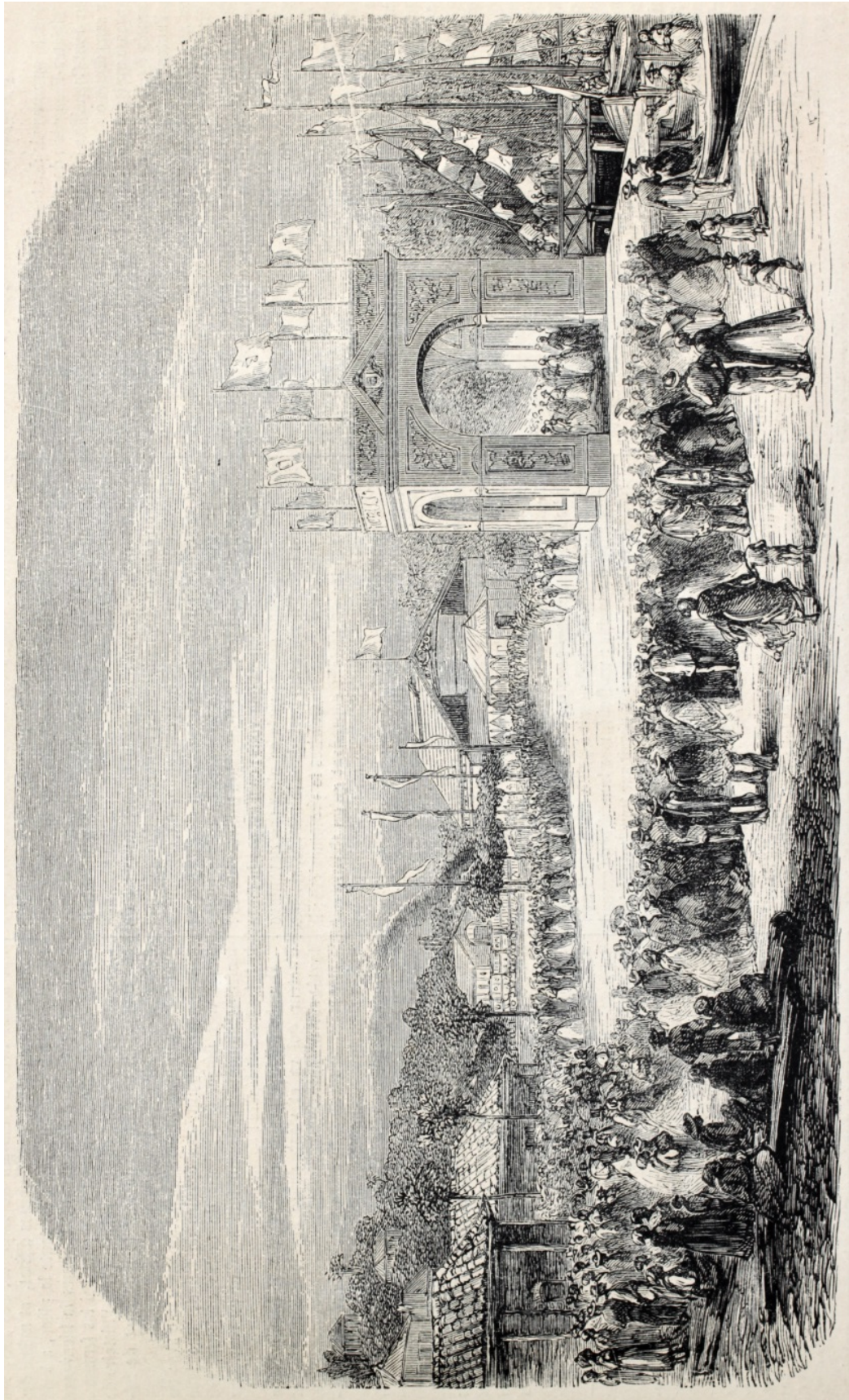


FIGURA 17: Inauguração da primeira seção da Estrada de Ferro de Cantagallo: Inauguração da primeira seção da Estrada de Ferro de Cantagallo em Porto das Caixas, no dia 22 de abril de 1860. Gravura do Barão de Geslin. Fonte: *L'Illustration, Journal Universel*, ano 35, n. 903 (16/06/1860), p. 383.

O rio do Porto das Caixas, tributario do Macacú, tem em grande parte do anno tão pouca agua que contar com elle para a expedição regular dos productos vindos pelos comboios seria condemnar a estrada de ferro a um deploravel atraso. É pois forçoso procurar no rio Macacú um ponto sempre accessivel á navegação, de modo que não sejam preteridas as necessidades vitaes da empreza e do publico. [...] Assim a primeira e mais urgente necessidade da estrada de ferro do Porto das Caixas é a sua continuação até Villa-Nova, ponto de embarque facil e sempre prompto. Ahi o rio Macacú é largo e fundo, e a sua margem perfeitamente adequada aos serviços que della se possam requerer⁵⁴.

Para que a questão fosse resolvida, foi decretado pelo governo provincial em 1863, o prolongamento da estrada até o porto de Vila Nova que ficou a cargo dos comerciantes Rouland Cox e John Willians. O novo trecho foi inaugurado em 16 de novembro de 1866. Conforme o artigo assinado por Dr. Semana da revista *Semana Illustrada*, esse feito foi

mais um passo para o progresso. Emquanto a provincia do Rio de Janeiro dispender seus capitaes nestes e outros melhoramentos, que augmentarão de certo deu futuro, ninguém deixará de applaudil-a pela boa applicação de suas rendas⁵⁵.

Agora, a *Estrada de Ferro de Cantagallo*, desde Vila Nova até Cachoeiras, contava com 49,1 quilômetros de extensão, sendo 9,1 quilômetros de Vila Nova ao Porto das Caixas; 27 quilômetros do Porto das Caixas até a estação de Sant'Anna, e 13 de Sant'Anna a Cachoeiras. Para o transporte de qualquer gênero alimentício era cobrada a quantia de 15 réis por arroba. Para as demais cargas como líquidos, animais, materiais de construção e utensílios, os preços eram variados. Para passageiros, o valor variava quanto à classe, sendo a primeira na quantia de 1\$500, a segunda em \$800 e a terceira em \$500.

Em 5 de maio de 1868 era autorizado, por deliberação do presidente da Província, o prolongamento da estrada de ferro de Cachoeiras a Nova Friburgo. No entanto, falecendo no ano seguinte o principal concessionário da empresa, o Barão de Nova Friburgo, o comando da organização foi assumido por seu filho, o bacharel Bernardo Clemente Pinto Sobrinho. Em 12 de março de 1870, Bernardo firmou com a Província o contrato da segunda seção.

No mesmo mês, dia 25, eram inaugurados os trabalhos da construção da via sob grandes festejos. Diante da presença de numerosos cidadãos que vinham prestigiar o fato, coube ao engenheiro fiscal da linha, o Dr. Theodoro Antonio de Oliveira, após as típicas cerimônias, mover a primeira pá de terra. Logo após, foi lavrado um auto de inauguração, assinado por todos os responsáveis. Os jornais registraram que as comemorações pela

⁵⁴ *Jornal do Commercio*, ano 35, n. 112 (22/04/1860), p. 1.

⁵⁵ *Semana Illustrada*, ano 6, n. 311 (25/11/1866), p. 2483.



FIGURA 18: Planta e perfil da *Estrada de Ferro de Cantagallo* de 1863. Emil Bauch, 1867. Óleo sobre tela. Detalhe. Acervo: Museu da República.

inauguração eram entusiásticas em Nova Friburgo. As ruas da vila foram enfeitadas com arcos e bandeiras, mantendo-se iluminadas por três noites. A banda de música também se apresentou e, ainda, foram soltos fogos de bengala⁵⁶. Segundo o periódico *A Reforma*, o tributo de reconhecimento que a população de Nova Friburgo manifestava a Bernardo Clemente Pinto Sobrinho era

uma animação justa ao cidadão elevado, que, tendo recebido de seu digno pai uma grande fortuna e podendo no gozo d'ella evitar todo o incommodo e trabalho, entrega-se aos incommodos e trabalhos para beneficiar os seus concidadãos⁵⁷.

No dia 07 de abril, os friburguenses continuaram com suas manifestações de júbilo. Nesta data foi mandada celebrar uma missa e um *Te Deum* na igreja matriz, presenciada por grande número de pessoas, inclusive por Bernardo e seu irmão, o Barão de São Clemente. Logo após o término da cerimônia, todos foram recebidos para um almoço na casa do Barão de São Clemente, durante o qual foram dados muitos vivas e dedicados muitos discursos e buquês de flores ao empresário Bernardo. Este, comovido pelas demonstrações de afeto, agradeceu por meio de um discurso. No dia seguinte, chegou à vila o Dr. Theodoro de Oliveira. A notícia foi divulgada e logo os habitantes soltaram muitos foguetes. Com a banda de música a sua frente, a população se dirigiu até o hotel onde estava hospedado, com intenção de saudar e agradecer ao engenheiro fiscal os relevantes serviços que prestava a bem da linha férrea em construção⁵⁸.

A segunda seção da estrada que ligaria Cachoeiras de Macacu a Nova Friburgo compreendia mais de cinco léguas de extensão. De acordo com o jornal *O Novo Mundo*, a *Estrada de Ferro de Cantagallo* subiria os 18 quilômetros de serra com a mais nova das conquistas da engenharia moderna: a aplicação de um terceiro trilho em meio a dois trilhos comuns. Esse sistema, denominado *Fell*, era o mais apropriado para subir elevações, tendo sido utilizado pela primeira vez, havia dois anos, na construção da estrada de ferro do Monte Cenís, ferrovia que atravessava os Alpes entre a França e a Itália. Aliás, a construção da *Estrada de Ferro de Cantagallo* só não foi prolongada após sua chegada a Cachoeiras, não somente pela falta de capitais disponíveis, mas também, pela inexistência de uma solução viável para a subida de serra tão íngreme⁵⁹. Problema que foi resolvido com o modelo do Monte Cenís, que se mostrou perfeitamente praticável e seguro. E como bem enaltecido pelo

⁵⁶ *Novo e Completo Índice Chronologico da Historia do Brasil*, n. 1 (25/03/1870), p. 190-191.

⁵⁷ *A Reforma*, ano 2, n. 87 (20/04/1870), p. 2-3.

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ *Jornal do Commercio*, (11/02/1871). Gazetilha, p. 2.

jornal *Diario de Noticias*, a *Estrada de Ferro de Cantagallo* mereceria muitos elogios além dos que a do Monte Cenis, já que não ofereceria os inconvenientes de nevascas e grandes curvas⁶⁰.

De acordo com o *Jornal do Commercio*, Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, com o intuito de fazer um trabalho bem feito e seguro, optou por entrar em contato diretamente com o engenheiro construtor da estrada de ferro do Monte Cenis, o engenheiro John Barraclough Fell, ao qual remeteu uma planta da estrada pedindo-lhe parecer sobre as condições de execução estabelecidas no contrato. Fell, por sua vez, aconselhou alguns melhoramentos nas locomotivas e nos carros. O empresário também havia pedido ao engenheiro inglês que os examinasse quando estivessem prontos, pois não seriam aceitos sem sua aprovação⁶¹.

As três locomotivas encomendadas por Fell eram da companhia Manning, Wardle & Cia e encontramos o desenho original destas locomotivas feitas exclusivamente para a *Estrada de Ferro de Cantagallo* em 1872 (FIGURA 24). Nos estudos feitos por Helio Suêvo Rodriguez para seu livro *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro*, não existe referência da interferência de Fell na construção da *Estrada de Ferro de Cantagallo* e com as pesquisas podemos ver a participação ativa do engenheiro tanto na avaliação da planta da estrada, como na escolha e construção das primeiras locomotivas.

No dia 06 de fevereiro de 1871 foram inauguradas na vila de Nova Friburgo as obras da estação da via férrea de *Cantagallo*. A população friburguense esperava ansiosa pelo melhoramento e, na noite anterior, as casas já se encontravam iluminadas e a banda de música festejava em frente ao local onde seria levantado o prédio da estação. No dia 06 às 11 horas da manhã deu-se início a benção. Ao redor de um tablado onde estavam as autoridades do local e o empresário da estrada, Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, havia grande número de pessoas que testemunhavam a solenidade. Finda a cerimônia religiosa, o engenheiro da estrada em construção Dr. Theodoro Antonio de Oliveira, leu o auto da inauguração que foi assinado pelo Presidente da Província e por mais de sessenta pessoas. Então Bernardo apresentou-lhe uma colher de prata⁶², que em uma das faces tinha a seguinte inscrição: “Estrada de Ferro de Cantagallo. Para o lançamento da pedra fundamental da Estação de Nova Friburgo em fevereiro de 1871”. E na outra face: “Ao Ex. Sr. Dr. Theodoro Machado Freire Pereira da

⁶⁰ *A Reforma*, ano 2, n. 87 (20/04/1870), p. 2-3.

⁶¹ *Jornal do Commercio*, *opus citatum*.

⁶² Na verdade, a colher de prata é uma trolha de pedreiro, objeto utilizado na colocação da pedra fundamental de um edifício, cerimonial de origem maçônica. Atualmente, o objeto pertence a Luiz Fernando Dutra Folly, pesquisador da família Clemente Pinto.

Silva, Presidente da Província do Rio de Janeiro, o empresario Bernardo Clemente Pinto Sobrinho” (FIGURA 19). Colocada a pedra fundamental do edifício, a população explodiu em vivas ao som do hino nacional⁶³.

Na edição do dia 26 de julho de 1871, o periódico *A Reforma* iniciava um de seus artigos da seguinte forma: “O mundo civilizado teve mais um impulso na carreira do progresso. O Brazil conta hoje mais um feito brilhante na historia do seu adiantamento. A provincia do Rio de Janeiro foi enriquecida com mais um tesouro”. Essas palavras eram devidas à primeira experiência de rodagem de uma locomotiva na segunda seção em construção da *Estrada de Ferro de Cantagallo*⁶⁴.

No momento, a estrada já contava com cerca de duas léguas constituída por extensos pontilhões, distinguindo-se a ponte de ferro sobre o rio Macacu montada sob os auspícios do operário Felipe Carpenter. A locomotiva também havia sido montada sob a direção do mesmo operário nas oficinas da Companhia, dirigidas pelo Visconde de Barbacena. As obras da linha eram responsabilidade do engenheiro Julio von Borell du Vernay.

Na tarde do dia 22 de julho Cachoeiras parou. Todos se apinhavam em frente a estação ou a ponte, para assistir ao espetáculo tão esperado: a gloriosa passagem do trem. “Aqui e alli divisava-se a alegria, a satisfação de ver realizada essa idéa feliz”⁶⁵. Com efeito, às quatro e quinze da tarde, ouviu-se o apito do trem, a locomotiva partiu e a ponte “gemeu orgulhosa” sob seu peso. E o povo exaltado, comemorou pelo prazer de assistir ao “progresso”. E finalmente, a jornada teve fim com a volta da locomotiva às oito horas da noite, sem ter sofrido nenhum acidente durante todo o percurso.

A *Estrada de Ferro de Cantagallo* era a primeira estrada no mundo na qual funcionaria de modo definitivo o sistema *Fell*⁶⁶, que consistia, essencialmente na colocação no centro da via ordinária de um terceiro trilho de duas cabeças elevado sobre os trilhos laterais, com o duplo fim de aumentar o peso da locomotiva e servir de guia nas curvas de pequeno raio (FIGURAS 20 e 21). Por isso a locomotiva possuía dois pares de rodas horizontais debaixo de seus eixos extremos, que podiam ser mais ou menos aproximadas uma da outra por meio de um parafuso, de forma que os dois pares de rodas fizessem maior ou

⁶³ *Jornal do Commercio*, opus citatum.

⁶⁴ *A Reforma*, ano 3, n. 167 (26/07/1871), p. 3.

⁶⁵ *Ibidem*.

⁶⁶ *Correio do Brazil*, ano 1, n. 79 (22/03/1872) p. 2.



FIGURA 19: Trolha de prata apresentada por Bernardo Clemente Pinto Sobrinho ao engenheiro da *Estrada de Ferro de Cantagallo*, Theodoro Antonio de Oliveira, para o lançamento da pedra fundamental da estação de Nova Friburgo no dia 06 de fevereiro de 1871. Acervo: Luiz Fernando Dutra Folly.

menor pressão sobre as duas cabeças do trilho central, o que permitia guiar a locomotiva nas curvas (FIGURAS 22 e 23).

Movendo-se as rodas horisontaes da locomotiva por meio de braços presos na cabeça do piston dos cilindros, é facil de perceber que se obteve uma segunda machina com pouco augmento de peso da locomotiva; e como nos fortes declives a gravidade da locomotiva absorve a maior parte da força da mesma, tem-se o meio de vencer fortes declives puxando a locomotiva um trem proporcional á adherencia ou pressão das rodas horisontaes da machina sobre o trilho central; força util que não se póde obter com uma locomotiva ordinária, em que a adherencia das rodas sobre o trilho depende do peso da mesma⁶⁷.

Como as ferrovias eram uma tecnologia forânea, coube ao empresário Bernardo recorrer a Centre Rail Comp., empresa que detinha os privilégios para a fabricação do material fixo e rodante de estradas de ferro. A construção das locomotivas necessárias custou cerca de vinte contos, com a prerrogativa de que fossem de qualidade superior às que trabalharam no Monte Cenis. No entanto, as locomotivas já citadas anteriormente construídas pela companhia inglesa Manning, Wardle & Cia ficaram mais pesadas, em torno de 36 toneladas inglesas. Esse peso sobre os trilhos que foram empregados na *Estrada de Ferro de Cantagallo*, seria excessivo⁶⁸. Diante disso, Bernardo envia à Inglaterra um engenheiro de sua confiança com finalidade de comprar três máquinas que tivessem sido usadas no Monte Cenis para assim, evitar mais enganos e desperdício (FIGURA 25).

Enquanto se tratava na Europa da compra das locomotivas que tinham servido no Monte Cenis, chegavam ao Brasil duas novas locomotivas Manning, Wardle & Cia encomendadas a Centre Rail Comp.. Sendo montadas e experimentadas, as novas locomotivas se mostraram inadequadas. Quando em subida, faziam impressão nos trilhos devido ao peso e, embora puxassem com facilidade 40 toneladas de trem, quando a pressão da caldeira chegava a 10 atmosferas, conservavam esta pressão somente em um quilômetro de marcha, sendo forçada uma demora de 5 até 10 minutos para pôr água na caldeira e obter-se outra vez a pressão de 10 atmosferas. Contudo, apesar das dificuldades expostas, estas novas máquinas foram empregadas na condução do material da obra até o Alto da Serra.

Pelo contrato firmado com a província, Bernardo havia se comprometido a fornecer três locomotivas do sistema *Fell*. Todavia, reconhecendo a inconveniência de trabalhar com

⁶⁷ *A Reforma*, ano 5, n. 161 (17/07/1873), p. 2.

⁶⁸ Os trilhos utilizados na *Estrada de Ferro de Cantagallo* eram de ferro. Em 1877, todos os trilhos da linha seriam substituídos por outros de aço, de certo, em consequência das descobertas de descarbonização do ferro, procedimento inaugurado em 1855, que possibilitou o nascimento da indústria do aço.

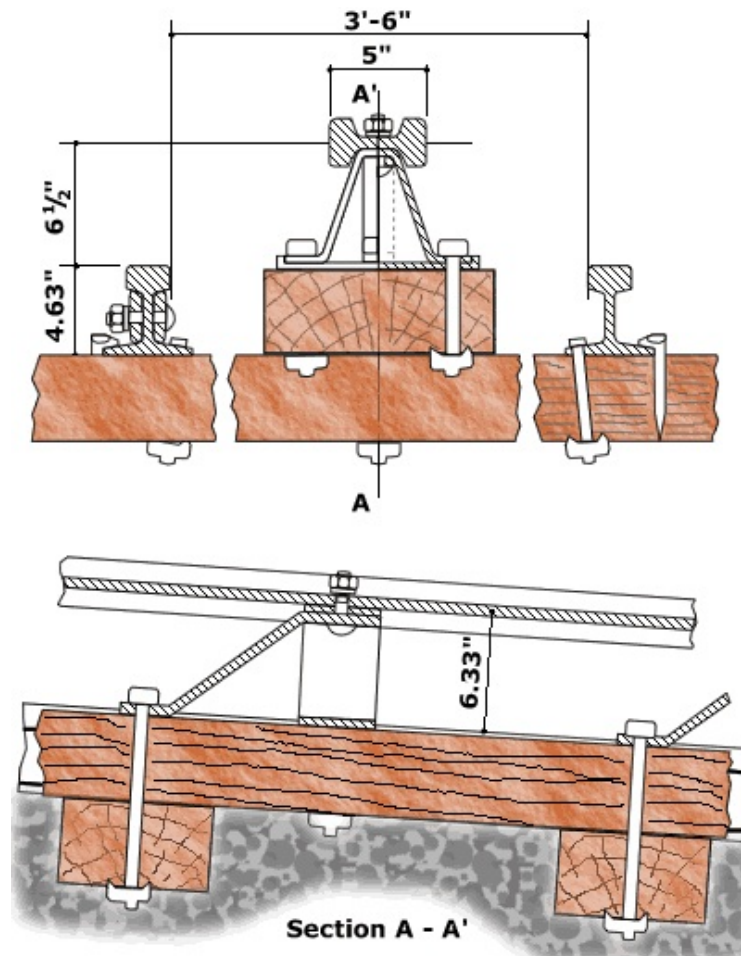


FIGURA 20: Esquema do sistema *Fell*, ilustrando o método de elevação e suporte do trilho central. Fonte: Rimutaka Incline Railway.

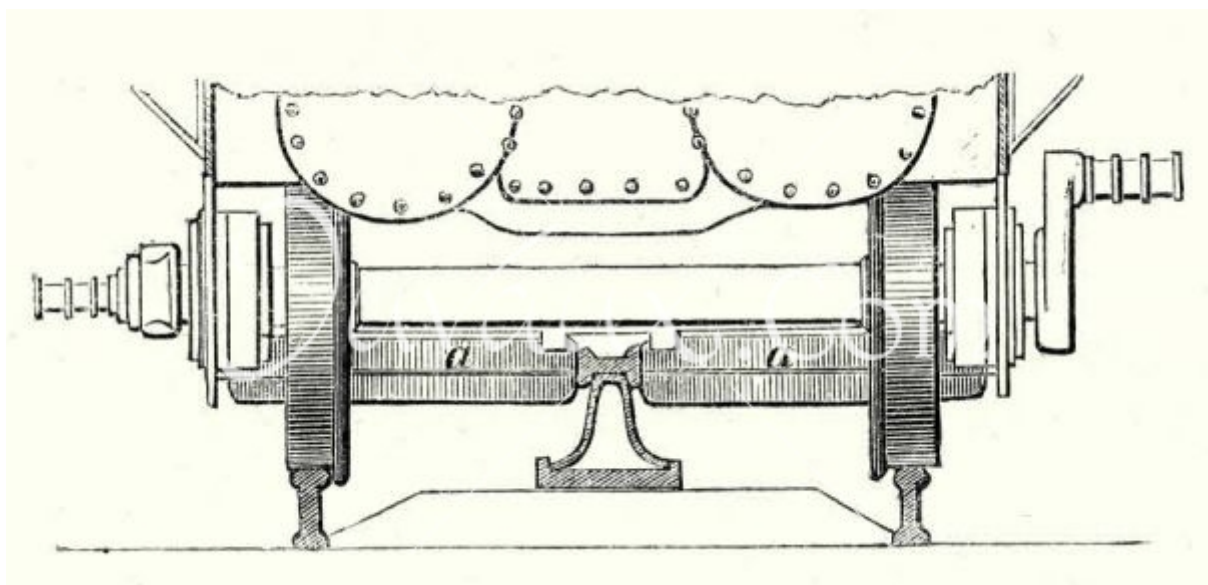


FIGURA 21: Seção transversal dos trilhos do sistema *Fell*. Fonte: Duvaux Old Prints.

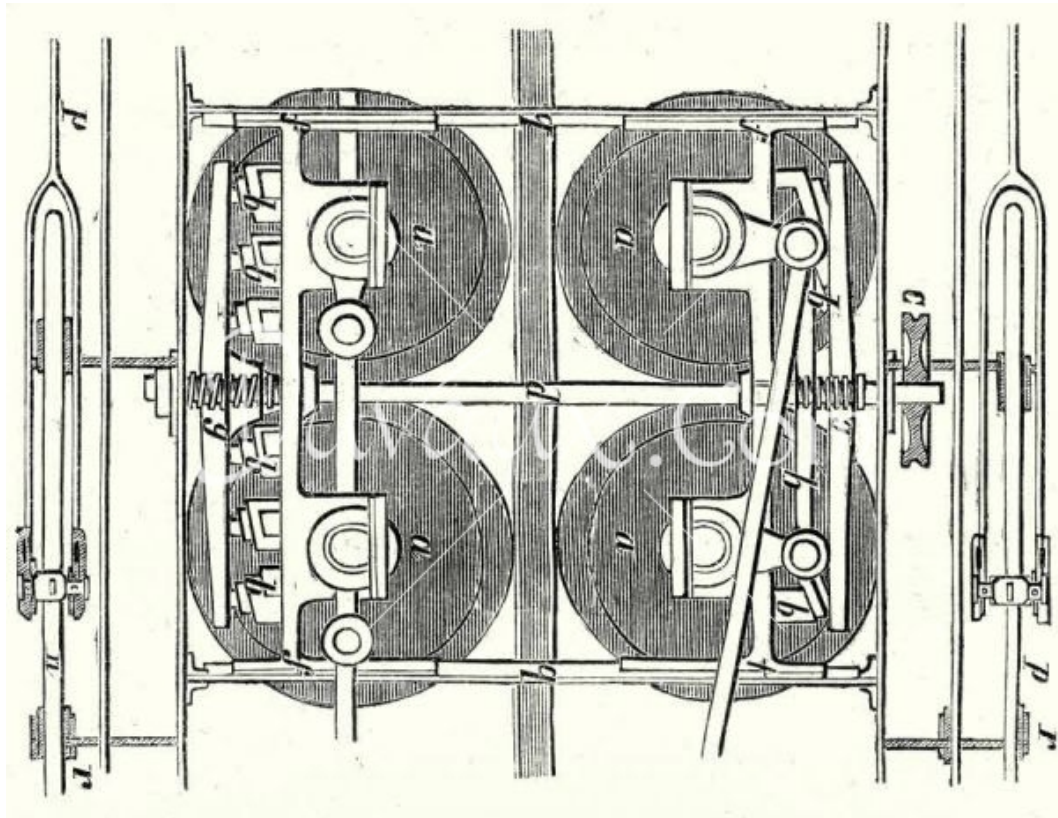


FIGURA 22: Esquema representando o sistema Fell com o trilho central sendo pressionado pelas rodas horizontais. Fonte: Duvaux Old Prints.



FIGURA 23: Fotografia das engrenagens do chassi de uma locomotiva do sistema Fell. Reparar nas quatro rodas horizontais pressionando o trilho central. Fonte: Fell Locomotive Museum.

essas máquinas em trechos da estrada em que não houvesse trilho central, resolveu que as locomotivas *Fell* somente trabalhariam no segundo trecho da estrada, isto é, entre Boca do Mato e a estação do Alto da Serra, devido ao seu declive máximo de 83 milímetros, como no Monte Cenís, devendo trabalhar entre Cachoeiras e Boca do Mato uma máquina de sistema ordinário, já que o declive máximo desse trajeto não é superior a 33 milímetros.

Segundo o especialista em locomotivas da época, Conselheiro Ottoni, se comparada à linha do Monte Cenís, a de *Cantagallo* teria muito mais garantia de segurança no tráfego, graças aos fatores naturais e aos melhoramentos e cuidados no acabamento da estrada. No Monte Cenís, a subida mais difícil tinha 26 quilômetros; a de *Cantagallo* apenas a metade. Dos 11 quilômetros do Monte Cenís, metade era em curvas; dos 13 de *Cantagallo*, pouco mais de 40%. Na superestrutura as diferenças eram mais notáveis. Os dormentes da estrada estrangeira haviam sido colocados a um metro de centro a centro, em *Cantagallo* foi a 80 centímetros. Em cada quilômetro da primeira recebeu 1,000 dormentes, na segunda, 1,667, e de madeira muito mais resistente, onde a *longrina* (viga longitudinal e que assenta o trilho central) fixou-se mais solidamente. Os *sellins* (peças de ferro em que assenta o mesmo trilho) eram frouxos no Monte Cenís (0°,80), e foram reforçados na estrada de *Cantagallo* (0°,50). As *escóras* que lá foram aplicadas na posição longitudinal, aqui eram oblíquas e alternadas, aumentando assim a resistência lateral. Em vez de grampeados simplesmente, os trilhos foram pregados com parafusos, cujas cabeças descansavam em chapas de ferro batido. Os carros de viajantes e de cargas tinham todos, além do freio ordinário, outro que apertava o trilho central, e também um jogo nos eixos para adaptação das curvas, o que tornava o movimento uniforme⁶⁹.

Em 1873, deram-se início aos testes com as locomotivas. A estrada de ferro foi dividida em três lances entre Cachoeiras e Nova Friburgo. O primeiro deles, de Cachoeiras à Boca do Mato, compreendia 7.540 metros de comprimento com um declive máximo de 35 milímetros e curvas de no mínimo 80 metros de raio. Nesse percurso foi empregada uma locomotiva ordinária. O segundo, de Boca do Mato até a estação do Alto da Serra, na extensão de 12.407 metros, onde o declive máximo era de 83 milímetros e as curvas de mínimo raio de 40 metros, foi empregada uma locomotiva do sistema *Fell* que trabalharia com o auxílio do trilho central para dar maior segurança ao trem. O terceiro e último lance do Alto da Serra à Nova Friburgo era uma estrada de 15.349 metros, declive de 27 milímetros no

⁶⁹ *O Novo Mundo*, ano 3, n. 36 (23/09/1873), p. 207.

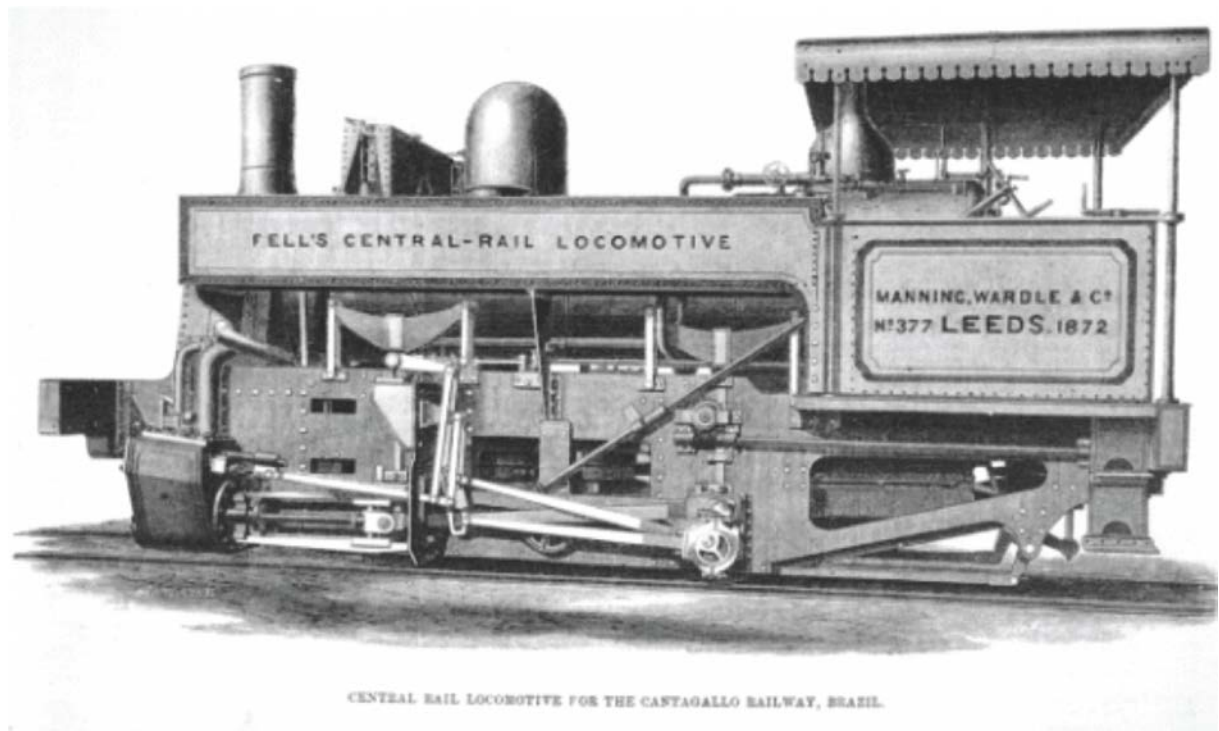


FIGURA 24: Locomotiva encomendada por Bernardo Clemente Pinto Sobrinho a empresa Centre Rail Comp. e construída pela Manning, Wardle & Cia específica para rodagem no trecho da Serra. No entanto, apresentou dificuldade ao ser utilizada na Estrada devido ao peso elevado. Fonte: *The Engineering*, 05.07.1872. vol.14, p.05.

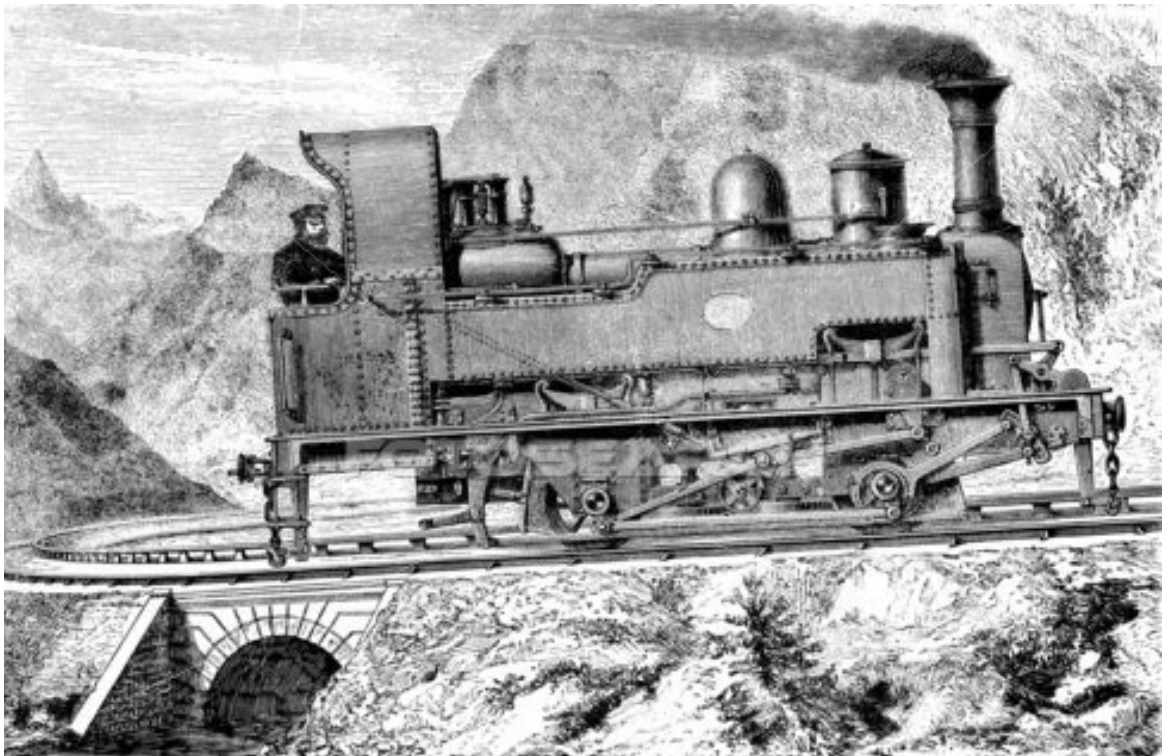


FIGURA 25: Locomotiva utilizada na Estrada de Ferro do Monte Cenís, que posteriormente seria adquirida por Bernardo Clemente Pinto Sobrinho para rodar na *Estrada de Ferro de Cantagallo*. Fonte: Arquivo pessoal.

máximo, e curvas, as de menor raio, de 60 metros, na qual rodaria uma locomotiva do sistema *Fairlie*⁷⁰, que venceria facilmente as curvas.

No dia 09 de julho de 1873, à uma hora da tarde partia de Cachoeiras um trem composto de carros de passageiros com 22 pessoas e vários volumes perfazendo o peso de 15 toneladas. 30 minutos após a partida, o trem chegava à Boca do Mato. Ali foram gastos 15 minutos para abastecer de água o trem e revistar o maquinário. Partindo, o trem alcançou o Alto da Serra em uma hora e sete minutos, contando nesse tempo uma parada de 40 minutos na caixa d'água de Juca Penna. Substituída a máquina *Fell* pela locomotiva *Fairlie*, o trem seguiu para Friburgo, lá chegando em 39 minutos de viagem, às 15:48 horas⁷¹.

Os habitantes friburguenses, sabendo que Bernardo Clemente Pinto Sobrinho estava no trem, acorreram para a estação em estilo de chalé a fim de render homenagens ao jovem empresário que aplicava sua inteligência, energia e capitais para o desenvolvimento da localidade. Logo, a estação se achava toda enfeitada por flores, bandeiras e galhardetes. Ao sibilar da locomotiva todos os presentes se puseram em comemorações. Girandolas foram aos ares e as bandas tocaram alegres hinos. Alcançando a estação, Bernardo chamou para junto de si o engenheiro em chefe Borell du Vernay para também receber os entusiásticos aplausos⁷². Bernardo entregava a obra finalizada nove meses antes do prazo estipulado pelo Governo Provincial, no total de 3 anos e 9 meses⁷³.

Enfim, chegava o tão esperado dia da inauguração da segunda seção da *Estrada de Ferro de Cantagallo*. No dia 18 de dezembro de 1873, às 7 horas da manhã, partiu da Corte um vapor da Companhia *Ferro-Carril Nitheroyense*, conduzindo a seu bordo Suas Majestades Imperiais e sua comitiva, além de grande número de convidados. Dali seguiram os viajantes em um trem da companhia da Estrada de Ferro de Niterói a Campos, até a estação de Vila Nova; e deste ponto, em trem da empresa da *Estrada de Ferro de Cantagallo*, até Cachoeiras. Ali chegaram por volta das 11 horas da manhã, quando foi servido um almoço de 300

⁷⁰ Segundo uma edição de *O Auxiliador da Indústria Nacional* de janeiro de 1879, o sistema *Fairlie* consistia em duas máquinas emparelhadas construídas de modo que o mesmo peso de água e de combustível se fizesse sentir sobre as rodas motoras, dando-lhes assim adesão e força de tração. Graças a este atrito, a locomotiva podia trabalhar em declives sem a necessidade de mecanismos. Seu sistema de rodas articulado podia funcionar nas curvas de pequeno raio e, sendo uma máquina dupla, isto é, tendo duas caldeiras e dois sistemas de êmbolos, independentes um do outro, podia tomar qualquer direção, dispensando o emprego de giradores.

⁷¹ *A Reforma*, ano 5, n. 161 (17/07/1873), p. 2.

⁷² Durante a pesquisa, descobrimos que tanto Bernardo Clemente Pinto Sobrinho e o engenheiro Julio von Borell du Vernay foram maçons pelo capítulo Ísis localizado em Nova Friburgo. *Boletim Do Grande Oriente Unido E Supremo Conselho Do Brazil*. 1874, p. 510-511. 4-7 v.

⁷³ *Ibidem*.

talheres, com duas extensas mesas, uma destinada aos hóspedes, e outra para duzentos ou mais convivas. Após a refeição, dirigiram-se todos para um altar erguido no início da 2ª seção, para assistirem a benção da estrada e das locomotivas, ministrada pelo cônego Lyra da Silva. Logo depois, acomodaram-se no trem, que partiu pouco antes de meio-dia. Segundo a revista *A Vida Fluminense*, “não houve um só que não dêsse solemne cavaco. Tudo aquillo, Imperador, empresarios, convidados etc.. não houve um só que naquelle dia não *subisse a serra!*”⁷⁴. Na parada de Boca do Mato, onde se trocou de locomotiva, o Imperador e alguns convidados aproveitaram para examinarem a locomotiva *Fell* e em Juca Penna, onde a locomotiva parou para o abastecimento da caldeira com água, foram ver um grande pontilhão de arco de 15 metros de altura. Na parada do Alto da Serra examinaram igualmente a máquina *Fairlie*, a primeira de tal sistema no país.

Pouco depois de três horas da tarde chegou o trem a Nova Friburgo, onde a mais deslumbrante recepção esperava as Suas Majestades Imperiais e os demais viajantes. Além dos cumprimentos de estilo, a população saudava com vivo entusiasmo “a grande conquista do trabalho e da civilização”. A vila encontrava-se toda enfeitada para a ocasião. Segundo testemunho do engenheiro Buarque de Macedo, publicado no jornal *A Reforma*, nunca em sua vida tinha assistido “em paragens tão affastadas das grandes capitais, festim onde o esplendor melhor sobressahisse”⁷⁵. Às 7 horas da noite serviu-se em um vasto salão do edifício central da estação (FIGURA 26), um banquete de cerca de quatrocentos talheres. Entre as celebrações, não foi esquecido o engenheiro fiscal Theodoro de Oliveira que havia sido vítima de um descarrilamento de um bonde na descida da serra em março de 1872, sendo homenageado neste dia o valioso zelo com que havia se dedicado ao empreendimento que todos aplaudiam⁷⁶.

À noite, Bernardo ofereceu aos seus hóspedes um baile campestre no *chalet* de sua chácara em Nova Friburgo. “Do acolhimento feito [...] aos seus convidados, só com uma palavra se póde dar idéa d’elle – foi principesco. [...] extremada affabilidade d’aquelle cavalheiro, que se prodigalisava em atenções para com os seus hospedes”⁷⁷. Os lagos e

⁷⁴ *A Vida Fluminense*, ano 7, n. 315 (10/01/1874), p.1680.

⁷⁵ *A Reforma*, ano 5, n. 291/295 (20/12/1873), p. 1.

⁷⁶ A estação “Alto da Serra” teria, após alguns anos, sua denominação modificada para Theodoro de Oliveira, em homenagem póstuma ao engenheiro fiscal da linha. Mesmo com a erradicação da estrada na década de 1960, a região onde se localizava a estação continuou a ser chamada pelo mesmo nome, constituindo, atualmente, um dos bairros de Nova Friburgo.

⁷⁷ *O Mosquito*, ano 5, n. 224 (27/12/1873), p. 3-6

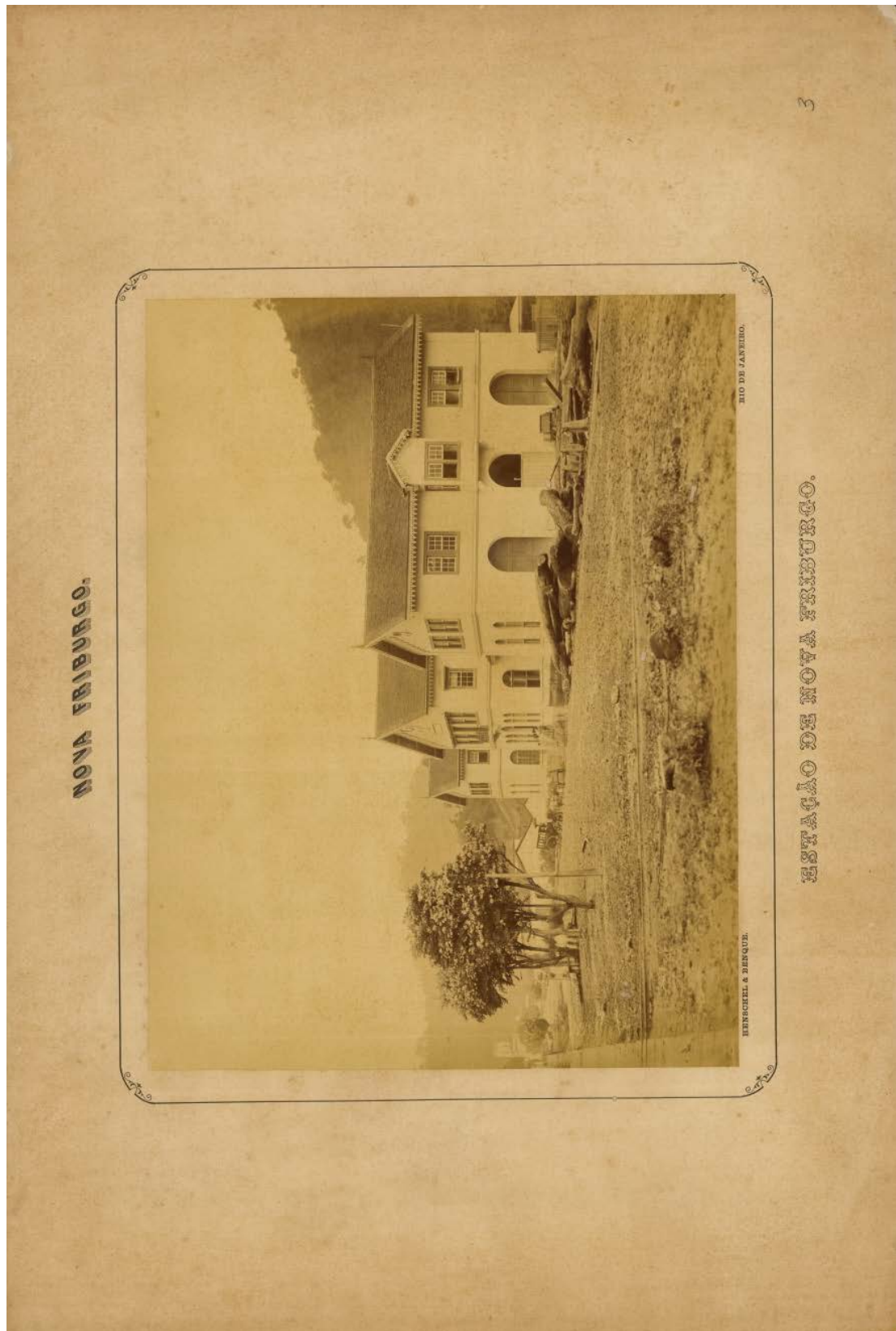


FIGURA 26: Estação de Nova Friburgo construída em 1871 em estilo chalé com lambrequins. Neste prédio teve espaço o banquete de comemoração pela inauguração da segunda seção da *Estrada de Ferro de Cantagallo* em 18 de dezembro de 1873. A construção foi demolida no início do século XX para dar lugar a um novo prédio em estilo neocolonial onde hoje abriga a administração da Prefeitura Municipal de Nova Friburgo. Fotografia de Alberto Henschel e Francisco Benque. Década de 1870. Álbum “Lembrança de Nova Friburgo” da Imperatriz Thereza Christina. Acervo: Biblioteca Nacional.

parques foram todos iluminados e, em certas ocasiões, fogos eram lançados, cujo brilho era refletido nas águas dos lagos e nas colunas de água dos repuxos, dando o aspecto de uma “festa de fadas”. Só às três horas da manhã retiraram-se os convivas. No dizer de todos foi “a mais sumptuosa festa campestre de que ha noticia no paiz” ⁷⁸ (FIGURAS 27 e 28).

Apesar da incredulidade de muitos, que achavam ser impossível tal feito, a difícil serra havia sido vencida. Graças aos esforços de centenas de pessoas, a empresa pôde ser um sucesso. Mas todos os grandes elogios recaíam sobre a figura do jovem empresário Bernardo Clemente Pinto Sobrinho que, abnegando-se, dedicou seu trabalho e fortuna à causa pública, arriscando-se a defrontar com críticas e maledicências. Bernardo resumia em si mesmo a nova roupagem do homem letrado e industrial do século XIX, aquele que se dedicava ao trabalho longe do gabinete. Trabalhar já não era mais motivo de desonra, pelo contrário, era um meio de ser exaltado. Para muitos de seus contemporâneos, Bernardo havia conquistado um lugar na história industrial do Brasil, “um lugar eminente como o que ocupão Riquet ⁷⁹ na França e o Duque de Bridgewater ⁸⁰ na Inglaterra” ⁸¹. E mais tarde, outros testemunhos como o de Agripino Grieco que afirma que “a não ser o perspícuo Mauá, ninguém entre nós teve, em seu tempo com tal nitidez a antevisão profética do progresso da indústria ferroviária, da fecunda política dos trilhos e das locomotivas” como o Bernardo Clemente Pinto Sobrinho (GRIECO *apud* LAMEGO, 2007, p. 369). Diante do prolongamento da *Estrada de Ferro de Cantagallo* até a vila de Nova Friburgo, por ter aproximado as distâncias assinalando mais uma vitória do “progresso” ⁸², Bernardo Clemente Pinto Sobrinho foi agraciado pelo Imperador D. Pedro II com o título de 2º Barão de Nova Friburgo.

Bernardo já havia sido autorizado pelo Governo Provincial a dar continuidade à construção da estrada até a localidade de Santa Maria Madalena, atravessando, na direção mais conveniente, o município de Cantagalo ⁸³, acontecimento que contribuiria ainda mais para o enriquecimento da província do Rio de Janeiro. Em setembro de 1876, os “wagons do progresso” alcançavam Macuco. Os arredores das diversas estações que compunham essa terceira seção, de lugares de passagem, foram sendo ocupados, dando lugar a pequenos vilarejos e que hoje constituem cidades, como Bom Jardim e Cordeiro. Como dito por Erthal

⁷⁸ *Ibidem*.

⁷⁹ Pierre-Paul Riquet (1609-1680). Engenheiro responsável pela construção do Canal du Midi no sul da França.

⁸⁰ Francis Egerton, 3º Duque de Bridgewater (1736-1803). Responsável pela construção de um canal ligando as cidades de Worsley a Manchester.

⁸¹ *Jornal do Commercio*, (20/12/1873), p. 3.

⁸² *A Reforma*, ano 5, n. 294 (24/12/1873), p.1.

⁸³ *A Reforma*, ano 3, n. 267 (23/12/1871), p. 1.

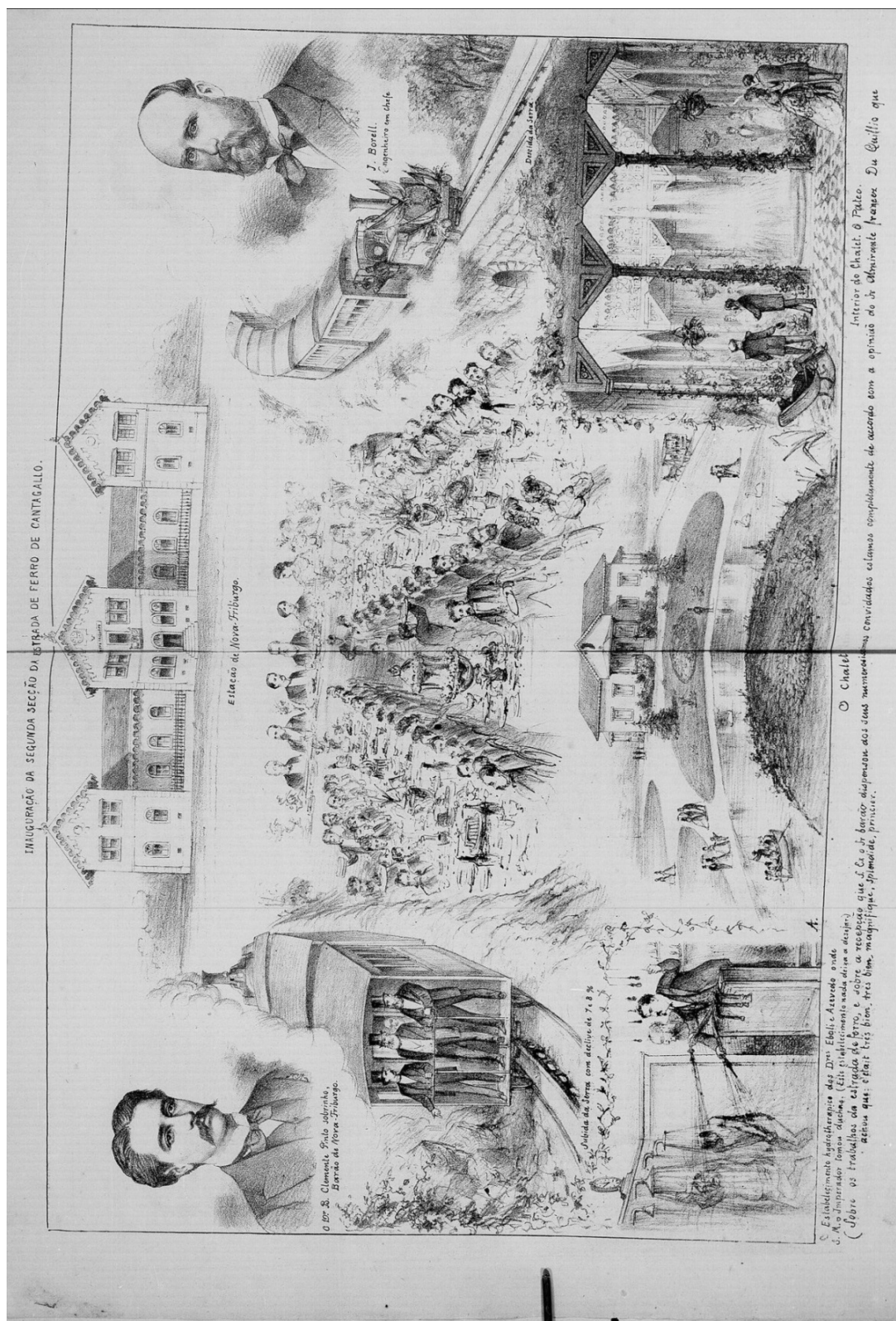


FIGURA 27: Gravura de Angelo Agostini retratando os principais acontecimentos referentes à inauguração da segunda seção da *Estrada de Ferro de Cantagallo*, em dezembro de 1873. Ao centro, o banquete com presença do Imperador D. Pedro II e da Imperatriz; acima, a Estação de Nova Friburgo, onde se deu o banquete; abaixo, a Chácara do Chalet, palco do baile campestre. Ao lado, J. Borrell – engenheiro em chefe da Estrada; abaixo, o trem na descida da Serra, e, no canto, o Pátio, uma vista do interior da casa sede da Chácara do Chalet. À esquerda, B. Clemente Pinto Sobrinho; abaixo o trem na subida da Serra e, no canto, o Estabelecimento Hidroterápico dos Drs. Éboli e Azevedo. *O Mosquito*, ano 5, n. 224 (27/12/1873), p. 3-6. Acervo: Biblioteca Nacional.

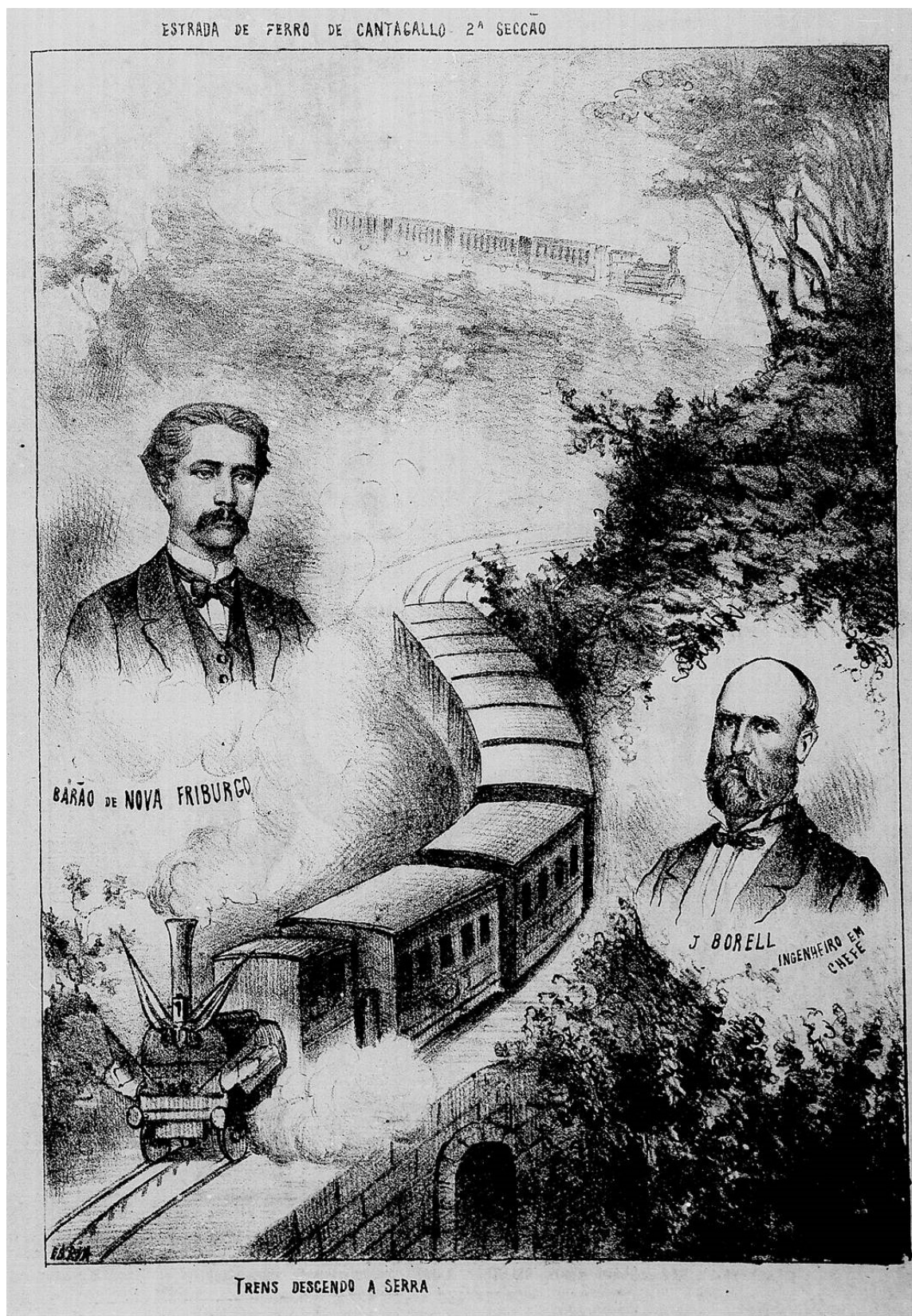


FIGURA 28: Gravura de Angelo Agostini retratando a descida da Serra pela locomotiva Fell utilizada no Monte Cenís, enfeitada por bandeiras do Brasil Império em comemoração à inauguração da segunda seção da Estrada. Reparar no trilho central típico do sistema Fell e na ponte formando um paredão de pedra. No canto superior esquerdo, a figura de Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, Barão de Nova Friburgo, empresário da Estrada de Ferro e, no canto inferior direito, Júlio Borell du Vernay, engenheiro em chefe da Estrada. *A Vida Fluminense*, ano 7, n. 314 (03/01/1874), p. 1771. Acervo: Biblioteca Nacional.



FIGURA 29: Fotografias das locomotivas e trilhos Fell da metade do século XX, período em que a Estrada já estava sob administração da Companhia Leopoldina. Acervo: Fundação D. João VI Pró-Memória de Nova Friburgo e Osmar Castro.

(1992, p. 231), depois da introdução do café, responsável pelo crescimento e grandeza da região, a construção da ferrovia foi o maior acontecimento ali verificado durante o século XIX. E foi, sobretudo, o café da terra fluminense, o motor desta empresa.

Em 1877, o Governo Provincial rescindiu o contrato com a *Sociedade Anônima Estrada de Ferro de Cantagallo* e, assim, a estrada passou a pertencer à província⁸⁴. No entanto, Bernardo continuou encarregado de dar continuidade ao prolongamento da estrada que atingiria a margem do rio Paraíba em troca de privilégio de zona e bonificação de tarifas (BICALHO, 1881, p. 21). No ano de 1889, a *Estrada de Ferro de Cantagallo* foi vendida a Companhia Leopoldina⁸⁵. A partir daí, a bitola foi unificada e reduzida para 1,00m. Devido a dificuldades financeiras, os trechos entre Cordeiro e Macuco e de Cachoeiras de Macacu a Nova Friburgo foram erradicados em 1964 e o restante da estrada, entre Porto das Caixas e Cachoeiras, em 1973 (FOLLY, 2010, p. 107).

A estrada de ferro que alcançou o interior da porção oriental do Vale do Paraíba trilhou o caminho determinado pela expansão da produção de café, que nesta região era liderada pelo município de Cantagalo, daí o seu nome. A ferrovia seria responsável pelo encurtamento das distâncias entre o interior e a capital, barateando os custos e gerando riquezas. A iniciativa do Barão de Nova Friburgo em tomar a frente da empresa revelou, não somente o poder que os cafeicultores detinham naquele momento e que permitia a chegada dos trilhos o mais próximo de suas fazendas, mas também a força que permitiu a esse setor a execução de um projeto tão grandioso, responsável por tantas benfeitorias na região.

⁸⁴ *Diário do Brasil*, ano 3, n. 161 (14/09/1883), p.1.

⁸⁵ A comoção causada pela venda da *Estrada* foi grande. Os deputados da Província do Rio de Janeiro posicionavam-se contra a sua venda à Companhia Leopoldina, pois acreditavam que ela arruinaria com os objetivos provinciais em detrimento dos nacionais. Em 1886, novo debate foi aberto, no qual o comprador não teve seu nome revelado. Ficou decidido pela venda da *Estrada de Ferro de Cantagallo* a fim de minorar as dificuldades que a província enfrentava com uma crise financeira. Ao ser revelado que o comprador havia sido a Companhia Leopoldina, aos deputados provinciais só restou a resignação de que nada mais poderia ser feito (GOUVÊA, 2008, p. 247).

Capítulo 3

Ciência e tecnologia em Cantagalo (1840 – 1888)

Neste último capítulo analisaremos o processo de invenção e introdução de tecnologias no beneficiamento de café nas propriedades da família Clemente Pinto localizadas em Cantagalo. Primeiramente, no subtítulo denominado “A fazenda” discutiremos a constituição das propriedades cafeicultoras, a montagem dos edifícios que as compõem e suas representações. Para ilustrar essas questões fazemos uso de dois exemplos de propriedades da família, as fazendas Areas e São Clemente, utilizando recursos como fotografias, telas e plantas baixas. No segundo ponto, intitulado “Família, indústria e território” pensamos tais fazendas como unidades de produção, considerando suas disposições e estruturas como consequentes da solidariedade familiar criada pelos Clemente Pinto com o objetivo de preservar o patrimônio do grupo. Com o propósito de contextualizar e articular as ideias sobre a manutenção do monopólio de terra, monocultura de exportação, conservação do trabalho compulsório e contratação de colonos estrangeiros, fizemos uso do conceito “segunda escravidão” desenvolvido pelo historiador norte-americano Dale Tomich, que dá nome à terceira seção.

No quarto subtítulo, denominado “O cotidiano dos escravos”, tratamos, não somente da vida e do trabalho dos escravos nas fazendas da família Clemente Pinto, mas também do papel que o cativo desempenhava no espaço da fazenda. Discutimos o fim do tráfico internacional de escravos e suas conjunturas em Cantagalo e nas fazendas do Barão de Nova Friburgo. Finalizamos este tema tratando dos últimos momentos da escravidão e sua abolição. No subtítulo seguinte, “Colonização”, examinamos as atividades de locação de colonos iniciadas pelo Barão de Nova Friburgo e continuada pelos seus filhos, onde analisamos os termos contratuais e as polêmicas em torno do serviço de estrangeiros nas fazendas do Barão.

Em “O velho e o novo: tradições e inventos”, sexto subtítulo, abordamos de forma sucinta as perspectivas de adoção de tecnologia no Brasil Império e como a introdução de *machinismos* no beneficiamento de café se deu nas fazendas do Barão de Nova Friburgo. Por fim, no último ponto, intitulado “O café Friburgo”, tratamos da produção de café nos detendo no processo de beneficiamento. Ao longo das etapas de beneficiamento, indicamos como eram realizadas antes e depois da introdução de tecnologia no processo, tomando a experiência da família Clemente Pinto como estudo de caso.

3.1 – A fazenda

Para as famílias pioneiras em Cantagalo que ali chegaram e se tornaram proprietárias ao longo da primeira metade do século XIX, a década de 1850 representou um momento de amadurecimento de suas conquistas. Aqueles que cultivaram os primeiros pés de café “deixavam de ser simples agricultores escravistas, para se representarem, mais propriamente, como senhores rurais” (SCHNOOR, 1995, p. 38), dando forma à classe senhorial que cada vez mais contribuía para a construção do Império.

A fazenda cafeeira, base de sustentação da incipiente nação, ganhava novos moldes diante de sua importância. Passava a se constituir como uma verdadeira empresa, um local de trabalho e de produção que deveria ser organizado para contribuir com o bom desempenho das atividades agrícolas. Mas não somente. Era também o local onde sacas de café transformavam-se em riqueza. Para tanto, a disposição dos edifícios deveria ser dada, não somente da melhor forma de se aproveitar o espaço, mas principalmente, de maneira que formassem um conjunto harmonioso e de impacto para o observador.

A “grande unidade produtora” que era a fazenda, como a denominou Caio Prado Junior (1979), era um palco com uma grande carga de representações simbólicas (MATTOS, 2004, p. 40). Muitos proprietários passaram a reformar suas fazendas, construindo imensas casas de vivenda nos moldes do neoclassicismo, a fim de projetar seu poder, tanto para perpetuar às gerações futuras a grandeza de seu tempo, mas, principalmente, para exercer poder material e moral sobre os setores livres da população, agregados e escravos. (SALLES, 2008, p. 146). O próprio Barão de Nova Friburgo clamava a todos que as suas loucuras eram feitas de “pedra e cal” (FOLLY, 2010, p. 63), frase que pode ser comprovada diante das grandiosas casas de vivenda que construiu em suas fazendas, algumas das quais ainda sobrevivem ao tempo, erguendo-se como espectros em meio à paisagem desoladora.

A montagem arquitetônica do complexo cafeeiro era organizada no formato de um quadrilátero, como estudado no capítulo primeiro, em torno do qual eram dispostas as construções. A “casa-grande” deveria ser edificada, de preferência, sob um declive, e com acesso a água nas proximidades (TAUNAY, 2001 p. 87). A moradia da família proprietária tornava-se uma espécie de pedra angular que ditava a disposição dos demais edifícios. Os terreiros – destinados à secagem do grão de café –, por exemplo, eram geralmente alocados defronte à casa de vivenda, de onde o senhor teria uma vista privilegiada sobre os trabalhadores (MARTINS, 2009, p. 157).

Em torno da casa e dos terreiros ficavam as demais edificações como as tulhas, os engenhos, as estrebarias e os chiqueiros, a capela e os hospitais – quando existentes. As senzalas localizavam-se contíguas à casa-grande. Segundo Rafael de Bivar Marquese (2006, p. 51), a razão para tal se encontra na teoria coeva de gestão escravista. A proximidade com a casa de vivenda, além de fornecer um maior controle da escravaria por parte do senhor, era assim disposta para se ajustar ao *ethos* paternalista da classe senhorial: os escravos eram considerados extensão do núcleo familiar formado pelo fazendeiro, sua esposa e filhos e, por essa razão, as senzalas deveriam se encontrar próximos à sua residência.

As construções que formavam o núcleo do quadrilátero deveriam ser cercadas por valas com água corrente, com o intuito de servirem como depósito do esgoto produzido. Além desta, outra preocupação fundamental perante o espaço era a boa divisão de artérias e vias. Os caminhos no interior da fazenda deveriam ser construídos a fim de oferecer uma comunicação rápida e fácil entre a área de cultivo e o núcleo central do complexo, para que o traslado pela propriedade não gastasse tempo e força desnecessários (TAUNAY, 2001, p. 89, 92).

Mesmo com o bom planejamento dos caminhos, a necessidade de controle da escravaria imputava à fazenda um tamanho máximo definido pelo tempo de deslocamento dos trabalhadores das senzalas ao eito. Fazendas com grandes extensões exigiam longas caminhadas que acabavam por absorver tempo e energia dos trabalhadores que poderiam ser empregados na lavoura. É por esta razão que muitos megaproprietários⁸⁶ de escravos fundavam diversas fazendas umas próximas às outras, constituídas de acordo com as mesmas divisões pré-requisitadas, podendo dividir seus escravos entre elas, evitando a grande concentração em um único latifúndio (MARQUESE, TOMICH, 2010, p. 369, 370). O Barão de Nova Friburgo, por exemplo, foi proprietário de 16 fazendas localizadas em Nova Friburgo, Cantagalo e São Fidélis.

Para ilustrar a montagem de uma grande unidade produtora, recorreremos às imagens de duas fazendas pertencentes à família Clemente Pinto. A primeira delas é a fazenda denominada Areas (Cantagalo), propriedade do Barão de Nova Friburgo que apresentou as

⁸⁶ O historiador Ricardo Salles (2008, p. 155), ao estudar a escravidão no município de Vassouras através da análise de inventários, distinguiu cinco tipos de proprietários de escravos. Havia “os microproprietários, que possuíam entre um e quatro cativos; os pequenos proprietários, donos de 5 a 19 escravos; os médios proprietários, que detinham de 20 a 49 escravos; e os megaproprietários, com 100 ou mais cativos”. Estes últimos, geralmente, eram donos de mais de uma propriedade rural, como era o caso do Barão de Nova Friburgo e depois, também, de seus filhos.

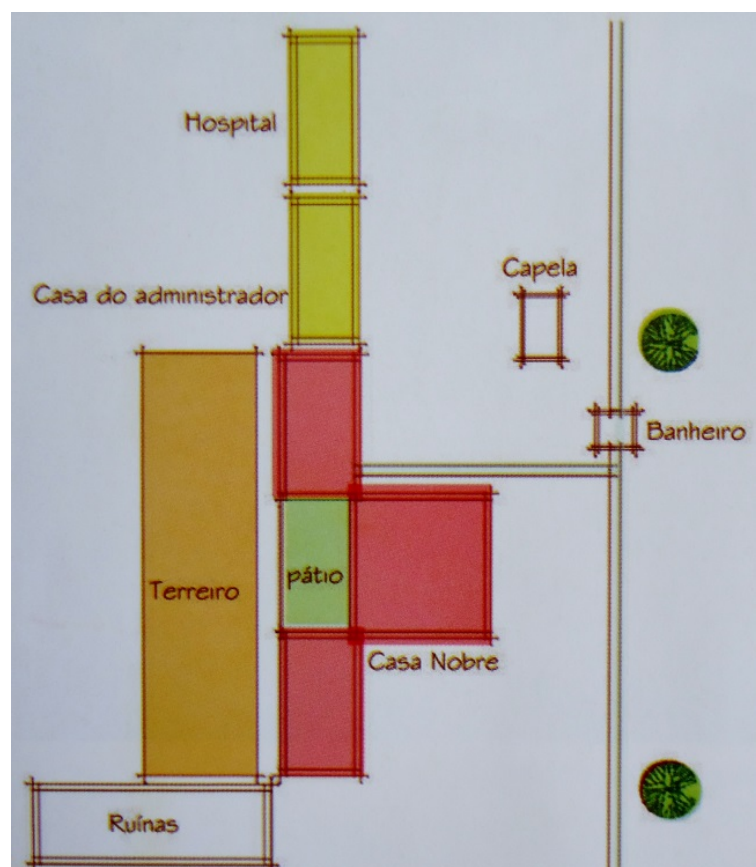


FIGURA 30: Planta baixa esquemática da Fazenda Areas.



FIGURA 31: Vista frontal da casa-grande. Foto: Luiz Fernando Dutra Folly.



FIGURA 32: Vista posterior da casa nobre. Destaque para o pátio formado pela conjunção das edificações e o terreiro em frente. Foto: Luiz Fernando Dutra Folly.



FIGURA 33: Vista superior da casa do administrador e do hospital, ambas com integridade bastante comprometida pelo tempo. Foto: Luiz Fernando Dutra Folly.

maiores taxas de produção de café durante o século XIX. Em meio à planície, está localizada a casa nobre assobradada e ladeada por edificações térreas nos dois sentidos, formando um pátio posterior entre elas. Em frente à casa, encontra-se a capela térrea próxima também do banheiro externo. Na parte posterior, encontra-se o terreiro (hoje tomado por capim) que acompanha toda a extensão do edifício. Em torno deste é possível deparar-se com ruínas que poderiam ser as edificações destinadas às senzalas ou demais finalidades específicas. Ao lado do anexo esquerdo da casa nobre, há a residência do administrador e, em seguida, o prédio que abrigava o hospital da fazenda.

A segunda fazenda a ilustrar a montagem do complexo cafeeiro é a denominada São Clemente, primeiro local de estabelecimento da família em Cantagalo, propriedade de Francisco Clemente Pinto, primo e cunhado do Barão de Nova Friburgo. Atualmente, a fazenda encontra-se em processo de restauro com o objetivo de tornar-se um polo cultural da região. Para a análise desta propriedade tomaremos, ao invés de uma planta baixa, uma tela a óleo de autoria de Henry Walder, datada de 1895 (FIGURA 34). A obra retrata o núcleo da propriedade. Na parte central, localizada ao sopé do morro, está a casa nobre assobradada em estilo neoclássico, seguida de compartimentos anexos. Ao lado direito, num platô acima, está a quadra da senzala. Diante dela, na parte inferior, estão as estrebarias e o pombal. Na parte direita da tela, vemos edificações que eram destinadas ao beneficiamento e armazenamento do café. O destaque da tela está na parte central onde nos deparamos com um jardim romântico inglês de tamanho descomunal, elemento raro em fazendas do século XIX. Nele avistamos um renque de palmeiras imperiais, consideradas símbolos de poder (D'ELBOUX, 2013). Entre o jardim, estão os terreiros, no total de cinco, número que excede a quantidade geralmente encontrada em outras fazendas.

Apresentamos aqui, modalidades de arquitetura no formato de um quadrilátero funcional, cada uma com suas especificidades ditadas pelo terreno, pela época de construção e pelas necessidades próprias de seus proprietários, e que ilustram a disposição tradicional das edificações de uma grande unidade produtora, que primava pela simetria. Como vimos, tal conjunto era responsável por uma “enorme carga de representação” (MARQUESE, 2006, p. 40).



FIGURA 34: *Fazenda São Clemente*. Henry Walder, 1895. Óleo sobre tela. Acervo: Fazenda São Clemente.

3.2 – Família, indústria e território

O caráter de empresa da fazenda oitocentista estava intrinsecamente ligado à organização de sua estrutura material, da organização do trabalho e sobre as relações de dominação (FRANCO, 1997, p. 237). Para Hobsbawm (2011, p. 277), a agricultura também era um tipo de indústria, pois deveria ser conduzida segundo os princípios de maximização de lucro. “O mundo rural como um todo era um mercado, uma fonte de trabalho, uma fonte de capital”. Então, a fazenda, dita como uma empresa, exigia uma administração forte e ativa, a fim de obter resultados lucrativos. O sucesso de uma empresa agrícola estava na gerência eficiente e econômica (TAUNAY, 2001, p. 35).

As propriedades da família Clemente Pinto, com o desenvolvimento gradual de suas benfeitorias, foram propositalmente construídas, ou passaram a ser edificadas, com o fim de tornaram-se uma rede de ajuda mútua com o objetivo de beneficiar o processo de produção de café com o qual se alcançaria uma redução dos custos do produto e, conseqüentemente, aumento dos lucros. Ou seja, as fazendas formavam um complexo cafeeiro, consequência da mentalidade empresarial.

As fazendas eram bem distribuídas pela região, cada qual constituindo um grau de importância. As propriedades localizadas em Nova Friburgo, denominadas de Fazenda do Cônego (1.200 alqueires), de São Lourenço (2 mil alqueires) e Chácara do Chalet (80 alqueires), eram fazendas de criação que contribuíam com o abastecimento das demais unidades. Já as de Cantagalo, apesar da exploração de outros ramos da agricultura e pecuária, tinham o café como principal produto para exportação.

Dentre as onze fazendas do Barão de Nova Friburgo localizadas em Cantagalo, cinco delas (Santa Rita, Areas, Boa Sorte, Laranjeiras e Gavião) tinham a sua importância definida não só pelo tamanho, mas também pela posição em que se encontravam perante as demais, principalmente, após a construção da via férrea. Por acreditarmos que todas as propriedades constituíam um sistema de contribuições mútuas, chamaremos essas unidades principais de “fazendas núcleos”. As demais (Boa Vista, Jacotinga, Itaoca, Aldeia, Cafés e Água Quente) serão denominadas de “fazendas satélites”, já que orbitavam em torno das fazendas mais importantes (FIGURA 35). Ao analisarmos a disposição destas propriedades, podemos observar que a parte central do sistema se localizava na sede da Fazenda São Clemente que, como já dissemos, foi a primeira propriedade da família na região. A partir dela, irradiaram-se as demais.

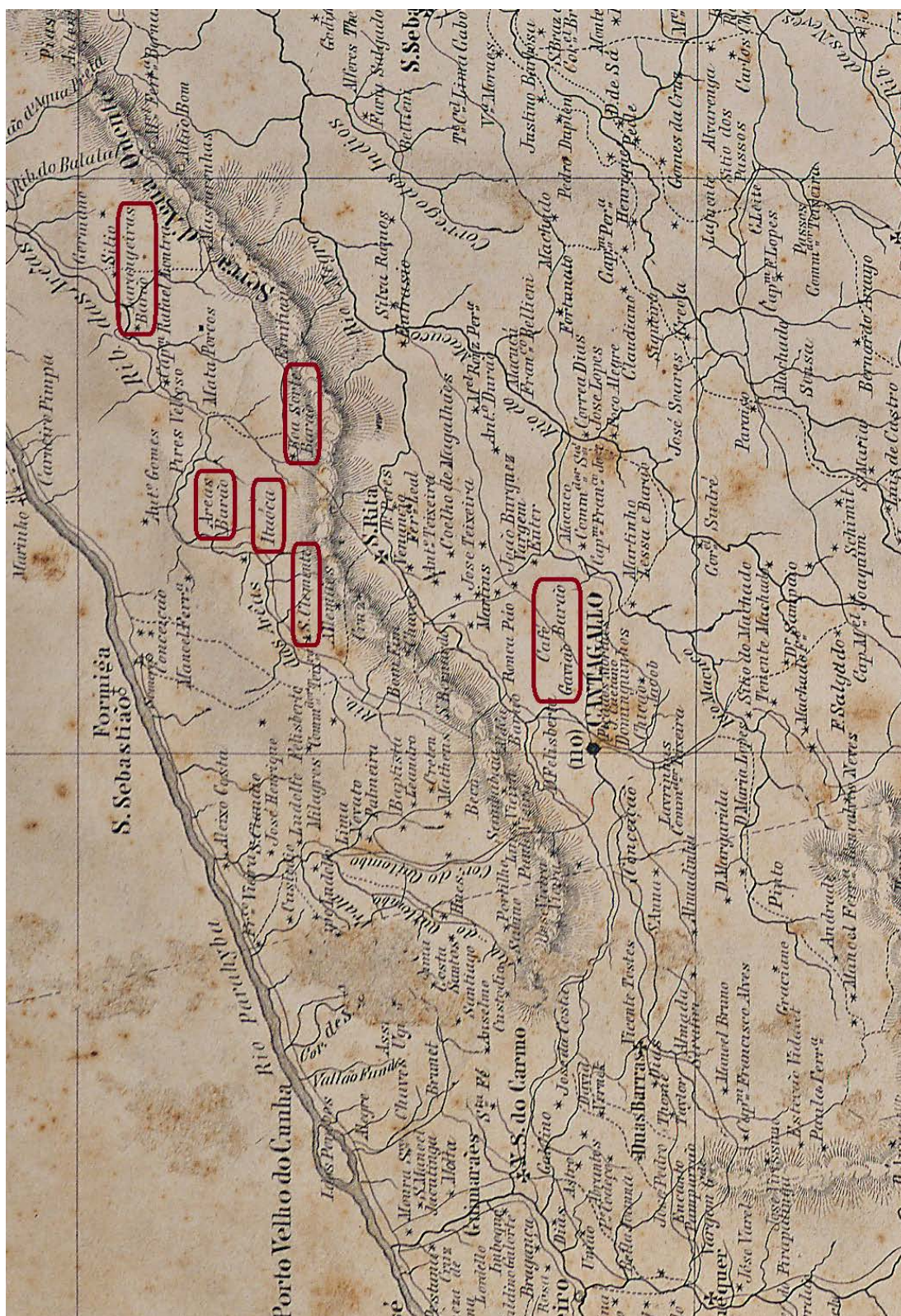


FIGURA 36: Detalhe da Carta Corográfica da Província do Rio de Janeiro confeccionada pelos engenheiros Pedro d'Alcantara Bellegard e Conrado Jacob de Niemeyer, 1858 a 1861. Nesta carta estão destacadas sete fazendas da família Clemente Pinto: Gavião, Cafés, Aldeia, Boa Sorte, Areas, Itaóca (propriedades do Barão de Nova Friburgo) e São Clemente (posse de Francisco Clemente Pinto). Acervo: Arquivo Nacional

Esse sistema era complementado pelas fazendas pertencentes a outro membro da família chamado Francisco Clemente Pinto, as quais localizavam-se um pouco além das propriedades do Barão. Ou seja, o Barão de Nova Friburgo detinha uma grande concentração de terras de um lado, e seu primo, de outro, o que facilitava a influência da família na região⁸⁷.

Foi justamente a solidariedade entre os Clemente Pinto que permitiu à família tornar-se um grupo relevante em Cantagalo. A começar pelo casamento entre o barão de Nova Friburgo e sua prima Laura, irmã de Francisco Clemente Pinto. O casamento entre familiares próximos evitava a fragmentação de propriedades e garantia a consequente ampliação de riquezas (SALLES, 2008, p. 142), criando uma fidelidade definida pelo interesse. Dessa forma, o poder da família era baseado na preservação e equilíbrio do grupo. Problemas pessoais não deveriam destruir o bem maior que era a formação de uma rede de solidariedade. Esta fortalecia a expansão e a preservação da família na região (MUAZE, 2008, p. 11). A família constituía-se como instrumento para reforçar o grupo econômico.

Os Clemente Pinto, pioneiros em Cantagalo, unidos por seus interesses em comum, montaram suas fazendas umas próximas às outras, compartilharam suas riquezas e acabaram por construir uma rede de influência, constituindo uma indústria familiar. Podemos considerar essa união até mesmo como uma maneira de intimidar os demais produtores da região. Para George Blandier, o poder “não consegue manter-se bem pelo domínio brutal e nem pela justificação racional. Ele só se realiza e se conserva pela transposição, pela produção de imagens, pela manipulação de símbolos e sua organização em um quadro cerimonial” (MATTOS, 1990, p. 141). Além desta indústria familiar, as grandes propriedades, as imponentes casas de vivenda, o numeroso contingente de escravos e a invenção de tecnologias que otimizavam a produção, foram os respaldos do poder dos Clemente Pinto em toda a região. Segundo Mariana Muaze (2008, p. 140), “o grande desafio da família oitocentista era, portanto, conciliar ideal aristocrático e modernidade, patriarcalismo e individualismo, escravidão e liberalismo. Desta lógica de ressignificações surge o que lhe é singular”.

⁸⁷ O geógrafo suíço Claude Raffestin em sua obra “Por uma geografia do poder” (1980) trata sobre o papel de grupos sociais que moldam as delimitações de um território. Acreditamos que esse estudo poderia contribuir para melhor compreender a influência da família Clemente Pinto na região de Cantagalo, todavia, por ser um assunto muito complexo para este trabalho, não nos deteremos nessa questão.

3.3 – A “segunda escravidão”

A compreensão da construção do Estado nacional e a expansão da economia cafeeira brasileiras do século XIX estão intrinsecamente ligadas às transformações da economia-mundo de transição do século XVIII para o XIX. Para o estudo desses fenômenos utilizaremos o conceito desenvolvido por Dale Tomich (2011) denominado “segunda escravidão”. De acordo o historiador norte-americano, a estrutura da economia mundial passou a ser transformada durante esse período devido à emergência da hegemonia econômica e política britânica. A economia perdia seu caráter colonial de dominação política para um controle econômico do fluxo de mercadorias. Dessa forma, “a oferta, a demanda e o preço apareceram como os determinantes da divisão do trabalho e do fluxo de mercadorias no mercado mundial” (2011, p. 84).

A crescente demanda de café no mercado internacional a partir da década de 1820 provocou a necessidade do aumento da produtividade do artigo. Como a base da produção cafeeira estava concentrada na mão de obra escrava, o tráfico foi intensificado para reforço do sistema. Essa especialização em um único produto de exportação e o recrudescimento de outras regiões produtoras de café permitiu ao Brasil alcançar uma posição privilegiada na economia mundial. A chamada “segunda escravidão” é, portanto, esse novo fôlego que a escravidão ganha nas áreas de produção ao mesmo tempo em que é condenada na esfera política do Império Britânico. “Longe de ser uma instituição moribunda durante o século XIX, a escravidão demonstrou toda a sua adaptabilidade e vitalidade” (TOMICH, 2011, p. 96).

Além dos efeitos demonstrados acima, a “segunda escravidão” no Brasil contribuiria para a criação de um discurso centrado na ideia de modernidade e liberalismo, com o propósito de consolidar as bases da formação da nação (MUAZE, p. 330). E o Vale do Paraíba, principal polo de produção de café, passou a ser a pilastra desse processo (SALLES, 2008, p. 29). Nos termos de Alencastro, durante o século XIX,

o escravismo não se apresenta como uma herança colonial, como um vínculo com o passado que o presente oitocentista se encarregaria de dissolver. Apresenta-se, isto sim, como um compromisso para o futuro: o Império retoma e reconstrói a escravidão no quadro do direito moderno, dentro de um país independente, projetando-a sobre a contemporaneidade (1997, p. 17).

Contudo, sabemos que em 1831 o tráfico internacional de escravos seria considerado crime, sendo definitivamente abolido em 1850, o que significaria uma redução na oferta de mão de obra. Se a necessidade de produção se apresentava cada vez maior, era necessário

criar novas soluções para organização do trabalho nas unidades produtivas. Muitos fazendeiros, como o próprio Barão de Nova Friburgo, decidiram investir seus capitais excedentes na aquisição e/ou invenção de *machinismos* ou até mesmo na criação de colônias. Esses investimentos são vistos, muitas vezes, como evidência da dissolução da escravidão, uma espécie de premonição de seu fim. Todavia, como bem lembrado por Tomich, essas experiências foram típicas da “segunda escravidão”. Prova disso é que os escravos permaneceram na agricultura até o último momento possível.

3.4 – O cotidiano dos escravos

O desenvolvimento de uma fazenda de café era baseado na utilização intensiva da mão de obra escrava (TOMICH, 2011, p. 94). Por constituírem as forças de produção da empresa agrícola, os cativos tinham suas atividades regidas pelo trabalho, o qual era bem delimitado pelo tempo. A rotina da fazenda começava todos os dias uma hora antes de nascer o sol. Cada interrupção na jornada era indicada pelo badalar de um sino tocado pelo administrador. Segundo as “Instruções para administração das fazendas” do Barão de Nova Friburgo datado de 1870, ao administrador cabia um relógio para regular e controlar o tempo.

Os escravos eram reunidos e contados. Suas aparências também eram analisadas para conferir se andavam bem asseados. Após os exames, iniciava-se o desjejum à base de café correspondente à quantidade de duas xícaras. Logo após vinham as orações em coro. Eram rezadas o Pai Nosso, a Ave Maria, o Credo. Se fosse costume, um Salve Rainha e os mandamentos podiam ser recitados. De acordo com os manuais de administração dos escravos, a instrução religiosa aos cativos era fundamental para apaziguar os ânimos. Através dela, acreditava-se, aceitariam sua condição servil com resignação (MARQUESE, 2004, p. 287).

Portando as ferramentas necessárias, os escravos eram divididos em grupos e conduzidos ao eito pelo feitor. De acordo com Marquese e Tomich (2010, p. 371), a organização do trabalho escravo nas fazendas brasileiras combinava as características de duas modalidades de serviços utilizadas em outras regiões de *plantation* do Novo Mundo: as turmas sob comando unificado (*gang system*) e o sistema de tarefas individualizado (*task system*). Segundo os autores, a junção desses dois métodos acabava impondo ao escravo uma taxa altíssima de serviço. Os registros de 1853 do médico Reinhold Teuscher, que trabalhou durante cinco anos em algumas propriedades do Barão de Nova Friburgo, admitia que para cada escravo cabia o trato de 5 a 6 mil pés de café! Essa elevada quantidade era uma

representação da intensificação que a produção cafeeira sentia durante este período de expansão.

A disposição dos cafeeiros nas colinas era feita propositalmente para auxiliar, não somente a fácil locomoção entre os pés de café, mas, principalmente, para que o trabalho do escravo fosse vigiado. Os cafeeiros eram plantados perpendicularmente à base do morro. O serviço deveria começar do cimo e finalizar na parte mais baixa. O feitor mantinha-se vigilante no sopé, de onde tinha uma vista privilegiada das fileiras dos arbustos. De sua posição, tinha controle sobre todos os escravos, conferindo se todos mantinham o serviço no mesmo compasso e se não havia desperdício na colheita dos frutos. Os escravos ritmavam seus trabalhos com canções, os chamados jongos, cantigas com letras inspiradas na vida cotidiana da fazenda (COSTA, 2010, p. 287).

Apenas um terço dos escravos dedicava-se ao serviço na lavoura, ou seja, tratando diretamente do plantio e cultivo do café. Os demais exerciam outras atividades fundamentais para o devido funcionamento da unidade. Pelo menos, antes da construção da estrada de ferro, 20% do total de cativos era escalado para constituir as tropas responsáveis pelo transporte da mercadoria final da fazenda até a casa comissária. O restante que permanecia na fazenda dedicava-se à abertura e conservação das estradas internas e externas à fazenda, à construção e reparo das cercas, edifícios e galpões, à plantação de gêneros alimentícios como milho, feijão, mandioca, à criação de porcos e aves, ao fabrico de farinha. O trabalho era reservado a todos, independente da idade. Cada um recebia serviços que correspondessem a suas capacidades. Às crianças, por exemplo, cabia a confecção de cestos (COSTA, 2010, p. 322).

O trabalho era interrompido apenas no horário das refeições que, além do desjejum, compreendiam-se em almoço, jantar e ceia. As opções de alimentos para o almoço eram o feijão cozido e o angu de milho. Na janta, o mesmo feijão era combinado com carne seca, couve e abóbora. A ceia era preparada com comidas leves, para evitar indigestão, como canjica de milho branco, mingau de fubá, arroz, mandioca, abóbora com angu, ou o que mais a estação oferecesse. A bebida disponível, além do café, era a aguardente, correspondente a um cálice. De acordo com as “Instruções”, as refeições eram servidas em abundância e, antes de se iniciarem, deveriam ser provadas pelo administrador da fazenda. O tempo disponível para cada repasto era delimitado pela quantidade de serviço na fazenda. Geralmente nas épocas de colheita, as refeições tinham o seu tempo reduzido para permitir maior dedicação do trabalhador às atividades demandadas.

Além da dura jornada que enfrentavam até o anoitecer no eito, quando voltavam para o núcleo urbanizado da unidade produtora, os cativos ainda eram encarregados de mais serviços, resumidos nas atividades de beneficiamento não só do café, mas dos demais alimentos consumidos na própria fazenda. O serão durava até às nove horas da noite, compondo, em média, dezesseis horas de trabalho por dia. Só aí, os escravos deveriam se recolher para as senzalas onde eram trancados.

Apenas aos domingos e dias santos a jornada era diferenciada. Em respeito as normas da Igreja, o trabalho não deveria acontecer, no entanto, era permitido ao escravo trabalhar em roça própria mediante pagamento por seus serviços. Nos manuais agrícolas era recomendada a permissão ao escravo o cultivo de gêneros de subsistência em um lote de terra. Acreditava-se que, dessa maneira, o cativo era suavizado e criava no escravo um sentimento de vínculo com a propriedade (MARQUESE, 2004, p. 292; COSTA, 2010, p. 291). Era também aos domingos que os escravos recebiam suas vestimentas lavadas. Cada cativo tinha para todo o ano, quatro mudas de roupa, sendo uma delas, menos elaborada que as demais, restrita ao uso na hora de dormir. A vestimenta consistia em camisa e calça para os homens e camisa e saia para as mulheres, além do chapéu de palha para proteção contra o sol.

O alojamento dos escravos era feito com a separação dos sexos nas senzalas, localizadas, geralmente, próximas à casa de vivenda. Eram térreas e construídas no formato de pavilhões em linha ou quadra, sem janelas, apenas com pequenas aberturas na parte superior. No interior eram dispostas as tarimbas forradas com travesseiro e cobertor. Os escravos que constituíam família ficavam em compartimentos separados, mas, em geral, os casamentos eram raros. Os autores de manuais agrícolas alegavam que a união entre escravos era significativa por criarem estabilidade no temperamento dos cativos. No entanto, segundo estudo de Ricardo Salles (2008, p. 222, 223), o casamento não era uma regra. Com a possibilidade do tráfico interprovincial de escravos, a constituição de famílias de cativos poderia representar um obstáculo para o senhor, pois este teria dificuldade em separar cônjuges, o que representaria uma imobilidade da mão de obra. De acordo com os dados do censo populacional de 1872, o total de escravos de ambos os sexos em Cantagalo era de 14.815 indivíduos. Destes, 1.071 se disseram casados e 397, viúvos. Esse valor corresponde a 9,90% do total, confirmando a tese de que as uniões entre escravos eram escassas⁸⁸.

⁸⁸ Censo demográfico nacional de 1872.

O tratamento dos cativos mudava de senhor para senhor, mas, em geral, era baseado no *ethos* paternalista que se resumia na humildade, obediência e fidelidade por parte do escravo e autoridade benevolente por parte do senhor (COSTA, 2010, p. 326). Como disse Carlos Augusto Taunay (2001, p. 53), em seu célebre *Manual do agricultor brasileiro*, os escravos precisavam ser resgatados de sua condição bárbara para a civilidade, tarefa árdua que cabia aos proprietários. Dessa forma, a escravidão era um fardo não para o negro, mas sim para o seu senhor. Tais pensamentos contribuíram para romantizar a escravidão brasileira, transformando o escravo numa figura benevolente, submissa e resignada.

Para William Christie, o famoso diplomata britânico, a imprensa e os registros sobre o tratamento imposto aos escravos feitos pelos viajantes estrangeiros, contribuíam para deturpar a visão de quem os lia, principalmente, àqueles que não conheciam a realidade brasileira (COSTA, 2010, p. 327). Esses depoimentos enalteciam o tratamento que os escravos recebiam como sendo melhor do que se supunha, guardando as proporções de crueldade do sistema. Admitiam, até mesmo, que os cativos viviam melhor do que um operário europeu. Mas, como bem lembrou Hebe Maria Mattos de Castro (1995, p. 239), “não há escravidão ‘suave’ ou ‘cruel’, ela dispensa adjetivos”.

Esses debates eram devido à necessidade de justificar a existência da escravidão em uma nação que considerava todos os seus habitantes iguais perante a lei. Segundo Taunay (2001, p. 50), a principal razão para a manutenção da escravidão era o fato de ela ser um “mal estabelecido”, herdado das gerações anteriores, e o seu fim repentino arruinaria o Império. Portanto, os contemporâneos e, principalmente, os proprietários de escravos, estavam redimidos de sua culpa. A escravidão era um “mal necessário”, a qual não era passível de extinção, mas sim, de melhoramentos (MARQUESE, 2004, p. 252).

Com o fim definitivo do tráfico internacional de escravos, a consequência imediata foi a valorização da mercadoria (SALLES, 2008, p. 187). Era necessário dispender um bom tratamento sobre o cativo, já que ele tinha sido um investimento e da sua qualidade de vida dependia o trabalho harmonioso na fazenda. Mas os escravos não deixavam de receber as punições devidas à sua desobediência. O castigo físico era aceito, pois aspirava ao medo, mas deveria ser aplicado com moderação (TAUNAY, 2001, p. 68).

Além da revisão do tratamento dado ao cativo, o fim do tráfico em 1850, contribuiu para uma estabilização do número de homens e mulheres nos plantéis, mas não a igualdade. Conforme Florentino e Góes (1995, p. 146), ambos os sexos a partir desse momento

passavam a ser disputados. O homem pela sua força física e a mulher pelo “rendoso ventre”. Vamos exemplificar este fato com o auxílio dos sensos populacionais.

Quadro 01
Quantidade de escravos em Cantagalo

	CATIVOS		
	Homens	Mulheres	Total
1840	2.298	977	3.275
1844	7.379	2.275	9.654
1850	6.416	3.164	9.580
1856	—	—	19.537
1872	8.359	6.556	14.915

Quadro 01: População escrava em Cantagalo. Fonte: Relatórios de Presidência de Província dos anos de 1840, 1844, 1850, 1856. Censo demográfico nacional de 1872.

Através da leitura da tabela acima podemos concluir que, com o passar dos anos, a diferença entre a quantidade de homens e mulheres diminuía. Em 1840, as mulheres correspondiam a 29,83% da população escrava. Trinta e depois anos após, passaram a compor 43,95% do total, comprovando desta forma, a consequente estabilidade dos sexos com a cessação do tráfico.

Por meio das informações contidas no quadro podemos tirar também outras conclusões: 1) a despeito da abolição do tráfico internacional em 1831, números altíssimos de africanos foram levados para Cantagalo para alimentar as lavouras. Em quatro anos o número de escravos mais que dobrou em Cantagalo, apresentando um aumento de 66,08%; 2) com a cessação definitiva do tráfico a partir de 1850, nos deparamos com um pequeno recrudescimento do número de escravos; 3) seis anos após o fim do tráfico, nos deparamos com um novo aumento significativo da população escrava correspondente a 51,1%. Tal fato se justifica pela corrida dos senhores de escravos em abastecer seus plantéis através do tráfico interprovincial; 4) de 1856 a 1872, há uma diminuição de 23,66% do número de escravos em decorrência da reprodução natural da escravaria, mais lenta do que a injeção de novos indivíduos.

Ao analisarmos os dados referentes aos plantéis de escravos do Barão de Nova Friburgo e seus filhos, nos deparamos com as mesmas características acima, no entanto, em escala reduzida:

Quadro 02

Quantidade de escravos nas fazendas do Barão de Nova Friburgo e seus filhos

	1853	1873	1883
Areas e Itaoca	315	399	386
Santa Rita	330	324	274
Boa Sorte	135	202	147
Boa Vista	135	151	152
Total	915	1.076	959

Quadro 02: População escrava em algumas fazendas da família Clemente Pinto⁸⁹.

Apesar de não possuímos dados anteriores a década de 1850, concluímos que a quantidade de escravos nessas fazendas apresentaria números inferiores aos de 1853, já que um bom contingente de escravos deve ter sido adquirido com o fim definitivo do tráfico internacional. Vinte anos após, há um pequeno aumento do número de escravos correspondendo a 14,97%, no entanto, esta quantidade poderia ser maior, já que a partir de 1871, com a proclamação da Lei do Ventre Livre, os indivíduos nascidos a partir daquela data seriam considerados livres. Uma década depois, reta final da escravidão, a quantidade de escravos nestas fazendas cai em 10,88%, devido às taxas de alforria e também ao fato de que não nasciam mais escravos desde 1871. De acordo com o “Levantamento de bens”, apenas nas onze fazendas do Barão de Nova Friburgo situadas em Cantagalo, havia 1.819 escravos. Em 1883, esse número cai para 1.596.

O grande número de escravos em Cantagalo foi, durante muitos anos, maior do que o da população livre, atingindo seu ápice no ano de 1856. Em seguida, entra em declínio e logo é ultrapassada pelo aumento da população livre, como pode ser visto no gráfico abaixo:

⁸⁹ Para elaborar esta tabela, utilizamos três fontes distintas. A que se refere ao ano de 1853 é o “Levantamento de bens dos primeiros barões de Nova Friburgo”. Os dados de 1873 foram retirados da tese de Reinhold Teuscher, “Algumas observações sobre a estadística sanitária dos escravos em fazendas de café”. As informações correspondentes ao ano de 1883 estão contidas no livro de C. F. van Delden Laërne, “Le Brésil et Java: Rapport sur la culture du café em Amérique, Asie et Afrique”. Apesar do número de fazendas pertencentes ao Barão de Nova Friburgo em Cantagalo terem sido 11, nos detemos somente nestas cinco, devido a falta de dados referentes às demais.

Gráfico 01
População livre e escrava em Cantagalo

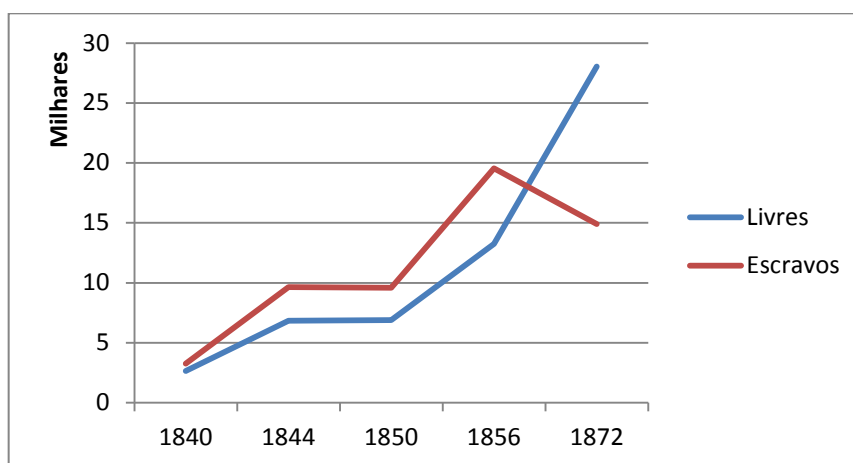


Gráfico 01: Comparação de quantidade entre a população livre e escrava em Cantagalo de 1840 a 1872. Fonte: Relatórios de Província de 1840, 1844, 1850, 1856 e censo demográfico nacional de 1872.

A década de 1880 traria consigo muitas mudanças. A primeira delas foi a crise na cafeicultura que, por um lado preocupava pela baixa dos preços e, por outro, pelas pragas que destruíam plantações inteiras. O movimento e a propaganda abolicionistas ganhavam cada vez mais força e adeptos, contando, inclusive com apoio popular. Para muitos, o fim da escravidão estava próximo (MUAZE, 2008, p. 112). O próprio Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho admitia este fato: “De uma verdade, porém, devemos estar convencidos: os dias para a extinção da escravidão no Brasil estão contados. Sobre isso não há mais nenhuma dúvida” (DUTRA, 2011, p. 51). Mesmo sabendo o que o futuro os reservava, os filhos do Barão de Nova Friburgo mantiveram os cativos em suas fazendas até onde foi possível.

Passou a ser cada vez mais corriqueiro o aparecimento de notícias sobre cenas violentas praticadas por escravos. Fugas em massa das fazendas, atentado contra senhores, mortes (COSTA, 2010, p. 259). No dia 15 de junho de 1885, o administrador da fazenda Santa Rita, propriedade do Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, o senhor Manoel Riberio Pinto, foi assassinado com um tiro. A suspeita recaía sobre um escravo que poucos dias antes havia sido castigado pelo administrador. Praticamente, um ano após o episódio, no dia 04 de julho de 1886, o *Correio de Cantagalo* noticiava sobre a suspeita de um levante de escravos na fazenda Boa Sorte que foi logo desmentido pelo Dr. Bernardo (DUTRA, 2011, p. 50, 51).

Diante de tais fatos, muitos senhores de escravos, com receio de ficarem sem braços para a lavoura, concederam a alforria a seus cativos, confiando que eles lhes seriam gratos por

tal atitude e permaneceriam como seus empregados. Os periódicos dos primeiros meses do ano de 1888 se enchiam de notícias sobre alforrias (SCHWARCZ, 2006).

No dia 21 de abril de 1888, apenas 22 dias antes da abolição oficial da escravatura, os viscondes de Nova Friburgo e São Clemente, libertaram todos os seus escravos, em número superior a 1.200 indivíduos. Abaixo desta notícia publicada no jornal cantagalense *O Voto Livre*, havia outros muitos nomes de senhores que também haviam tomado a mesma decisão⁹⁰. Através deste detalhe, nos parece que Dr. Bernardo e seu irmão, o futuro Conde de São Clemente, cafeicultores de alto prestígio e influência na região, convenceram a demais senhores de escravos a, junto com eles, libertarem seus servos com a intenção de que estes, em gratidão, permanecessem a prestar serviços nas fazendas, até porque, a época de colheita se encontrava próxima e, caso não houvesse braços, toda a produção seria perdida (DUTRA, 2011, p. 52).

E os presságios de Bernardo se mostraram corretos. Os recém-libertos, em sinal de gratidão, contrataram a banda de música “Caliope Cantagalense” com a qual festejaram sua liberdade e manifestaram o apreço e reconhecimento aos senhores e, ainda comunicaram que não abandonariam o serviço como também não receberiam salários fixos para a colheita do café⁹¹.

Acreditamos que, através desse ato, Dr. Bernardo e seu irmão almejavam apenas diminuir a perda de lucros e manter suas economias estáveis. No entanto, esse episódio seria retomado futuramente pelos seus descendentes, principalmente na década de 1930, quando as oligarquias perderam o que lhes restava de poder e viram a necessidade de resgatar suas histórias de família colorindo-as em tons nostálgicos, ou seja, inventando tradições. Segundo Hobsbawn (2012, p. 21), a comprovação de que uma tradição inventada obteve êxito está na

⁹⁰ A Exma Sra Josepha Leopoldina Soares Teixeira e suas filhas libertaram igualmente os seus, em número superior a 40.

O sr Guilherme Sauerbron os seus 35.

O sr dr Joaquim Marques da Cruz os seus 6.

O sr Francisco Rodrigues da Fonseca 1.

O sr Henrique Halfed 1.

Exma Sra Anna Martins de Avelino Pinto mais de 80.

Sr Anibal Antonio de Moraes mais de 70.

Sr Arnaldo Dietrich & Irmãos mais de 90.

Sr. Ludugero Pinho mais de 20.

Comendador José Alves Pereira mais de 100.

Sr. Antonio Rodrigues de Moraes mais de 70.

Exma sra Bazília Rodrigues de Moraes mais de 100.

Os srs Theophilo de Moraes Martins e a Viúva Torres e Moraes foram os primeiros a libertarem seus escravos no município.

⁹¹ *Gazeta Nacional*, ano 2, n. 100 (29/04/1888), p. 1.

proporção de sucesso que ela alcança. E sem dúvida, a tradição inventada do “grande ato abolicionista” da família Clemente Pinto foi bem sucedida, pois até os dias de hoje, ela persiste viva, ocultando muitas verdades e fatos.

3.5 – Colonização

Como vimos, a questão da mão de obra era o problema chave para o sucesso da economia cafeeira. Tal assunto passou a fazer parte das discussões da sociedade brasileira na década de 1830, quando o tráfico internacional estava prestes a ser proibido. Temendo o recrudescimento da oferta, era preciso pensar em alternativas ao braço escravo que até então fora certo. Para os senhores de grandes extensões de terras, o trabalhador nacional livre não era adequado para o eito, pois era considerado pouco produtivo e arreado ao trabalho (COSTA, 2010, p. 167) e o escravo, no dia em que viesse a ser livre, não procuraria pelo trabalho “disciplinado e útil” (RODRIGUES, 2010, p. 318). A alternativa que se avizinhava era recorrer ao imigrante.

Para tanto, uma legislação a respeito de locação de serviços foi outorgada em 1830 a qual estabelecia normas pontuais para a contratação de um colono. O período de trabalho poderia ser estabelecido entre o locatário e o locador. Ambos poderiam romper o contrato, mas cabia ao locatário pagar o tempo de serviço prestado pelo colono, enquanto este, só poderia deixar a propriedade após o pagamento das dívidas. O contratante poderia demitir o colono nos casos de doença, mau comportamento e injúria à sua seguridade, honra ou propriedade. Dessa forma, a velha tradição de resguardo da propriedade da classe senhorial estava assegurada (SECRETO; MOTA, 2011, p. 129, 130).

O Barão de Nova Friburgo, fazendeiro-capitalista de grande visão, além da utilização de escravos, também aderiu à mão de obra livre. De acordo com artigo publicado no periódico *Correio Mercantil* de 1859, dentre as colônias já existentes no país, a primeira a ser citada foi a de “Boa Fé” pertencente ao Barão de Nova Friburgo e a Jacob van Erven, situada à margem do rio Negro, no município de São Fidélis. Ela já contava com 31 famílias estabelecidas que trabalhavam pelo sistema de parceria⁹² na cultura do café, colhendo cada família, em anos regulares, de 200 a 300 arrobas. Recebiam “sofríveis” habitações cobertas de telhas e viviam

⁹² O sistema de parceria consistia na entrega de metade da colheita feita pelo colono, ao proprietário. Este por sua vez autorizava a utilização dos terreiros e das máquinas pelos colonos, para que pudessem entregar o café beneficiado. Da venda do produto, metade do valor cabia ao colono, de onde seria descontado o custo do uso das máquinas e dos transportes cedidos pelo fazendeiro.

“satisfeitas, na abundancia e isenta de dividas” ⁹³. Na mesma fazenda existiam mais de 68 colonos contratados “por jornal” pelos proprietários, e na fazenda Água Quente havia 87 pelas mesmas condições.

Além desses colonos, o Barão de Nova Friburgo ainda possuía 385 em suas propriedades de Cantagalo, e nas fazendas de sociedade no mesmo município, contava com 91 colonos, todos recebendo salários. Segundo o jornal, o Barão de Nova Friburgo já empregava colonos em suas fazendas desde 1849, pelas quais já haviam passado até o momento 2.354 colonos⁹⁴.

Em artigo do *Auxiliador da Indústria Nacional* de 1852⁹⁵, van Erven testemunhava que o trabalho livre era mais vantajoso que o escravo. Dizia que ao se calcular as despesas necessárias para o traslado dos colonos, o seu estabelecimento, e todos os demais gastos para montar a colônia, o proprietário ainda tirava um lucro de 14%, ao passo que nas fazendas cultivadas por escravos, não salvava além de 8% anualmente.

Uma cópia de um dos contratos elaborados para a admissão de colonos pelo Barão de Nova Friburgo continha as seguintes informações: os trabalhadores a serem contratados podiam variar de 12 a 30 anos. O contrato seria assinado pelo responsável ou tutor e reconhecido pelo consul brasileiro. Seriam feitas duas cópias, uma para o colono e outra para o locatário. Todas as despesas iniciais, como a passagem, seriam de responsabilidade do contratante e que mais tarde seriam debitados da conta do trabalhador. Logo que este chegasse à fazenda, receberia uma cama com colchão, dois lençóis, um cobertor e um travesseiro, além de três pares de calças, três camisas de algodão, um chapéu de palha e uma ferramenta necessária para o serviço. O trabalho corresponderia a todos os dias úteis, logo que o dia amanhecesse até o anoitecer. O serviço consistia em roçar mato, aterrar, plantar, capinar, colher e beneficiar café, milho, feijão, arroz, mandioca, cana de açúcar e mamona. Na época de colheita, o colono deveria estar disponível para recolher os grãos de café que estivessem nos terreiros, caso ameaçasse chuva. Nas moléstias seriam tratados com caridade e receberiam todo remédio e tratamento que necessitassem. Nas faltas seriam repreendidos com “conselhos paternos”. No primeiro ano de serviço o colono receberia 2\$800 mensalmente; no segundo ano, 3\$000 e nos anos seguintes o aumento de mil réis ao anterior. O contrato era assinado

⁹³ *Correio Mercantil*, ano 16, (15/08/1859), p. 1.

⁹⁴ *Ibidem*.

⁹⁵ *O Auxiliador da Industria Nacional*, n. 1 (Julho/1852), p. 186.

pelo representante do Barão de Nova Friburgo em Portugal, o senhor Maximiano Francisco de Barros.

Recorrer ao colono estrangeiro, muitas vezes, era uma forma de assegurar o equilíbrio de forças entre a população livre e escrava. O colono servia como uma espécie de vigilante contra qualquer ato suspeito dos escravos (MARQUESE, 2004, p. 285). Devemos ressaltar que, os esforços que o Barão de Nova Friburgo fazia para o estabelecimento de colônias não possuíam relações com qualquer sentimento abolicionista, pelo contrário, o escravo ainda era utilizado em suas fazendas e não havia nenhuma perspectiva de que ele viesse a ser dispensado em alguma delas. Praticamente qualquer empreendimento com caráter de “modernidade” tratava-se, na verdade, de artifício para a preservação da ordem vigente, ou seja, do monopólio da classe senhorial sob os meios e sobre as relações de produção (MATTOS, 2004, p. 85).

Vamos nos deter, agora, em episódios narrados em periódicos de grande circulação durante algumas edições do ano de 1861. O assunto, obviamente, era a colonização, no entanto, os jornais a intitulavam de “escravatura branca”. Isso, porque estavam sendo denunciadas práticas de exploração de colonos portugueses pelo cônsul Barão de Moreira, nas quais o Barão de Nova Friburgo foi incluído. As páginas afirmavam que Antonio Clemente Pinto era grande amigo do cônsul português no Rio de Janeiro, o Barão de Moreira, o qual lhe facilitava a contratação de colonos e também fazia “vista grossa” para com o tratamento que os imigrantes recebiam. Talvez as acusações não passassem de sentimentalismo por parte dos também portugueses redatores do jornal, padecendo em solidariedade de seus compatriotas. Todavia, o periódico trazia consigo algumas histórias de acontecimentos recentes que comprovavam o abuso dos colonos por parte do Barão de Nova Friburgo.

O primeiro caso tratou rapidamente a respeito de dois jovens que foram trabalhar para o Barão e voltaram de suas fazendas, magros e esfomeados⁹⁶. A segunda história tratava da colona Maria de Jesus que, após quatro anos e meio de serviço nas propriedades do Barão, recebeu apenas um pouco mais de 200 mil réis, dos quais ainda deveriam ser abatidas grandes quantias de suas dívidas para com o contratante⁹⁷. O acontecimento seguinte foi vivenciado por Joaquim Pereira, colono que trabalhou durante cinco anos em uma das fazendas do Barão de Nova Friburgo e, por ter ficado doente e impossibilitado de trabalhar, foi dispensando por seu sócio, Jacob van Erven, o qual não lhe forneceu nenhuma indenização. Joaquim dizia ter

⁹⁶ O Regenerador, ano 2, n. 8 (15/04/1861), p. 3.

⁹⁷ O Portuguez, ano 2, n. 7 (23/01/1862), p. 2-3.

sido vítima de um “engajamento clandestino”. Alegou que ao chegar à fazenda, recebeu uma calça e uma camisa de algodão grosso marcado com um número 10, uma típica roupa de escravo⁹⁸. A outra história diz respeito a um grupo de colonos contratados no Porto e que ao subirem aos navios tiveram seus contratos confiscados. Quando receberam os papéis novamente, os dezoito meses iniciais estipulados no contrato, haviam sido modificados para três anos, sendo o pagamento mantido no valor inicial de seis mil réis mensais⁹⁹. Por fim, o último acontecimento foi um depoimento de um morador de Nova Friburgo que presenciou o chicoteamento de um colono por um feitor quando aquele era conduzido a Cantagalo. O redator do jornal ainda dizia que o Barão de Nova Friburgo estava riquíssimo a custa do trabalho de pobres colonos e que seus “palácios” eram construídos com os ossos e sangues desses portugueses¹⁰⁰.

Esses depoimentos testemunham a opinião dada por Tschudi alguns anos depois. Para o viajante, as colônias de parcerias não passavam de um sistema de servidão e engodo, o qual o governo não tinha coragem de intervir ou reprimir os abusos (COSTA, 2010, p. 135). Como já frisamos, o século XIX foi palco de uma intensificação do trabalho escravo. Um megaproprietário de escravos como o Barão de Nova Friburgo provavelmente não buscaria se adaptar a uma nova realidade. Era mais confortável (e seguro) fazer com que o colono se moldasse ao regime imposto já há muito tempo no Brasil. O velho hábito da escravidão mostrava ser um padrão sem brechas para alternativas.

O Barão de Nova Friburgo recorreu às acusações que lhe foram feitas, entregando às autoridades competentes as cópias dos contratos e reunindo testemunhas a seu favor. Disse que os imigrantes eram conduzidos às suas propriedades rurais acompanhados apenas por um ou dois homens brancos, responsáveis pela condução e pagamento das despesas, os quais nunca faziam uso de força ou constrangimento. Disse também que,

admira-me como é possível que haja pessoas que digão que na minha casa e fazendas se tem padecido de fome, e que os trabalhos são tyrannicos! A abundancia, a brandura dos trabalhos rurais, o systema adoptado para o melhor tratamento e cuidados no bem-estar dos trabalhadores, é bem sabido nos municipios de Cantagallo e S. Fidelis, e mesmo nesta côrte; repugna-me responder a tão falsas arguições destituídas do menor fundamento, attestadas pelo testemunho de uma provincia inteira, que conhecem as minhas fazendas e o seu regimen, e bem assim centenaes de homens que têm enriquecido nas minhas propriedades com o seu trabalho, muitos dos quaes já por lá existem

⁹⁸ *Ibidem*, ano 2, n. 18 (02/03/1862), p. 2-3.

⁹⁹ *Ibidem*, ano 2, n. 61 (03/07/1862), p. 3.

¹⁰⁰ *Ibidem*.

afazendados, e outros se tem retirado para Portugal com o que enriquecerão, tendo apenas chegado com braços para trabalhar.

É certo que muitos colonos que vinham para o Brasil, após conseguirem reunir a quantia que desejavam, voltavam ao seu país de origem, muitas vezes até mesmo antes que o fim do contrato fosse cumprido. Tal situação era um dos problemas que os fazendeiros empregadores enfrentavam em qualquer local do Brasil (COSTA, 2010, p. 153). O Barão de Nova Friburgo também devia enfrentar muitas dificuldades por tomar a iniciativa de contratar e manter colonos em suas fazendas, mas, acreditamos, não tomaria ações precipitadas que pudessem colocar sua reputação em cheque. Quando o tráfico de escravos se tornou ilegal, o Barão desistiu de tais negócios e investiu em outros. De certo, não passaria a fazer negócios escusos já na velhice.

Até o momento, não encontramos documentos que esclareçam que fim levaram as acusações ao Barão de Nova Friburgo. Deduzimos que ele tenha sido absolvido de tais denúncias. No entanto, mesmo com a análise dos documentos que temos em mãos, não podemos concluir se ele teria sido considerado inocente pela sua honestidade ou por sua influência. Este, com certeza, é um assunto polêmico e que merece um estudo aprofundado que, no momento, não cabe nestas páginas.

Os filhos do Barão de Nova Friburgo também deram continuidade ao contrato de colonos. De acordo com uma carta ao Visconde de Taunay, em 1885, Bernardo declarou ter investido no emprego de colonos contratados a prazo e salário fixo em 1873 e 1878. No entanto, não havia obtido êxito, pois segundo ele, os colonos desejavam resultados rápidos e só se dedicavam aos cafezais antigos, pois a plantação de novos só proporcionaria uma colheita em quatro anos (DUTRA, 2011, p. 38, 39).

Em 1879, o Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho visitou as florestas do Rio Doce com o intuito de escolher terrenos para estabelecer colônias¹⁰¹, todavia, não encontramos dados suplementares que confirmassem o empreendimento. Segundo o depoimento de van Delden Laërne (1885, p. 299), em 1883, Bernardo tentou substituir os escravos por *coolies* chineses, mas sem sucesso. Para o cafeicultor, nada poderia deter a ruína da grande lavoura, qualquer esperança de se manter a cultura cafeeira já estava perdida. Algo que o futuro mostrou ser uma inverdade.

¹⁰¹ *Gazeta da Noite*, ano 1, n. 158 (08/10/1879), p. 1.

3.6 – O velho e o novo: tradições e inventos

Como vimos, a palavra de ordem na economia cafeeira era o aumento da produtividade. A introdução de *machinismos* no processo de beneficiamento do café era uma das alternativas para atingir esse objetivo. As máquinas passaram a ser difundidas nas fazendas durante meados do século XIX, mas o benefício da mecanização já era comentado muito antes. José Bonifácio, por exemplo, era um defensor da mecanização da agricultura nacional, tendo sido ele, provavelmente, a primeira pessoa a utilizar a palavra *tecnologia* em português (GAMA, 1985, p. 11). A fundação da *Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional* em 1825 também foi um passo importante para a divulgação das vantagens do emprego de melhorias na produção, já que era uma instituição que visava o melhoramento da indústria brasileira.

A criação da SAIN está intimamente ligada à instituição das ciências no Brasil. Inspirados na ideologia do iluminismo, caracterizado pelo apresso ao conhecimento e exaltação do homem intelectual, os pensadores brasileiros dão continuidade à política já iniciada pela metrópole no século anterior com a criação de instituições científicas nas quais a identidade bem como o território seriam pensados. Tais instituições inspiravam-se nos modelos científicos europeus e buscavam se aprimorar e qualificar-se, ao ponto de poderem se igualar às do Velho Mundo.

A institucionalização das ciências foi considerada pelos intelectuais uma forma de integrar o Brasil na cultura ocidental, pois seria um instrumento fundamental para fomentar o conhecimento sobre a própria terra e favorecer a aplicação dos saberes adquiridos a serviço do progresso material. Havia uma íntima relação entre ciência e interesses políticos, onde a administração pública confundia-se com os interesses privados da elite imperial, considerando-se representantes do estado civilizatório no qual se viam inseridos. Além disso, citando Bourdieu, a produção científica está envolta em disputa acirrada pela legitimação do poder e do monopólio da autoridade científica, que seria a capacidade de falar e agir legitimamente, ou seja, de maneira autorizada (BOURDIEU, 1983, p. 122-123). Os intelectuais do século XIX, denominando-se produtores do conhecimento, possuiriam legitimidade bem como autoridade para influenciar nas questões políticas e, dessa forma, conquistar posição dominante no cenário público.

Apesar da intensa divulgação dos possíveis benefícios da utilização de máquinas na lavoura, o Estado imperial pouco investiu nesse ramo. A primeira menção sobre o assunto

feita pelo presidente da Província do Rio de Janeiro se deu em 1854, e ainda assim, consistiu em apenas um conselho e não uma medida efetiva (STEIN, 1961, p. 282). A *SAIN*, apesar de seu cunho oficial que contava com dotações orçamentárias e com a participação de importantes políticos da época, se tratava apenas de um organismo técnico-científico, sem forças para pressionar o governo em favor de suas medidas. Nos termos de José Murilo de Carvalho (2010, p. 52, 53), “a *Sociedade* era algo mais próximo de um centro de estudos ou sociedade literária. A participação nela era mais simbólica e honorífica do que instrumental”.

Mesmo sem o apoio efetivo do Estado imperial, alguns cafeicultores, que tinham em mãos capitais excedentes para serem investidos, recorreram ao incremento da produtividade, passando a empregar maquinários em suas fazendas para, não somente otimizar a produção, mas para que o produto atingisse uma qualidade mais satisfatória e conseguisse melhores preços no mercado. Segundo Stein (1961, p. 279), o investimento em tecnologia era lucrativo a partir do momento que a máquina não estava sujeita a desvalorizar de um dia para o outro. Já para Marquese (2009, p. 876) as inovações da cafeicultura brasileira eram o efeito justamente da massificação da produção do café que exigia a intensa exploração dos recursos naturais e humanos. O principal fato que afastava demais fazendeiros da mecanização agrícola era o alto investimento que as máquinas exigiam e que estava abaixo da capacidade de muitos cafeicultores (COSTA, 2010, p. 226), aliado ainda, ao receio de colocar capital num ramo que não detinha experiência.

A máquina desempenhava em menos tempo e com mais eficiência o trabalho que antes exigia um grande número de indivíduos para atingir o mesmo resultado. Em consequência, a mão de obra, livre das tarefas, agora de responsabilidade da máquina, podia ser empregada nas lavouras, até mesmo porque essa acabava sendo uma “exigência” do equipamento, que podia produzir mais. Além disso, o primeiro e mais evidente efeito do progresso técnico é a especialização. Como dito por Marc Bloch (1985, p. 62), a ferramenta cria a profissão. Diante do processo de mecanização do beneficiamento, um novo trabalhador adentrava o espaço da fazenda: o *machinista*, técnico especialista e responsável pela manutenção dos equipamentos.

O Barão de Nova Friburgo foi incentivado por Jacob van Erven a aprimorar a produção de café de suas fazendas com o uso de tecnologia. Podemos considerar suas propriedades como símbolos da modernidade na ordem escravocrata (SCHNOOR, 1995, p. 59). O questionamento da coexistência entre tecnologia e escravidão já é um assunto

encerrado na historiografia, mas gostaríamos de lembrar que a existência de mão de obra barata e abundante não representou um obstáculo do uso de máquinas (PARAIN, 1985, p. 158). De acordo com Marquese e Tomich (2010, p. 373), a adoção de tecnologia nas fazendas, permitiu à produção brasileira ser altamente elástica e, não apenas responder aos impulsos do mercado mundial, mas até mesmo, comandá-los.

A introdução de tecnologia nas fazendas do Barão de Nova Friburgo se deu no fim da década de 1840 na forma de *machinismos* para o beneficiamento de café. Mais tarde, chegaram os trilhos da estrada de ferro e a rede telegráfica, sistema Breguet, que permitiam a comunicação do mundo rural das fazendas com a Corte. A questão tecnológica era uma característica tão intrínseca à família Clemente Pinto, que Bernardo, o futuro Conde de Nova Friburgo, foi considerado, por D’Ursel (1879, p. 100-102), o fazendeiro *nouveau style*, “personificação das ideias modernas” em contraponto a Joaquim Breves, o “rei do café”, intitulado de fazendeiro *vieux style*, “um verdadeiro fazendeiro à moda antiga”.

Conforme os estudos de Riberio (2006, p. 124), a partir da década de 1860, “ficava cada vez mais evidente a ausência, no Brasil, de um modo unificado de beneficiar o café. As técnicas e o tipo de *machinismo* empregado variavam de fazenda para fazenda e de região para região”. Vamos nos deter, agora, em como se dava o processo de beneficiamento de café no Vale do Paraíba do século XIX, dando destaque para as características próprias empregadas pela família Clemente Pinto.

3.7 – O Café Friburgo

O plantio do café era efetuado por meio de semente. Raras eram as criações de viveiros que poderiam fornecer a muda a ser transplantada para o terreno próprio para o desenvolvimento do cafeeiro (TAUNAY, 2001, p. 124). O arbusto de café, originário da família das *rubiacae*, atinge de 2 a 2,5 metros, podendo alcançar a altura de 10 metros (MARTINS, 2009, p. 34). A inflorescência do arbusto não dura mais do que 24 horas e é seguida de pequenas bagas verdes. Do florescimento até a maturação decorrem de 22 a 26 semanas. Nos primeiros três meses as bagas são verdes, depois tornam-se brancas, mais tarde amarelas até, finalmente, atingirem a cor avermelhada. Devido ao tempo largo até a maturação, o trabalho da colheita se estende pelo período de 3 a 4 meses (TSCHUDI, 1980, p. 37). Nas grandes fazendas era costume ter árvores de todas as idades, fato que permitira uma colheita mais regulada, já que, enquanto uns arbustos produziam, outros descansavam.

O cafeeiro é muito sensível às mudanças atmosféricas. Por isso, secas prolongadas, chuvas intermitentes, geadas, cerrações e frentes frias, chamadas então de “ventos do Sul”, podiam prejudicar seriamente a colheita. Esse foi o caso do ano de 1861 no qual a colheita equivaleu a 2/7 a do ano anterior nas 11 fazendas pertencentes ao Barão de Nova Friburgo em Cantagalo. A mesma situação foi vista por toda a província (TSCHUDI, 1980, p. 40,41).

A natureza do solo também era um fator de grande influência sobre a qualidade do café. O solo de Cantagalo era constituído por dois tipos: o argiloso, de origem granítica e o calcário. Segundo os estudos do Sr. Theodoro Peckolt, publicados em 1884 em sua *Monographia do café*, no qual expunha seus estudos equivalentes a 17 anos de vivência em Cantagalo, dizia que a escala de importância do solo para o plantio do café era: 1) terra vulcânica; 2) calcária granítica; 3) quartzo-granítica; 4) granítica e 5) calcária. Portanto, o solo da região de Cantagalo era bem propício para o plantio da rubiácea (TAUNAY, 1939, p. 291, 292).

O terreno ondulado era preferível ao plano. Os pés novos deveriam ser plantados em locais assombreados. Para isso, costumava-se plantar outras espécies intercaladas às mudas de café, para que proporcionassem a sombra necessária. O café costumava ser plantado no mês de setembro em fileiras perpendiculares à base da montanha, distantes de 3 em 3 metros para assim facilitar a colheita. Essa prática, todavia, levava a erosão do solo. Mais tarde, os cafezais passariam a ser cultivados em curvas de nível. Mas, as fileiras perpendiculares mantiveram-se por muito tempo, já que facilitavam a melhor visualização e controle da posição do escravo. A terra fértil dos primeiros anos, após as queimadas, por estar livre de plantas invasoras, não necessitava de capinagem (TAUNAY, 2001, p. 124; MARTINS, 2009, p. 87; MARQUESE, 2009, p. 873).

Nas fazendas dos viscondes de São Clemente e Nova Friburgo, o método de plantio era diversificado: as favas eram depositadas em montículos que a chuva com o tempo contribuía a nivelar (TAUNAY, 1939, p. 125). Os arbustos floresciam entre os meses de setembro e dezembro e a colheita se fazia entre abril e junho no distrito de Cantagalo (TSCHUDI, 1980, p. 39). O cafeeiro possui uma forma piramidal quando selvagem. Todavia, nas lavouras de exportação, era podado com finalidade de facilitar o seu desenvolvimento em sentido lateral, para que assim as bagas fossem de fácil acesso e pudessem ser colhidas convenientemente (TSCHUDI, 1980, p. 40).

Um cafeeiro vivia em média de 25 a 30 anos. A primeira floração se dava aos 3 anos, começando a produzir no quarto, atingindo a produtividade máxima aos 6 anos. Em Cantagalo, os cafezais começavam a declinar após os 18 anos de idade. A poda podia ajudar na recuperação do vigor do arbusto que podia produzir colheitas médias, mas nada que se comparasse aos seus ápices de produção (TSCHUDI, 1980, p. 30; ERTHAL, 1992, p. 186).

Em abril, iniciava-se a colheita. Esta era feita por meio do procedimento chamado *derriça*, que consistia em correr as mãos fechadas ao longo do galho arrancando de uma só vez todos os frutos (ERTHAL, 1992, p. 186, MARTINS, 2009, p. 89). Apesar de veloz, esse método impedia a seleção das cerejas. No movimento de repuxo, caíam sobre a peneira trazida pelo escravo, frutos maduros, mas também os verdes, juntamente com folhas e gravetos. Para livrar-se dos elementos não desejados, o escravo fazia um movimento rápido com a peneira, empurrando-a para frente e logo para junto de si. Por serem mais leves, as folhas e os galhos caíam para fora da peneira, restando, no fundo, apenas os frutos. A colheita consumia um terço do trabalho de todas as fases do cultivo do café. Cada indivíduo colhia, em média, 23 quilos de café em cerejas (MARTINS, 2009, p. 88 e 90).

Na maioria das fazendas, os frutos colhidos eram armazenados em cestos e transportados para o terreiro em lombos de burros ou carros de bois. Como vimos no capítulo anterior, van Erven alegou em 1855 que escorregadores eram empregados nas fazendas do Barão de Nova Friburgo, do alto dos morros até sua base, pelos quais os frutos eram despejados¹⁰². Como frisou Parain (1985, p. 156), este parecia ser um método de pouca monta, mas que ganhava grande vantagem sobre a força humana. O próprio van Erven admitiu que, antes dessas modificações, um lavrador só podia tratar de mil pés de café. Já com os aperfeiçoamentos, uma única pessoa podia dar conta de cinco mil cafeeiros¹⁰³!

Anos mais tarde – não sabemos ao certo, mas provavelmente tenha sido contemporâneo da construção da estrada de ferro – o transporte dos frutos colhidos era efetuado através de vagonetas, que sobre trilhos desciam das lavouras até a sede da fazenda pela força da gravidade (ERTHAL, 1992, p. 186). E, em 1867, o Barão de Nova Friburgo ligava suas fazendas Gavião, Boa Sorte e Laranjeiras, por meio de um *transway* acionado por

¹⁰² *O Auxiliador da Industria Nacional*, n. 4 (1855), p. 207-208.

¹⁰³ *Ibidem*.

manícula¹⁰⁴ (DIAS, 1979, p. 199). Para Tomich (2011, p. 91), o uso de transporte por via férrea dentro das propriedades possibilitava ampliar a área de cultivo, o que, por sua vez, forneceria mais grãos de café para serem beneficiados nos *machinismos*, pois estes demandavam maior produção já que desempenhavam um serviço mais rápido e em maior quantidade do que o empregado pela força humana. Além disso, havia mais mão de obra disponível para trabalhar na lavoura que foram liberadas pela introdução de máquinas. Ou seja, toda a atividade se resumia a um ciclo.

Para que o produto final atingisse uma qualidade satisfatória, antes de serem despejados no terreiro, os frutos deveriam ser lavados em tanques, a fim de retirar todas as impurezas. “Tal café entra no mercado sob o nome de ‘café lavado’, sendo muito mais apreciado e vendido a preços mais altos” (TSCHUDI, 1980, p. 44). Quando Burmeister visitou as fazendas do Barão de Nova Friburgo em 1850, deixou registrado a existência de um aparelho específico para tal procedimento. Ele afirmou que, quando as bagas ficavam ensopadas, eram levadas pela correnteza para dentro de um funil, no qual giravam dois cilindros providos de cobre, onde, ao passarem, elas perdiam praticamente toda a polpa que as cobria. Outro recipiente, que se encontrava logo abaixo do primeiro, recebia a água e as bagas, ficando os detritos separados dos grãos. Logo que este segundo tanque estivesse cheio, o seu conteúdo podia então ser retirado e espalhado nos terreiros para secar (BURMEISTER, 1980, p. 155). Segundo Tschudi (1980, p. 44), esse método era dispendioso, consumindo um grande gasto de energia e exigindo muito trabalho para aqueles fazendeiros que não possuísem máquinas adequadas. Portanto, tal processo era unicamente adotado nas grandes fazendas (TAUNAY, 1939, p. 227). Esta correspondia à primeira etapa do processo de beneficiamento do café.

Após esse procedimento, as bagas eram conduzidas para os terreiros para secarem ao calor do sol. Primitivamente, os terreiros eram literalmente de terra, o que era nocivo à qualidade do grão. Em meados do século, os terreiros receberam um melhor tratamento. Segundo depoimento de van Erven datado de 1852¹⁰⁵, os terreiros das fazendas do Barão de Nova Friburgo tiveram suas superfícies cobertas com argamassa formada de cal de pedra, areia e pó de tijolo que, segundo ele, “não exigiam metade do dispendio necessario para os ladrilhados, ou lageados de cantaria, como os que possuem alguns abastados fazendeiros de

¹⁰⁴ As fazendas Boa Sorte e Laranjeiras eram localizadas uma próxima a outra. Já a fazenda Gavião ficava na extremidade oposta. De certo, esses trilhos passavam por demais propriedades, facilitando a comunicação entre as unidades produtoras.

¹⁰⁵ *O Auxiliador da Industria Nacional*, n. 4 (1855), p. 207-208.

Pirahy, Barra Mansa, etc”. Todavia, por mais asseado que fosse o terreiro, ele sempre apresentaria a desvantagem da dependência das condições climáticas.

Os terreiros possuíam um pequeno declive para permitir o escoamento das águas pluviais. Deveriam ser construídos no sentido leste-oeste para que recebessem toda a luz do sol disponível, diminuindo, assim, o tempo gasto na secagem dos grãos¹⁰⁶. As bagas eram espalhadas por sua superfície e periodicamente revolvidas com rodos para que tivessem melhor exposição ao sol (ERTHAL, 1992, p. 186). Esta era uma tarefa que despendia muito cuidado e atenção, já que a qualquer ameaça de chuva, as bagas deveriam ser recolhidas. A centralidade dos terreiros era fundamental para a economia de tempo (MARQUESE, 2006, p. 12). “Ao final do dia, o café era empilhado em montes, cobertos por sacos ou esteiras, para evitar que se molhassem com o orvalho da madrugada” (MARTINS, 2009, p. 92). Este serviço podia durar de 20 dias até três meses¹⁰⁷.

Diante das grandes dificuldades que os fazendeiros enfrentavam com os terreiros, muitos passaram a recorrer a alternativas mais seguras. A principal delas foi a adoção de estufas, consideradas na época um grande progresso (COSTA, 2010, p. 221). Van Erven também instalou estufas de sua própria invenção nas fazendas do Barão de Nova Friburgo (FIGURA 37). As estufas deste engenheiro “eram fundadas sob o principio de uma correnteza de ar, que atravessando por varias chapas metalicas aquecidas, se põe em contacto com grande numero de taboleiros moveiços carregados com café. Satura-se da humidade, e pelo seo menos pezo específico se eleva em uma alta fuminé (sic) para se perder na atmosfera”. Segundo ele, havia 22 dessas estufas espalhadas pela região de Cantagalo, as quais já funcionavam há sete anos (desde 1848) com resultado satisfatório, gastando pouca lenha e secando o café sem precisar mexê-lo. Isso significava poupar mão de obra. As estufas, em conjunto com os terreiros, já haviam secado a quantidade de 30 a 40 mil arrobas por ano¹⁰⁸.

Ao secarem por completo, as bagas deveriam passar pelo processo chamado de despulpamento ou descascamento. Inicialmente, essa etapa era realizada manualmente. O escravo apertava o fruto, ainda em coco, com as mãos, que perdia, assim, a casca por meio da fricção. Logo após, esse procedimento foi substituído pelo pilão, pelo uso de varas ou pelo piso de animais. Tal atividade era danosa à saúde do escravo que respirava constantemente o pó que se formava do atrito (LEME, 1952, p. 3, 4). O desenvolvimento da tecnologia

¹⁰⁶ *Ibidem*, n. 1 (1858), p. 103-112.

¹⁰⁷ *Ibidem*.

¹⁰⁸ *Ibidem*, n. 4 (1855), p. 207-208.

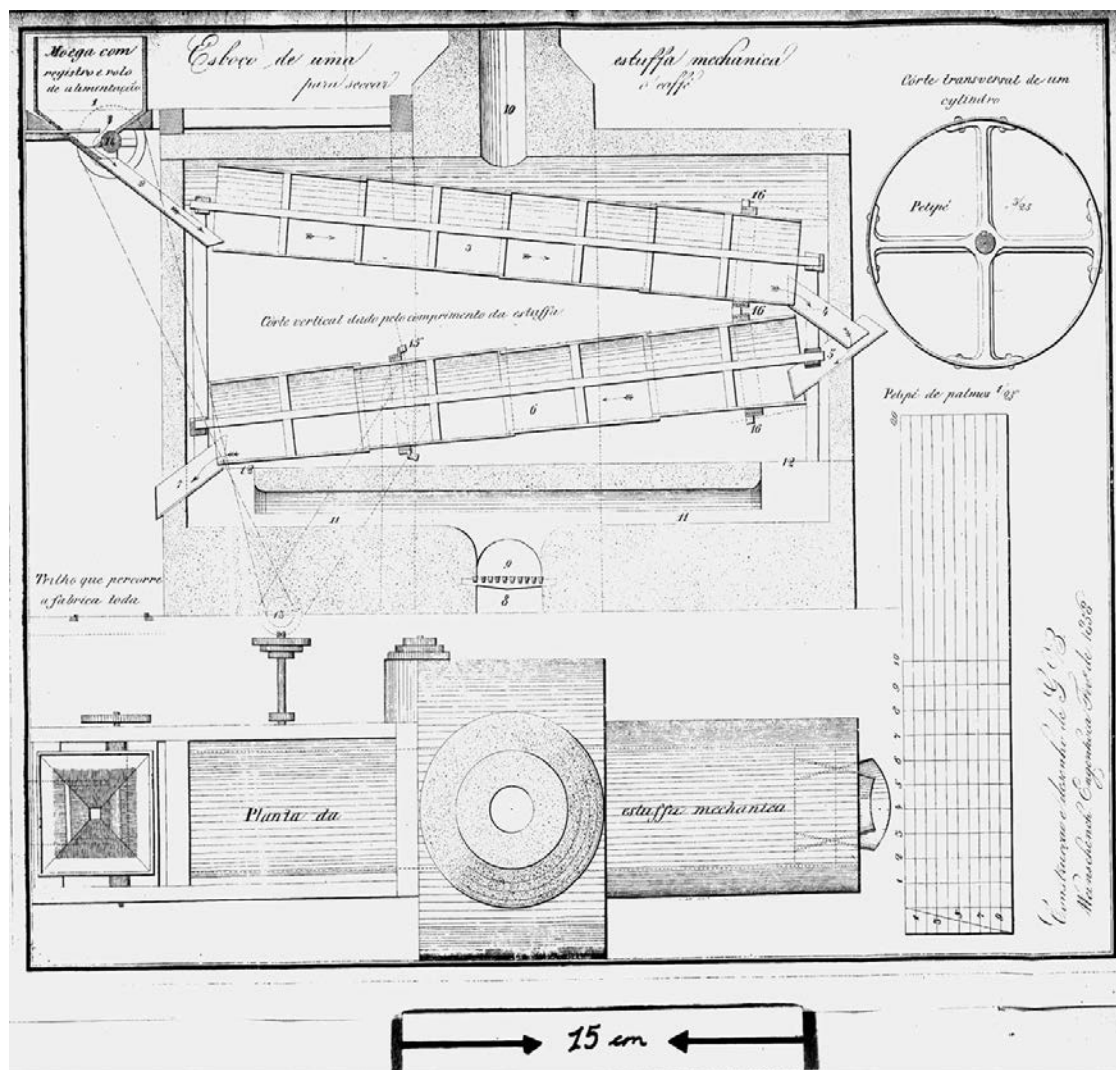


FIGURA 37: Desenho esquemático da estufa inventada por Jacob Van Erven. *Trabalho*. – A moega (1) recebe o café (despolpado ou não) que por meio do registro e rolo de alimentação, proporcionalmente e de modo uniforme, entra pelo canal (2) no cilindro superior (3); este estando inclinado e virando-se vagarosamente leva-o pelos canaes (4 e 5) ao cilindro inferior (6), o qual dando as mesmas voltas e com a mesma inclinação em sentido inverso conduz o café pelo canal (7) para fóra da estufa no mesmo lado aonde entrou. D’ahi o café, então já sêcco, será transportado ou ao engenho ou ás tulhas, e no caso de precisar ainda expulsar humidade, será pela segunda vez (por meio de um rosario ou outro aparelho mais simples) levado á moega d’onde percorrerá outra vez a estufa. *Movimentos*. – O eixo (13) que no risco está collocado acima do nivel do chão, mas que tambem pôde ser situado acima da estufa no vigamento do edificio ou em qualquer outra posição conveniente, é movido por um eixo de ferro que não indiquei no risco e que é o motor geral de todas as machinas e apparatus desta fabrica. Por meio de correias, tambores, polés e um par de rodas dentadas angulares (15) communica este eixo (13) a rotação ao cilindro inferior, tendo os diferentes tambores e rodas proporções e arranjos taes que os cylindros podem girar com 1 a 6 e mais voltas por minuto, e tambem sendo preciso, podem ser privados instantaneamente de todo movimento. O cilindro inferior move o superior mediante duas rodas angulares (16) iguaes em sentido inverso. O rolo de alimentação (14) na moega é igualmente movido pelo eixo (13) e dará 10 voltas por minuto. É indifferente se der algumas voltas mais ou menos. *Fogo*. – É essencial poder-se facilmente graduar a intensidade do calor e por isso o fogão, o cinzeiro e a chaminé, cuja altura passará a do telhado, estão providos com portas e registros de ferro. O calor regular-se-ha por meio de um thermometro de maneira que não exceda nos cylindros a 150 grãos da escala centesimal. *O Auxiliador da Industria Nacional*, n. 1 (1858), p. 103-112.

proporcionou a substituição desses métodos pelo engenho de pilões, mais conhecido como monjolo, que encontrou grande acolhida entre os fazendeiros. E, logo, foram desenvolvidas máquinas despulpadoras que exigiam menor força motriz e não esmagavam o grão como sucedia com os engenhos. A economia de mão de obra era enorme. Com força de quatro cavalos, podiam despolar 1.200 alqueires de café por dia (COSTA, 2010, p. 224). Nas fazendas do Barão de Nova Friburgo, o engenho era movimentado por força hidráulica¹⁰⁹. As bagas passavam pelos cilindros do monjolo e perdiam o restante da polpa que ainda as envolvia. Dessa forma, poupava-se mão de obra, ganhava-se tempo e melhorava a qualidade do produto (MARTINS, 2009, p. 94).

De acordo com Burmeister, após essa última etapa, as bagas eram conduzidas a um “forno de secagem” que, segundo suas descrições, deduzimos que sejam as estufas de van Erven¹¹⁰. Após, as bagas voltavam ao monjolo, para, desta vez, perder definitivamente o pergaminho. A próxima etapa do beneficiamento era a abanação e catação, que consistia em expor os grãos a jatos de ar para deixá-los completamente limpos. Inicialmente, essa atividade era realizada com a ajuda de peneiras, mas que foram substituídas por ventiladores que podiam ser acionados por apenas um indivíduo, dispensando mais de vinte homens do serviço (MARTINS, 2006, p. 96). A casa Van Erven & Irmãos lançou em 1881 o ventilador de modelo Duprat que ficou muito famoso no período graças ao seu bom desempenho¹¹¹ (FIGURA 38).

Através do depoimento de van Erven para o periódico *O Auxiliador da Indústria Nacional*, publicado em 1852¹¹², sabemos que máquinas separadoras e brunidoras já eram utilizadas. Em seguida à abanação, os grãos eram introduzidos no *machinismo* chamado separador, o qual era responsável por separá-los pelo tamanho, uniformizando-os. De acordo com Costa (2010, 220), os separadores custavam cerca 350 mil réis e eram capazes de separar 550 arrobas em doze horas, quando movidos à mão, e mil, quando movidos por força hidráulica. Realizavam o trabalho de quinze mulheres catadeiras de café. A última etapa era o brunimento, por meio do qual os grãos eram lustrados. Segundo van Erven, esse procedimento impedia a absorção da humidade pelo grão e, assim, conservava por mais tempo

¹⁰⁹ *Ibidem*.

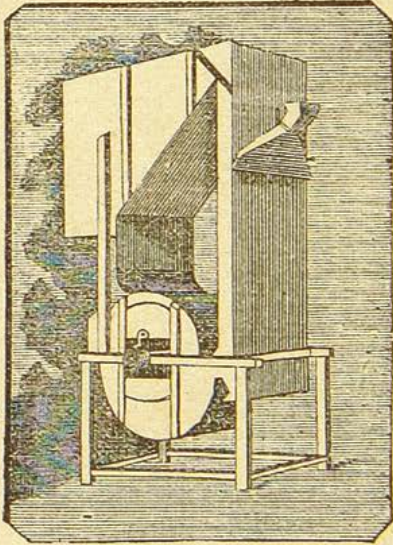
¹¹⁰ “De lá, passam para o forno de secagem, num edifício bastante sólido (...) Situado no andar térreo, este forno põe o ar por ele aquecido em circulação pela casa toda. A corrente quente passa por cima e através de peneiras, nas quais os grãos se encontram espelhados em camadas finas. De 40 a 50 dessas peneiras são colocadas, umas sobre as outras, à distância de 6 polegadas” (BURMEISTER, 1980, 155).

¹¹¹ *O Leopoldinense*, ano 2, n. 57 (04/08/1881), p. 2.

¹¹² *O Auxiliador da Indústria Nacional*, n. 1 (Julho/1852), p. 175-180.

VENTILADORES -DUPRAT-
VAN ERVEN IRMÃOS
56 RUA DE GONÇALVES DIAS 56
RIO DE JANEIRO

PRIVILEGIO CONCEDIDO
 PARA
FABRICAÇÃO E VENDA
 destes *VENTILADORES*



PREMIADOS
 NA
EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL
 do RIO de JANEIRO

Estes ventiladores distinguem-se dos demais, até hoje empregados na lavoura, pela direcção vertical de ar, em sentido contrario ao movimento do café. O longo percurso de um metro e trinta centímetros durante o qual os carochos estão sob a accção energica do vento impellido pelas pás, permite uma eliminação perfeita, não só do pó e pequenas parcellas de madeira, como das cascas, ainda que mellosas e da escolha.

Uma segunda corrente de ar, partindo da ventaneira e de combinação com uma caixa superior, estabelece a separação da escolha, effeito este que reduz a catagem á quarta parte, poupando, por essa forma, muitos braços ao lavrador.

Já muito conhecidos em varios municipios, estes ventiladores têm causado a admiração de quantos o possuem, pelo resultado perfeito de seu trabalho.

Construimos com peneiras ou sem ellas, sendo estes ultimos para fazendeiros que possuem separadores, visto que nestas machinas as peneiras servem apenas para a divisão do tamanho dos carochos.

Estes ventiladores devem trabalhar com 320 rotações por minuto, conservando a entrada do ar metade fechada, como indica a gravura.

A mesma casa dá plantas de engenho, fornece todos os machinismos para o preparo do café, motores á vapor, turbinas thdraulicas, rodas de ferro batido, polias, eixos, mancaes, correias, etc.

FIGURA 38: Anúncio dos ventiladores Duprat da loja Van Erven & Irmãos retirado do periódico *O Voto Livre*.
 Fonte: DUTRA, Álvaro Lutterback. *O Conservador x Voto Livre: a imprensa que fez história em Cantagalo*. 2011.

o aroma e a cor. O café que passava pelo brunimento podia alcançar o valor de mais de 200 mil réis por arroba¹¹³.

Como os moinhos no passado, que eram construídos pelos mais ricos e utilizados pela população dos arredores (BECKMANN, 1985, p. 51), acreditamos que as máquinas instaladas pela família Clemente Pinto em suas fazendas, podiam ser usufruídas pelos fazendeiros menores para preparação de seu café mediante pagamento (SPINDEL, 1980, p. 52). Além disso, as invenções de van Erven foram difundidas na região, sendo compradas por demais cafeicultores, ao passo que, além de influência sobre estes, van Erven possuía “os segredos do ofício”, além do *know-how*, o *know-why*, o que causava uma dependência dos usuários de suas máquinas sobre ele (GAMA, 1985, p. 13).

Infelizmente, não encontramos patentes de qualquer invento de Jacob van Erven. A proteção a invenções foi assegurada pelo Governo brasileiro com a criação da Lei de Patentes em 1830. No entanto, essa lei protegia apenas inventos de procedência nacional, ou seja, de inventores de nacionalidade brasileira, inexistindo o mesmo benefício para estrangeiros, que talvez justifique a ausência de pedidos de proteção por parte de van Erven (MACEDO; BARBOSA, 2000, p. 17).

Após o longo processo de beneficiamento, os grãos eram acondicionados em sacos grossos de quatro a cinco arrobas. Eram equilibrados nos lombos dos muare com destino à Corte, onde a casa comissária Friburgo & Filhos se encarregaria das exportações. Os caminhos para transporte das cargas, como vimos no capítulo primeiro, eram precários. O fazendeiro corria o risco de incidentes que pudessem causar a desvalorização do produto, ou até mesmo sofrer prejuízos com a perda de escravos ou animais durante o traslado. Vias transitáveis eram vitais para as zonas cafeeiras.

A solução encontrada para o problema do transporte foi a ferrovia (ver capítulo segundo). O Barão de Nova Friburgo, como cafeicultor interessado na melhoria das comunicações, ao tomar a frente do empreendimento da construção da *Estrada de Ferro de Cantagallo*, aproveitou a oportunidade para levar os trilhos da estrada o mais próximo possível de suas fazendas. Ao analisarmos um esquema do traçado da linha férrea (FIGURA 39), vemos que de suas onze fazendas localizadas em Cantagalo, sete delas localizavam-se

¹¹³ *Ibidem*.



FIGURA 39: Mapa esquemático com a localização das propriedades do Barão de Nova Friburgo no município de Cantagalo, com a indicação do trajeto da *Estrada de Ferro de Cantagalo*.

próximas da estrada¹¹⁴. A estrada de ferro, portanto, obedecia ao interesse das zonas cafeeiras de maior poder econômico (COSTA, 2010, p. 226).

Conduto, não eram somente as precárias condições dos caminhos que ligavam o sertão aos portos o único fator para a implantação da ferrovia. A cessação definitiva do tráfico negreiro em 1850 e a alta dos preços do café durante este período fizeram com que a melhoria dos meios de transporte não fosse somente uma opção, mas uma necessidade (COSTA, 2010, p. 322).

¹¹⁴ Lembramos que a estrada de ferro só alcançou Cantagalo em 1876, período em que o Barão de Nova Friburgo já era morto. Todavia, os planos de construção da estrada tinham o objetivo principal de chegar até o distrito, conseqüentemente, também o mais próximo de suas propriedades, planejamento este, continuado pelo filho Dr. Bernardo Clemente Pinto, o novo proprietário das fazendas, juntamente com seu irmão, o futuro Conde de São Clemente.

As primeiras vantagens possibilitadas pela chegada da ferrovia foram, evidentemente, a rapidez de circulação de mercadorias, aumento da capacidade de transporte e o barateamento do frete. Como ressaltado por Tschudi (1980, p. 113), a estrada representava economia de tempo e dinheiro. Com a rapidez, os grãos de café chegavam ao consumidor com a qualidade elevada, já que não sofriam com as intempéries naturais que tanto judiavam das tropas de muares, podendo ser vendido por um valor mais elevado, contribuindo para o aumento do lucro do cafeicultor, que também tinha os prejuízos drasticamente reduzidos devido às menores perdas e danos. Já o frete tinha seu custo reduzido cerca de 20% (SPINDEL, 1980, p. 36). A liberação de capitais anteriormente imobilizados, podiam agora, ser empregados em melhorias na unidade produtiva, como na aquisição de máquinas para o beneficiamento do café (COSTA, 2010, p. 240).

Paralelamente a essas vantagens, a estrada de ferro permitia a economia de mão de obra. Por um lado, os fazendeiros reduziam a preocupação com a manutenção e conservação das estradas de rodagem que ficavam sob suas responsabilidades. Por outro, a força de trabalho que era empregada nessas atividades e no transporte de muares, em torno de 20% da mão de obra disponível numa fazenda, podiam agora ser transferidas para a lavoura (SPINDEL, 1980, p. 36). Tudo isso acarretava em um aumento da produtividade e, por sua vez, numa racionalização do trabalho.

Spindel (1980, p. 42, 43) enaltece que a necessidade básica para expansão da economia cafeeira era a ampliação de terras destinadas à lavoura. Para que as terras distantes do interior pudessem ser cultivadas com rendimento lucrativo era necessária, além do aumento da mão de obra disponível, um meio de transporte com baixo custo que possibilitasse a aproximação com os portos. “A ferrovia introduz, ao ‘encurtar as distâncias’, a tecnologia que viabilizará economicamente a utilização das terras, (...). Transforma-se, portanto, a “terra-riqueza” – fator de prestígio social, em “terra-capital” – garantia de poder econômico”.

A *Estrada de Ferro de Cantagallo*, além de contribuir para o escoamento do produto, de maneira que, segundo o depoimento de Caminhoá (1880, p. 57), “as remessas de café podem ser feitas para o mercado do Rio de Janeiro, no mesmo dia, se assim exigirem as circunstâncias”, ainda iria permitir à família, a exploração gratuita por muitos anos devido ao contrato de exclusividade em troca do financiamento. A ferrovia contribuiu para elevar as

taxas da produtividade e permitiu que a prosperidade da região fosse prolongada ao reduzir o custo de transporte (TOMIC, 2011, p. 94).

Segundo o depoimento do próprio Jacob van Erven, o café produzido nas fazendas da família Clemente Pinto era tão notório, que foi “sempre vendido pelos mais altos preços do mercado na côrte; e pequenas parcellas que se mandarão para Europa forão achados iguaes as melhores qualidades de Jamaica, Java e Ceylão”¹¹⁵. Esse mesmo café também rendeu à família muitas premiações nas *Exposições Internacionais*, as “vitrines do mundo civilizado”, onde se dava o reconhecimento do prestígio da família. Os Clemente Pinto participaram de seis dessas *Exposições*. A primeira delas foi em Altona, 1869, onde a casa comissária Friburgo & Filhos expôs amostras do café produzido nas fazendas do Barão de Nova Friburgo e rendeu a este a medalha de bronze¹¹⁶. A segunda se deu em Viena, em 1873, na qual a casa Friburgo & Filhos recebeu a medalha de mérito¹¹⁷. A terceira teve espaço na Filadélfia, em 1876, onde a casa Friburgo & Filhos também recebeu uma medalha¹¹⁸. A quarta aconteceu em Amsterdã, 1883, na qual o Visconde de São Clemente ganhou a medalha de prata e seu irmão Dr. Bernardo recebeu a de bronze. No mesmo ano também ocorreu uma *Exposição* em Nice que coube um diploma de honra ao Visconde de São Clemente, uma medalha de ouro ao Dr. Bernardo e menção honrosa a seu primo, Francisco Clemente Pinto. A última delas teve espaço no Rio de Janeiro, também em 1883, onde tanto o Visconde de São Clemente como Bernardo conquistaram a qualidade de 1ª classe para o seu café, e, além disso, receberam, juntamente com Francisco, uma menção honrosa¹¹⁹.

Defendemos que a fama internacional do café produzido pelos Clemente Pinto, o qual era chamado nos Estados Unidos de café Casa Friburgo¹²⁰, foi conquistada graças aos investimentos feitos pela família na melhoria do beneficiamento do produto. Mas, acreditamos também que a modernização das fazendas, através de *machinismos* e das melhorias de transporte, necessariamente, não traziam consigo a ideia de progresso, mas sim, o intuito de fazer perdurar, por mais tempo possível, as relações de produção herdadas do início do século XIX: a manutenção do monopólio da terra, da monocultura para exportação e da conservação do trabalho compulsório (NETO, 2012, p. 44).

¹¹⁵ *Ibidem*, n. 4 (1855), p. 207-208.

¹¹⁶ *Revista Agrícola do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura*, n. 2 (Janeiro/1870), p. 49.

¹¹⁷ *Ibidem*, n. 18 (Dezembro/1873), p. 21-28.

¹¹⁸ *O Novo Mundo*, ano 6, n. 71 (Agosto/1876), p. 235.

¹¹⁹ *A Folha Nova*, n. 717 (10/12/1884), p. 3.

¹²⁰ *A Vida Fluminense*, sábado 8 de abril de 1871.

Conclusão

No princípio, nossa proposta de estudo baseava-se em apenas uma das propriedades da família Clemente Pinto, por meio da qual trabalharíamos a configuração de seu espaço, a tecnologia empregada no beneficiamento de café e a importância da família para a região. Contudo, ao longo do percurso, deparamo-nos com grande número de significativas fontes que não poderiam deixar de ser utilizadas. Dessa forma, optamos por expandir as metas iniciais e passamos a trabalhar com todas as propriedades pertencentes à família Clemente Pinto localizadas na região que hoje constitui o município de Cantagalo. Tal modificação permitiu uma maior complexidade do assunto abordado e, conseqüentemente, em um enriquecimento da pesquisa.

A família Clemente Pinto, apesar de toda a sua relevância para a história regional e nacional, a não ser por uma exceção¹²¹, foi sempre trabalhada pontualmente pela historiografia. Portanto, sabíamos da necessidade de uma pesquisa mais aprofundada deste tema e a conseqüente contribuição que ele traria para os estudos do século XIX. O expressivo número de fontes nos conduziu para uma melhor interpretação dos fatos, agregando novos conhecimentos sobre o passado da família e da região e permitindo a desmistificação de ideias construídas pela memória e que se solidificaram como fatos através do tempo.

Devemos esse acúmulo de referências ao apoio da tecnologia na pesquisa. As políticas de digitalização de acervos disponibilizadas *online* nos permitiu a consulta de dados de instituições da América do Norte e da Europa que, caso contrário, não teríamos acesso. Foi desta forma que pudemos conhecer narrativas de viagem até então não trabalhadas pela historiografia da região, como as de Pfeiffer e Mathison. Acreditamos, porém, que mais significativo ainda, foram os dados encontrados a respeito da *Estrada de Ferro de Cantagallo*. Um dos problemas que sempre encontrávamos nos estudos sobre esta ferrovia era a confusão de informações tomadas do período da administração pela Companhia Leopoldina. Estamos convictos de que esta pesquisa traz uma considerável contribuição, não somente para o estudo dessa *Estrada de Ferro*, como também para um melhor conhecimento da ciência, das técnicas e tecnologias empregadas no Brasil durante o século XIX.

¹²¹ FOLLY, Luiz Fernando Dutra; OLIVEIRA, Luanda Jucyelle Nascimento; FARIA, Aura Maria Ribeiro. *Barão de Nova Friburgo: impressões, feitos e encontros*. Rio de Janeiro: UFRJ/EBA, 2010.

A opção por trabalhar com a família como um todo e não somente com figuras pontuais nos conduziu a uma nova leitura da história local. Ao interpretarmos as propriedades da família Clemente Pinto como um conjunto, chegamos à conclusão de que todas as fazendas foram propositalmente construídas com o propósito de tornaram-se uma rede de ajuda mútua, ou melhor, uma verdadeira indústria familiar. Através dessa rede de relações familiares, o grupo unificado teria mais probabilidade de conquistar poder e influência na região, o que possibilitaria a acumulação de lucros que, por conseguinte, poderia ser convertido em investimentos que, por sua vez, aumentaria a importância da família. Um ciclo, portanto.

A adoção e invenção de tecnologias já na década de 40 do século XIX surpreende pelo avanço e pioneirismo da família Clemente Pinto na região de Cantagalo, trabalhada com frequência pela historiografia como uma região mais atrasada em relação aos municípios do Vale do Paraíba ocidental e que alcançou seu auge apenas em fins do oitocentos. A figura de um engenheiro holandês inventor de maquinários em um mundo onde “tudo era inglês”, como disse Gilberto Freyre, é algo curioso. E, não obstante, Jacob van Erven ser estrangeiro, no fim das contas, ele produzia uma tecnologia nacional, pensada e voltada para os problemas da incipiente Nação.

O sucesso do emprego de maquinismos no processo de beneficiamento de café, permitiu aos Clemente Pinto e aos van Erven difundir seus inventos e melhorias pela localidade. Quanto mais desenvolvida fosse o município de Cantagalo, mais vantagens recairiam sobre seus habitantes, principalmente sobre aqueles que predominavam sobre os demais, como os Clemente Pinto, uma família tradicional e pioneira na região. Como demonstramos ao longo do trabalho, as tecnologias utilizadas pela família Clemente Pinto foram de grande influência sobre os demais proprietários de Cantagalo, influência que permitiu a idealização e construção de uma estrada de ferro que veio a beneficiar todo o território. Concluímos que a principal preocupação da família Clemente Pinto era a obtenção de lucro e, para tanto, apostava na diversificação dos investimentos, como mecanização da produção, a adoção de mão de obra estrangeira e dedicação ao comércio, que permitiu à família manter sob sua administração todo o processo que envolvia a produção do café, desde o cultivo, beneficiamento, escoamento, até a comercialização.

Podemos concluir que as conquistas pessoais dos Clemente Pinto foram importantes para a construção do poder da família mas foram ainda mais significativas para a região. A visão avançada que permitiu a antecipação de investimentos que só seriam pensados muitos

anos depois, a adoção de tecnologias e, principalmente, a direção da idealização e construção de uma estrada de ferro que atendeu todo o Vale do Paraíba Oriental até meados do século XX, foram essenciais para o benefício da coletividade. Hoje, não há mais ferrovia e as voçorocas dominam a paisagem, mas a influência da família sobre a região ainda vive através da sua memória presente nas grandes casas de vivenda que resistem ao tempo, nos jardins conservados, nas praças que embelezam os centros urbanos, no traçado das ruas, na canalização de um rio. Todos esses elementos, mesmo que camuflados no dia-a-dia, permitem que a região viva de seu passado, transformando sua história em monumento. O conhecimento da memória dos Clemente Pinto é fundamental para entendermos o presente e que ainda pode vir a ganhar maior importância e significado se passarmos a enxergar e decifrar seu testemunho.

FONTES E BIBLIOGRAFIA:

Fontes

1. Manuscritas

Arquivo Nacional

Alvará com força de Lei, em Vila do Arraial das Novas Minas do Cantagalo com a denominação da Vila de São Pedro de Cantagalo. 9 de março de 1814.

Carta de sentença de medição e demarcação de sesmaria. 9 de agosto 1822.

Arquivo Central do Estado de Justiça do Rio de Janeiro

Juízo de órfãos do Conde de São Clemente (1876).

Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro

Livros de anotações da *Estrada de Ferro de Cantagallo*.

Biblioteca Virtual do Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco

Ofício do conde da Cunha, a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informando que remetera presos para Lisboa, os frades carmelitas Vicente Ferreira e Custódio de São Luís, acusados de mineração ilegal de ouro nos sertões do Rio Macacu, no descoberto da Serra dos Órgãos, capitania do Rio de Janeiro. 9 de novembro de 1765.

Ofício de Luís de Vasconcelos e Sousa a Martinho de Melo e Castro, sobre as minas de ouro de cachoeiras de Macacu, mencionando que elas já eram conhecidas desde os meados do século XVIII, tendo sido sua exploração proibida pelo conde da Cunha. 25 de agosto de 1781. Acervo Arquivo Histórico Ultramarino.

Ofício de Luís de Vasconcelos e Sousa a Martinho de Melo e Castro, informando a evacuação dos contrabandistas estabelecidos no sertão de Macacu, conforme as medidas tomadas em conjunto com o governo de Minas Gerais, e prendendo-se o chefe principal do grupo, o "Mão de Luva". 14 de setembro de 1786. Acervo Arquivo Histórico Ultramarino.

Ofício de Luís de Vasconcelos e Sousa, a Martinho de Melo e Castro, sobre as extrações de ouro nas minas situadas próximas as Cachoeiras de Macacu, distrito do Rio de Janeiro. 28 de agosto de 1784. Acervo Arquivo Histórico Ultramarino.

Ofício (minuta) de Martinho de Melo e Castro a Luís de Vasconcelos e Sousa, ordenando que prenda os contrabandistas e extraviadores, cujo líder é Manoel Henriques, que estão

contrabandeando o ouro descoberto nos sertões de Macacu. 8 de janeiro de 1785. Acervo Arquivo Histórico Ultramarino.

2. Cartográficas

Arquivo Nacional (Brasil)

Carta topográfica de meia légua de terras em quadra no sertão do Cantagalo tiradas as suas linhas do marco do ângulo da (sic) Sul e Oeste da Fazenda de São Clemente no lugar denominado o Ribeirão das Areias, unida em toda quadra do Oeste do referido São Clemente e preenchidas para o Oeste pelo ribeirão denominado das Taquaras, medidas e demarcadas pelo piloto Rocha e foi juiz desta medição Antônio José Rabelo cujas terras pertencem ao Cap. Manoel Teixeira de Souza medidas em 9 de agosto 1822.

Carta Corográfica da Província do Rio de Janeiro de 1839 segundo os reconhecimentos feitos pelos Coronel Courado, Jacob de Niemeyer, o Major Henrique Luis de Niemeyer Bellegarde, Julio Frederico Koeler e Carlos Rivierre.

Carta Corográfica da Província do Rio de Janeiro confeccionada pelos engenheiros Pedro d'Alcantara Bellegard e Conrado Jacob de Niemeyer, 1858 a 1861.

Fundação Biblioteca Nacional (Brasil)

Cartas Topograficas da Capitania do Rio de Janeiro mandadas tirar pelo Ill^o e Ex^o Sr. Conde da Cunha Capitam General e Vice Rey do Estado do Brazil. 1767.

Reconhecimento do rio de Macacu e da estrada que conduz a Nova Friburgo (Colonia Suissa). 1819.

Álbum “Lembrança de Nova Friburgo” da Imperatriz Thereza Christina.

3. Impressas

Periódicos

Fundação Biblioteca Nacional (Brasil)

A Actualidade

A Aurora Fluminense

A Constituição

A Constituição. Orgão do Partido Conservador

A Folha Nova

A Nação

A Reforma

A Vida Fluminense

Boletim Do Grande Oriente Unido E Supremo Conselho Do Brazil

Correio Mercantil

Courrier du Bresil

Diario de Noticias

Diario do Brazil

Diario do Povo

Gazeta da Noite

Gazeta Nacional

Jornal do Commercio

L'Illustration, Journal Universel

Novo e Completo Índice Chronologico da Historia do Brasil

O Auxiliador da Indústria Nacional

O Leopoldinense

O Mosquito

O Novo Mundo

O Observador

O Portuguez

O Publicador

O Regenerador

Revista Agrícola do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura

Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro

Semana Illustrada

Outras

ASSIS, Joaquim Maria Machado de. *Esaú e Jacó* [1904]. Porto Alegre: LP&M, 2008.

ATA DOS LAVRADORES da freguesia d'Angustura. 1887.

BURMEISTER, Hermann. *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*: visando especialmente a história natural dos distritos auri-diamantíferos. [1852] Tradução: Manoel Salvaterra e Hubert Schoenfeldt. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1980. (Coleção Reconquista do Brasil Nova Série, v. 23)

CAMINHOÁ, Luiz Monteiro. *Canna de assucar e café*. Relatório apresentado ao Governo Imperial. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880.

CENTRO DA LAVOURA E COMMERCIO (organisée). *Exposition internationale, coloniale et d'exportation générale d'Amsterdam*, 1883. Vicomte de S. Clemente (presidente executivo). Lisbonne: typographia castro irmão, 1883. (Catalogue)

D'URSEL, Charles. *Sud-Amérique: séjours et voyages au Brésil, a La Plata, au Chili, en Bolivie et au Pérou*.

FLETCHER, James C.; KIDDER, Daniel P. *Brazil and the Brazilians*, portrated in historical and descriptive sketches. Philadelphia: Childs & Peterson; Boston: Phillips, Sampson & Co., 1857.

GALVÃO, Conselheiro Manoel da Cunha. *Notícia sobre a Estrada de Ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. Diario do Rio de Janeiro, 1869.

GARDNER, George. *Viagens pelo Brasil*. Principalmente nas províncias do Norte e nos Distritos do Ouro e do Diamante durante os anos de 1836-1841. [1846] Tradução de Albertino Pinheiro. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre: Companhia Editorial Nacional, 1942. (Brasiliana, Série 5ª, v. 223)

KESTLER, Izabela Maria Furtado; MOURA, Magali dos Santos (Org.). *Fausto de Goethe e a contemporaneidade: questões fáusticas no século XXI*. Rio de Janeiro : Apa-Rio: De Letras, 2012.

LAËRNE, C. F. van Delden. *Le Brésil et Java*. Rapport sur la clture du café en Amérique, Asie et Afrique. La Haye: Martinus Nijhoff, 1885.

LEVANTAMENTO DOS BENS dos 1ºs Barões de Nova Friburgo. Rio de Janeiro, maio. 1873. 31 p. Mimeografado.

MATHISON, Gilbert Farquhar. *Narrative of a visit to Brazil, Chile, Peru, and the Sandwich Islands, during the years 1821 and 1822*. London: Charles Knight, Pall Mall East, 1825.

MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. [1812] Tradução de Selena Benevides Viana. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1978. (Coleção Reconquista do Brasil, v. 33)

PFEIFFER, Ida. *A Woman's Journey Round The World*, from Vienna to Brazil, Chili, Tahiti, China, Hindostan, Persia, and Asia Minor. [1850] 2nd ed. London: Petter, Duff, and Co. Playhouse Yard, Blackfriars: 1852.

PRÚSSIA, Adalberto da. *Brasil: Amazonas - Xingu*. [1847] Tradução de Eduardo Lima Castro. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1977. (Coleção Reconquista do Brasil, v. 34).

TAUNAY, Carlos Augusto. *Manual do Agricultor Brasileiro*. Rafael de Bivar Marquese (Org.). São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

TEUSCHER, Reinhold. *Algumas observações sobre a estatística sanitária dos escravos em fazendas de café*. Tese apresentada a Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, 1853.

TSCHUDI, Johann Jakob von. *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*. [1866] Tradução de Eduardo de Lima Castro. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1980. (Coleção Reconquista do Brasil Nova Série, v. 14).

Bibliografia

AGUILAR, Nelson (Org.). *Mostra do redescobrimento: negro de corpo e alma – Black in body and soul*. Fundação Bienal de São Paulo. São Paulo: Associação Brasil 500 Anos Artes Visuais, 2000.

ANDRADE, P. R. O trabalhador nacional livre no beneficiamento de café e na construção das ferrovias na região de Campinas nas décadas de 1870-1880. *Anais do XX Encontro Regional de História: História e Liberdade*. ANPUH/SP – UNESP-Franca, Franca, set. 2010. Cd-Rom. Disponível em: <http://www.anpuhsp.org.br/sp/downloads/CD%20XX%20Encontro/PDF/Autores%20e%20Artigos/PauloAndrade.pdf>

ARMORIAL LUSITANO. *Genealogia e Heráldica*. Lisboa: Editorial Enciclopédia, 1961.

BARRETO, P. R. C. *Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional: o templo carioca de Palas Atena*. 2009. 463 f. Tese (Doutorado em História das Ciências, Técnicas e Epistemologia) – Instituto de Química, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=170501

BECKMANN, J. Os moinhos de cereais. in GAMA, Ruy (Org.). *História da técnica e da tecnologia*. São Paulo: T.A. Queiroz; Edusp, 1985. 35-58 p.

BLOCH, Marc. Advento e conquistas do moinho d'água. in GAMA, Ruy (Org.). *História da técnica e da tecnologia*. São Paulo: T.A. Queiroz; Edusp, 1985. 59-87 p.

CAPILÉ, Bruno. *A mais santa das causas: a Revista Agrícola do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura (1869-1891)*. 2010. 269 f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências, Técnicas e Epistemologia) – Instituto de Química, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=203773

CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Agricultura, escravidão e capitalismo*. Petrópolis: Vozes, 1979.

CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da Ordem*. A elite política Imperial. 5 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

CARVALHO, Sebastião A. B. de. *O Tesouro de Cantagalo*. A odisseia de Mão de Luva nos Sertões de Macacu. [1991] 2. ed. Nova Friburgo: CEPEC, 2013.

CASALECCHI, José Ênio. O fazendeiro de café como representante de casa comissária. Estudo de uma correspondência. *Revista Perspectiva*, 1 v., ano 1, 1976, p. 216-221.

CHARTIER, Roger. História intelectual e historia das mentalidades. In: *A História Cultural: entre práticas e representações*. São Paulo: Difel, 1990. p.63.

COSTA, Emília Viotti. *Da Senzala à Colônia*. 5 ed. São Paulo: UNESP, 2010.

DEAN, Warren. *A ferro e a fogo: a história da devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

D'ELBOUX, Roseli Maria Martins. A promenade in the tropics: the imperial palms between Rio de Janeiro and São Paulo. *Studies in the History of Gardens and Designed Landscapes*, 2013, p. 1.

DEZEMONE, Marcus. *Do cativo à reforma agrária: colonato, direitos e conflitos (1872-1987)*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

DIAS, Acácio Ferreira. *Terra de Cantagalo*. Subsídio para a História do Município de Cantagalo. 2 ed. Cantagalo: Prefeitura Municipal de Cantagalo, 1979.

DOMINGUES, Heloisa María Bertol. A ideia de progresso no processo de institucionalização nacional das ciências no Brasil: a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. *Asclepio*. 48 v. 1996. p. 149-162.

DUTRA, Álvaro Lutterback. *O Conservador x Voto Livre: a imprensa que fez história em Cantagalo*. 2011.

ERTHAL, Clélio. *Cantagalo: da miragem do ouro ao esplendor do café*. Niterói: Erthal, 1992.

ESSUS, Ana Maria Mauad. Resgate de Memórias. in: CASTRO, Hebe Maria Mattos de, SCHNOOR, Eduardo (org.). *Resgate: uma janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995. 99-138 p.

FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil* [2001] 2 ed. São Paulo: Edusp, 2012. 5ª reimpressão.

FERREIRA, Marieta de Moraes. *Histórias de Família: casamentos, alianças e fortunas*. Rio de Janeiro: Léo Christiano, 2008.

FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (século XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

_____; GÓES, José Roberto. Parentesco e Família entre os Escravos de Vallim. in: CASTRO, Hebe Maria Mattos de, SCHNOOR, Eduardo (org.). *Resgate: uma janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995. 139-164 p.

FOLLY, Luiz Fernando Dutra. *A história da Praça Princesa Isabel em Nova Friburgo: o projeto esquecido de Glaziou*. 2007. 218 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, UFRJ/FAU. Rio de Janeiro, 2007.

_____; Oliveira, Luanda Jucyelle Nascimento; Faria, Aura Maria Ribeiro. *Barão de Nova Friburgo: impressões, feitos e encontros*. Rio de Janeiro: UFRJ/EBA, 2010.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata* [1969] 4. ed. São Paulo: Unesp, 1997. 2ª reimpressão.

GAMA, Ruy. Apresentação. in GAMA, Ruy (Org.). *História da técnica e da tecnologia*. São Paulo: T.A. Queiroz; Edusp, 1985. 1-22 p.

GOMES, Mauro Leão. *Ouro, posseiros e fazendas de café*. A ocupação e a degradação ambiental da região das Minas do Canta Gallo na província do Rio de Janeiro. 2004. Tese (Doutorado em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade) - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica. 2004.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *O Império das Províncias*: Rio de Janeiro, 1822-1889. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

GRANDI, Guilherme. *Café e Expansão Ferroviária - A Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume, 2007.

GRINBERG, Keila & SALLES, Ricardo (org). *O Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, vol. 1.

HOBBSAWM, Eric. Introdução: A invenção das tradições. in HOBBSAWM, Eric; RANGER, Terence (Org.). *A Invenção das Tradições*. Tradução de Celina Cardim Cavalcante. 2 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

KNAUSS, Paulo. et al. (Org.). *Revistas Ilustradas: modos de ler e ver no Segundo Reinado*. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2011.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O Homem e a Serra*. [1950] 2 ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2007. Edição fac-similar.

LE GOFF, Jacques. Documento/Monumento. In:_____. *História e Memória*. Tradução de Bernardo Leitão. Campinas: UNICAMP, 1990. p. 535-549.

LEME, Hugo de Almeida. *A evolução das máquinas de beneficiar café no Brasil*. Anais da E. S. A. "Luiz de Queiroz". 1952.

LIMA, R. G. S. O Ciclo do Café Vale-paraibano (2008). *Inventário das Fazendas do Vale do Paraíba Fluminense - Instituto Cidade Viva*, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/ciclo-do-cafe_pg-13-a-39.pdf

MACEDO, Maria Fernanda Gonçalves; BARBOSA, L. Figueira. *Patentes, Pesquisa & Desenvolvimento: um manual de propriedade industrial*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2000.

MAGALHÃES, G. Ciência e técnica no Brasil durante a monarquia (1808-89). *Revista de História*, São Paulo, v.148, n.1, 2003, p. 125-156. Disponível em: <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/pdf/rh/n148/a05n148.pdf>

MARCONDES, R. L. *A arte de acumular na gestação da economia cafeeira: formas de enriquecimento no Vale do Paraíba paulista durante o século XIX*. 1998. 289 f. Tese (Doutorado em Economia) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/12/12138/tde-26112008-155949/pt-br.php>

MARQUESE, Rafael de Bivar. *Feitores do corpo, missionários da mente*. Senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

_____. Revisitando casas-grandes e senzalas: a arquitetura das plantations escravistas americanas no século XIX. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v.14. n.1. jan.- jun. 2006. 11-57 p.

_____. A Ilustração luso-brasileira e a circulação dos saberes escravistas caribenhos: a montagem da cafeicultura brasileira em perspectiva comparada. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.16, n.4, out.-dez. 2009, 855-880 p.

_____; TOMICH, Dale. O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX. In: SALLES, Ricardo & GRINBERG, Keila (org). *O Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, vol. 2. 339-384 p.

MARTINS. Ana Luiza. *História do Café*. Contexto. São Paulo, 2009.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004.

MORAES, R. M. Outras visões para a observação de algumas das famílias que atuaram no Vale do Paraíba Fluminense durante o Ciclo Cafeeiro. *Inventário das Fazendas do Vale do Paraíba Fluminense - Instituto Cidade Viva*, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2009/11/27_roberto-menezes.pdf

MOREL, Marco; BARROS, Mariana Monteiro. Introdução. In: MOREL, Marco; BARROS, Mariana Monteiro. *Palavra, imagem e poder: o surgimento da imprensa no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. (Coleção Passado Presente) 7-75 p.

MOTTA, Márcia Maria Menendes. *Direito à terra no Brasil*. A gestação do conflito. 1795-1824. São Paulo: Alameda, 2009.

MUAZE, Mariana. *As Memórias da Viscondessa*. Família e Poder no Brasil Império. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

_____, M. O Vale do Paraíba Fluminense a dinâmica imperial. *Inventário das Fazendas do Vale do Paraíba Fluminense - Instituto Cidade Viva*, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2010/12/15_mariana_muaze.pdf

NETO, Manoel Fernandes de Souza Neto. *Planos para o Império*. Os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889). São Paulo: Alameda, 2012.

NICOULIN, Martin. *A Gênese de Nova Friburgo – Emigração e colonização suíça no Brasil (1817-1827)*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 1995.

NOVAES, A. Os caminhos antigos no território fluminense [2008]. *Inventário das Fazendas do Vale do Paraíba Fluminense - Instituto Cidade Viva*, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/os_caminhosantigos.pdf

PARAIN, Charles. Relações de produção e desenvolvimento das formas produtivas: o exemplo do moinho d'água. in: GAMA, Ruy (Org.). *História da técnica e da tecnologia*. São Paulo: T.A. Queiroz; Edusp, 1985. 152-172 p.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil* [1945] 4 ed. São Paulo: Brasiliense, 2008. 52ª reimpressão.

_____. *A Questão Agrária*. 4.ed. São Paulo: Brasiliense, 1979.

RIBEIRO, Luiz Cláudio M. A invenção como ofício: as máquinas de preparo e benefício do café no século XIX. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v.14. n.1. jan.- jun. 2006. 121-165 p.

RIVAL, Michel. *As grandes invenções da humanidade*. Da máquina a vapor ao plástico. São Paulo, Larousse: 2009.

RODRIGUES, Jaime. O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão. In: SALLES, Ricardo & GRINBERG, Keila (org). *O Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, vol. 2. 297-338 p.

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

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. *A formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro*. O Resgate da sua Memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

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

SANTOS, Claudia. Imprensa. In: MOTTA, Márcia; GUIMARÃES, Elione (Org.). *Propriedades e Disputas: fontes para a história dos oitocentos*. Niterói: EDUFF, 2011. (Coleção Terra) 185-195 p.

SCHNOOR, Eduardo. Das Casas de Morada às Casas de Vivenda. in: CASTRO, Hebe Maria Mattos de, SCHNOOR, Eduardo (org.). *Resgate: uma janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995. 31-62 p.

SCISÍNIO, Alaôr Eduardo. *Itaocara: uma democracia rural*. Niterói: Imprensa Oficial, 1990. (Biblioteca de Estudos Fluminenses, Série Municípios)

SECRETO, María Verónica; MOTA, Sarita. Injúrias. in: MOTTA, Márcia; GUIMARÃES, Elione (Org.). *Propriedades e disputas: fontes para a história do oitocentos*. Guarapuava: Unicentro, 2011; Niterói: EDUFF, 2011. 129-132 p.

SHWARCZ, Lilia Moritz; GARCIA, Lúcia (Org.). *Registros escravos: repertório das fontes oitocentistas pertencentes ao acervo da Biblioteca Nacional*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 2006.

SOARES, J. C. F. *Uma breve história do café na região da Vila de Resende no século XIX*. In: Maria Luiza de Carvalho Mesquita; Claudia R. Andrade dos Santos. (Org.). Estudos. 1ed. Vassouras: Universidade Severino Sombra, 2006, v. I, p. 47-62.

SPINDEL, Cheywa R. *Homens e Máquinas na Transição de uma Economia Cafeeira*. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1980.

STEIN, Stanley J. *Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba*. Com referência especial ao município de Vassouras. Tradução de Edgar Magalhães. São Paulo: Brasiliense, 1961.

STONE, Lawrence. Prosopography. In: *Daedalus: journal of American Academy of Arts and Sciences*, vol. 100, nº 1, 1971, p. 46-79.

TAUNAY, Afonso de E. *História do café no Brasil*, 11 vol. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939, vol. VI, VII.

TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial*. Tradução de Antonio de Pádua Danesi; revisão técnica de Rafael de Bivar Marquese. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

VALVERDE, O. A fazenda de café escravocrata no Brasil. In: *Estudos de geografia agrária brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1985.

VASCONCELLOS, Francisco de. *Cantagalo: a ferrovia que deu certo*. Petrópolis, ParkGraf, 2004. (Série História nº 10)

VINHAES, Eliana. *Cantagalo: as formas de organização e acumulação da terra e da riqueza local*. 1992. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1992.

Anexos

Anexo 1

Árvore Genealógica da família Clemente Pinto

Anexo 2**Contrato de locação de colonos utilizado pelo Barão de Nova Friburgo**

Anexo 3**Recortes de periódicos**

- **A Aurora Fluminense**, n. 507 (13/07/1831), p. 2135.

Em uma das notícias revela que Manoel Clemente Pinto é Presidente da Câmara Municipio de Cantagallo.

- **O Auxiliador da Industria Nacional**, n. 173 (04/11/1837), p. 36.

Socios Effectivos: Antonio Clemente Pinto, Fazendeiro.

- **Diario do Povo**, ano 5, n. 277 (23/12/1846), p. 1-2.

ORDEM DA ROSA.

Commendadores.

Antonio Clemente Pinto.

Antonio Moreira Coelho.

O barão de Araruama.

Francisco Pinto da Fonseca.

Gabriel Getulio Monteiro e Mendonça, director geral dos correios.

João Gonçalves Pereira.

Manoel Lopes Pereira Bahia.

- **O Observador**, ano 3, n. 135 (05/01/1850), p. 3.

MARANHAO 2 DE JANEIRO DE 1850.

Noticias do Sul.

Por ocasião do faustissimo dia 2 de Dezembro, anniversario natalicio de S. M. o Imperador, tiveram logar varios despachos, cuja relação não daremos aqui interia por ser um pouco extensa, limitando-nos á exposição dos mais notaveis, assim como daquelles cujo conhecimento pode mais de perto interessar aos nossos leitores da provincia.

Ordem de Christo.

O Conselheiro de estado visconde de Olinda *Grão-Cruz*.

Angelo Moniz da Silva Ferraz, Ananias de Oliveira e Sousa, Antonio Clemente Pinto.

- **O Auxiliador da Industria Nacional**, n. 1 (Julho/1852), p. 175-180.

AGRICULTURA.

A cultura do café, principal genero de nossa exportação, vae progressivamente crescendo com bastante proveito de nossos lavradores, e seu fabrico se aperfeiçoando visivelmente em muitos pontos da provincia.

Eu tinha já noticia de melhoramentos introduzidos em alguns municipios de serra acima. Tive porém ocasião de ir ha pouco tempo a Cantagallo, percorri parte de seu territorio, e pude então observar o desenvolvimento que ali apparece na cultura e preparo deste importantissimo producto.

Quer na maneira de proceder-se á plantação e a seu tratamento, quer no fabrico, póde-se afoutamente dizer que muitos de nossos fazendeiros já não seguem a antiga rotina de ser todo, ou quasi todo o serviço agricola praticado por braços, ou por um grosseiro machinismo.

Machinas das melhores que se conhecem, terreiros feitos com muita arte e cuidado, estufas mui bem preparadas, mais conveniente direcção e divisão do serviço braçal, tudo revela um adiantamento tal, que excedeu á minha expectação!

Fazendas ha que merecem o nome de normaes, e aqui confirmo, por meu próprio exame, o que por alto disse no relatório antecedente. Entre estas fazendas distinguem-se as do commendador Antonio Clemente Pinto, onde á par de grandes edificios de solida construcção, delineados com gosto e ordem, nota-se em vasto ponto o que acabo de expender.

Os despoldadores por elle empregados são mais bem acabados do que em geral costumam ser; os engenhos de socar são todos tocados por água e por meios de pilões aperfeiçoados, tanto por sua fôrma oval, como pela maneira por que são movidas as mãos; os ventiladores são dos melhores, e além de separadores, onde se opera a divisão do café, segundo os diversos tamanhos dos fructos, tem cada fazenda brunidores de ferro que servem de lustral-o, tornando-o mais limpo e mais liso pela fricção que soffre passando por um cylindro dentado.

Esta ultima operação, conhecida apenas em mui poucas fazendas, pois que em geral os nossos fazendeiros, para brunir o café, quando o querem melhorar, lançam ainda mão do uso de pilões, serve tambem para destruir todo o gérmen de vegetação, e por conseguinte para impedir a absorpção da humanidade, e assim concorre para consevar por mais tempo o aroma, e a côr dos fructos, que de outra sorte quasi toda se perde durante as viagens maritimas.

Tão vantajoso é semelhante processo que, informou-me o fazendeiro, a que me refiro, que no mercado o café brunido alcança em regra mais duzentos réis por arroba, sobre o que, embora sêcco e tratado com o meso desvelo, deixou todavia de passar por tal operação.

E é occasião de declarar que, levado da conveniencia de tornar este meio mais conhecido, de pô-lo ao alcance dos fazendeiros de outros lugares, não só o tenho indicado a algum, como a pedido destes mandei vir um modello desse instrumento por onde possam mandal-o fazer com facilidade.

Observei tambem melhoramentos nas estufas, que aliás ensaiadas em diversas fazendas, provaram mal, no entretanto que hão produzido mui bom resultado nos estabelecimentos de que me tenho occupado. É isto attribuido pelo engenheiro Van-Erven a haver nestas ventilação forçada pelo fogo, que dá entrada e renova o ar por chapas metallicas aquecidas convenientemente. Encontrei igualmente novidade nos terreiros que, como V. Ex. sabe, devem merecer um dos primeiros cuidados ao fazendeiro de café. A sua superficie é coberta de argamassa, formada de cal de pedra, areia e pó de tijolo, a qual é lançada sobre o terreno depois de nivellado, e calçado com pedras iguaes, cujos interstícios são cheios de cal e areia. Assim preparados ganham no fim de alguns dias solida consistencia, e não só evitam os inconvenientes dos que se fazem por qualquer dos outros modos conhecidos, mas tambem não exigem metade do dispendio necessario para os ladrilhados, ou lageados de cantaria, coo os que possuem alguns abastados fazendeiros de Pirahy, Barra Mansa, etc.

Estes e outros melhoramentos que omitto, têm sido seguidos em parte por diversos fazendeiros do municipio de Cantagallo, onde a introducção de machinas aperfeiçoadas vae-se estendendo á confecção de outros productos. Mencionei sómente o excellente moinho mandado vir de Nova Yorck, ora existente na fazenda do cidadão Raphael José da Fonseca Lontra.

É um dos moinhos excetricos de Rugow, que preparam, segundo fui informado, vinte alqueires de milho por hora, que moem o mesmo milho com o sabugo, que até agora considerado inutil, vêm a servir com grande proveito para a alimentação dos animaes e principalmente do gado cerdum.

A utilidade destes moinhos vae ainda mais longe, pois applicam-se em pilar o arroz com perfeição, em despoldar o café, em moer a mamona e outras sementes para azeite, e reduzem a pó a pedra para a extracção de metaes, e o tijolo para argamassa. Prestam-se a todo e qualquer motor, e apesar de serem de ferro, pôdem por seu tamanho ser facilmente transportados para o interior.

Não passarei adiante sem informar a V. Ex. que no intuito de generalisar a introducção destes moinhos, e constando-me que custa cada um delles nos Estados-Unidos 80 dollars, ou 160\$ rs. de nossa moeda, pouco mais ou menos, mandei encommendar doze, responsabilisando-se a provincia pelo seu pagamento, que na falta de verba especial será feito pela de eventuaes.

Tomei esta responsabilidade pela certeza que tenho de que nem um prejuizo della resultará á fazenda provincial, visto como serão distribuidos logo que chegarem pelos fazendeiros que indemnizarem o seu valor; e pelos pedidos que já me fizeram alguns a quem communiquei esta encomenda, calculo que muito poucos dias terão de ficar sem destino.

V. Ex. hade concordar comigo que não é a falta de meios pecuniarios que priva a maior parte de nossos agricultores de introduzirem machinas e instrumentos uteis; é principalmente o não terem delles conhecimentos, e muitas vezes a difficuldade de os obterem, e o receio de despesas em experiencias sem certeza de resultado. Creio pois que o governo presta á lavoura um importante serviço sempre que prudentemente usa do expediente de que lancei mão, e que espero seja approvedo pela assembléa provincial, onde têm assento muitos fazendeiros que reconhecerão por sem duvida esta necessidade.

Entre os melhoramentos adoptados em outros municípios em que se cultiva o café, não devo deixar passar desapercibidos os que tem feito em sua fazenda, na freguezia do Paty, o commendador Paulo Gomes Ribeiro de Avellar, que ali montou uma excellente machina de vapor, e introduzio notáveis aperfeiçoamentos.

O algodão herbaceo dos Estados-Unidos, cuja cultura apenas ha sido ensaiada, tem apresentado excellente resultado. Vi uma porção, que me foi remetida pelo commendador Camillo José Pereira de Faro, colhido em sua fazenda de Vassouras, e pude reconhecer a sua superioridade. A este fazendeiro devo uma porção de sementes que distribui.

Sei que tambem o barão de S. Gonçalo e outros já cultivam este genero, ainda que em pequena escala; e no propósito em que estou de ir todos os annos enviando a semente para diversos municípios, é de crêr que dentro em pouco tempo se generalise esta cultura, que póde vir a ser muito proveitosa.

A cultura do chá tem tido pouco desenvolvimento. Sei apenas que progride na fazenda do Paquequer, hoje do Dr. José Francisco Frougeth, onde fórma o principal genero de sua lavoura, e que Manoel Rodrigues Borges, tendo em terras de Pendotiba conseguido preparar o chá preto de ponta branca, ou *pekoe* com a perfeição do que nos vêm de fóra, obteve do governo imperial por decreto n. 921 de 28 de fevereiro do ultimo o premio de 10:000\$ rs. pela vilgarisação do seu processo, visto ser o introductor de uma industria nova no paiz. Sei tambem que se cultiva o mesmo genero em uma fazenda da serra do Capim, e em um ou outro ponto da provincia, mas em pequena quantidade.

Si dei tão boas noticias acerca da cultura do café, não posso o mesmo fazer a respeito da canna.

Soffre ainda esta planta o mal que mencionei o anno passado e para o qual por ora não se tem conhecido remedio efficaz. Trato de fazel-o estudar por pessoas que julgo habilitadas, a quem particularmente tenho consultado sobre este objecto, que merece nossa especial attenção, por ser o assucar o principal ramo da exportação de um dos mais importantes municipios da provincia, e onde os senhores de engenhos têm introduzido notáveis melhoramentos, despendendo consideraveis sommas com machinas de vapor, e outras próprias para o fabrico daquelle producto, além das duas que ali montou o engenheiro civil Prates, e cuja introduccão custou á fazenda provincial a quantia de 40:000\$.

Concluirei este artigo lembrando a V. Ex. a conveniencia de sollicitar da assembléa provincial a decretação de uma verba no orçamento para o anno próximo futuro especialmente destinada á compra de machinas, e a outros melhoramentos da agricultura.

A presidencia fará um uso prudente dessa autorisação e ficará habilitada para levar avante os desejos, que não póde deixar de nutrir, de auxiliar os nossos lavradores, que ainda luctam com tantos embaraços.

Nem esta medida deve causar receio pelo lado do dispendio, não só porque não será perdido, como mesmo porque é de crêr, que não passará, pelo que respeita ás machinas de méro adiantamento emquanto estas não forem empregadas.

São tão obvias as razões de utilidade da medida que indico, que escusado se torna desenvolvê-las.

- **O Auxiliador da Industria Nacional**, n. 1 (Julho/1852), p. 186.

Fui informado também, quando estive em Cantagallo, que o opulento fazendeiro commendador Antonio Clemente Pinto tem já plantados para mais de cem mil pés de café em uma das fazendas que de novo abriu de sociedade com o habil engenheiro Jacob Van-Erven, onde tenciona, assim que os cafezaes estiverem proximos a produzir, empregar não pequena porção de colonos, mandados engajar na Belgica e na Hollanda pelo dito engenheiro.

É de crêr, que os outros fazendeiros sigam este exemplo naquelle municipio.

Vasto territorio por cultivar ainda ali existe, dotado de muita fertilidade, de excellente clima, possuído por pessoas abastadas, que por certo não deixarão de querer tirar delle o util partido, que a par de vantagens seguras para os colonos espera obter o commendador Clemente Pinto.

Vi um calculo por este feito com bastante clareza, pelo qual mostra que sommando todas as despesas necessárias para a vinda dos colonos, seu estabelecimento, o valor das terras, os jornaes dos escravos que fizeram as derrubadas e plantarem o café, e enfim tudo quanto se tornar mister para montar a colonia, ainda assim pôde o proprietario contar com um lucro de 14%, ao passo que em nenhuma de suas fazendas cultivadas por escravos, apesar de muito bem reguladas, e coadjuvadas pelo clima e actividade, pôde nunca salvar mais do que o termo médio de 8 por cento annualmente.

E note-se que para uma de nossas fazendas pode salvar 8 por cento cumpre que a cultura seja a do café, e ainda mais que se reunam ad condições favoraveis que se dão em Cantagallo, com especialidade nas propriedades daquelle fazendeiro.

- **O Auxiliador da Industria Nacional**, n. 4 (1855), p. 207-208.

CORRESPONDENCIA.

Illm. Sr. Dr. Manoel de Oliveira Fausio

Dignissimo Secretario Perpetuo da Sociedade Auxiliadora da Industria Nacional.

No Periodico que publica a Sociedade, de que tenho a honra de ser membro effectivo, no n. 3 de Setembro do corrente anno, se acha transcripto o que em um jornal de agricultura publicado em França esteve sobre o estado agricola do Brazil o Exm. Sr. José de Araujo Ribeiro ex Ministro do Brazil em França.

Diz esse Sr. que a cultura e beneficiamento do café tem feito poucos progressos n'este paiz, que se ensaiarão despoldadores e estufas sem bom resultado etc. etc. Para rehabilitar esta arguição, e esclarecimento da sociedade, rogo de informar a mesma que neste municipio tenho mandado contruir 22 estufas da minha invenção, dundadas sob o principio de uma correnteza de ar, que travessando por varias chapas metalicas aquecidas, se põe em contacto com grande numero de taboleiros moveiços carregados com café. Satura-se da humidade, e pelo seo menos pezo especifico se eleva em uma alta fuminé para se perder na atmosphaera. Estas estufas funcionão ha sete annos com o melhor resultado possivel, gastando pouca lenha, e seccando o café sem ser preciso mexel-o com muita igualdade. Destas, existem quatro nas minhas fazendas, treze em diversas que eu dirijo, pertencentes ao Exm. Sr. Barão de Nova Friburgo uma na do Sr. Rafael Ignacio da Fonseca Lontra, duas na de Troubat e Clemente, e duas na de Clemente e Bellieni. (O que se pôde verificar no Almanack de Laemmert). Além deste consideravel melhoramento, as mencionadas fazendas, e muitas outras do Municipio que ás imitarão, possuem terreiros de pedra cobertos com argamassa, que coadjuvados com as estufas secção todo o café das colheitas que em algumas passa de 30 a 40 mil arrobas por anno. Nas mesmas fazendas além de muitas maquinas para o preparo dos misteres do uso

domestico, trabalho movidos por agua com força de acção directa, e reacção, engenhos de pilões, ribas, despoldadores aperfeiçoados, que despoldão 1200 alqueires de caé por dia, ventiladores, separadores para limpar e igualar o grão, burnidores continuos da minha invenção, que lustrão o café sem quebrar, com a ultima perfeição.

A mesma cultura tem melhorado consideravelmente pelo roteamento das fazendas; travessando pelos cafezaes a pequenas distancias nos encostos das montanhas caminhos bem feitos e nivelados, o emprego de carros de eixo fixo puxados por burros, escorregadores de madeira para descer o café das montanhas altas e ingremes; o emprego de braço livre e intelligente, dos quaes trabalham mais de 600 individuos nas mencionadas fazendas; estes e outros muitos pequenos aperfeiçoamentos tem facilitado o trabalho e augmentado o producto relativo. Em tempos passados calculava o lavrador que cada homem só podia tratar e colher o producto de mil arbustos de café, e plantar os necessarios viveres para o consumo, quando hoje com menos trabalho o producto mais aperfeiçoado em identicas circunstancias trata e colhe o que produzem 5000 arbustos.

O café das mencionadas fazendas como é notorio, é sempre vendido pelos mais altos preços do mercado na côrte; e pequenas parcellas que se mandarão para Europa forão achados iguaes as melhores qualidades de Jamaica, Java e Ceylão.

A vista do exposto, jugo que a cultura do café no Brazil não merece o epitheto de estacionaria.

Se V. S. julgar qye este pequeno esclarecimento merece a publicidade, rogo queira dar-lhe a redacção conveniente, por ser producto de um estrangeiro que não conhece bastante a lingua Brasileira; com o que obrigará quem é com consideração.

De V. S.

Attento venerador e criado

Jacob van Erven.

Cantagallo 28 de Novembro de 1855.

- **O Auxiliador da Industria Nacional**, n. 1 (1858), p. 103-112.

INDUSTRIA.

Preparação do café.

(Vide o auxiliador do mez de dezembro de 1853.)

Pruefect alles und das Best behaltet. (1)

ARTIGO III.

METHODOS DE SECCAR CAFÉ.

I.

Bem pouca experiencia é sufficient para ensinar que a qualidade do producto e consequentemente o seu preço no Mercado, e bem assim a maior ou menos quantidade de services necessaries para a preparação de café, depende principalmente da perfeição do methodo usado para o seccar. O interesse do producto deste genero exige por tanto imperiosamente que se empregue serios cuidados n'este preparo, e que invide suas forças para alcançar a maior perfeição possivel. Vamos pois considerar as differentes aneiras de seccar café, suas vantagens e defeitos, e ajuntar algumas propostas para melhorar este importante trabalho da lavoura do café.

II.

Os *terreiros* naturaes com algum preparo quase geralmente usados para este fim, são pouco dispendiosos. Para servirem bem é necessario:

1° Que elles estejam desembaraçados dos lados de Leste Norte e Oeste, podendo assim receber toda a acção do sol (*) no decurso do dia inteiro. O tempo necessario para seccar café n'um terreiro em má posição poderá exceder ao dobro do tempo preciso n'um terreiro de conveniente posição.

(*) (1) A agricultura do paiz deve ao author, além da *Estufa* que forma o assumpto do presente artigo, a descripção e os desenhos de uma maquina de preparar o café e de outra para ralar toda a sorte de raízes, inclusive a da mandioca. (Nota do redactor).

2° Que a localidade dos terreiros seja sêcca e afastada dos rios, lagos, etc., e de todas as exhalações humidas.

3° Que a sua superfície esteja bem unida, compacta e dura. Se a terra do logar é solta e arenosa deve se ajuntar argila e misturando-a apertal-a bem com soquetes ou rolos bem pesados para assim obter a solidez desejada.

4° Que esteja na visinhança, ou melhor, contiguo aos armazens em tulhas e ao engenho que occupa convenientemente o lado do Sul do terreiro.

5° Que tenha um declive de 3 a 4 por cento. Segundo ás exigencias da localidade pôde-se dar este declive a um só ou a mais lados; é preferivel porém dal-o somente do lado Norte.

6° Que por meio de valletas nos limites dos terreiros, para dirigir as aguas pluviaes a logares determinados, aonde se estabelecem cercas ou crivos para reter o café transportado pelas chuvas repentinas. As aguas pluviaes provenientes dos telhados e morros proximos devem-se desviar dos terreiros.

Em algumas fazendas tem-se construido terreiros artificiaes com argamassa de cal, cimento hydraulico ou asfalto. É certo que com estes terreiros se consegue maior aceio, mas esta vantagem ao corresponde ao avultado custo de taes terreiros, que nem por isso estão insentos dos inconvenientes inherentes aos terreiros em geral, que são:

1° Dependencia absoluta do tempo, o qual tornando-se chuvoso e estando o café quasi sêcco, põe o lavrador em sérios embaraços, dependencia esta tão imperiosa que com tempo desfavoravel não é possivel produzir cafés de qualidade superior. Não se pôde livrar o café de chuvas repentinas, principalmente não se achando os trabalhadores na visinhança. Este inconveniente é sobretudo muito sentido em plantações que dão colheitas tardias por terem logar estas colheitas na estação chuvosa ou perto d'ella.

2° Necessidade de uma grande quantidade de serviços braçaes para estender e remecher por repetidas vezes, e recolher o café, cujos serviços augmentam em grande escala não sendo o tempo propicio. As reparações e concertos annuaes, cauzados pelas chuvas, vegetações, etc., de que mesmo os terreiros artificiaes nem sempre estão livres, reclamam tambem muitos serviços.

3° Demora prolongada deste trabalho, que pôde durar segundo as circumstancias influentes (qualidade e posição de terreiro, tempo, estado do café colhido, etc.) 20 dias até 3 mezes.

4° Maior ou menos falta de aceio n'este serviço que resulta do estado imfeito dos terreiros.

5° Facilitar os roubos.

III.

Taboleiros se empregam ás vezes para seccar café e são costruidos de quatro taboas estreitas engradadas ao alto. Este rectangulo assim formado sustenta um assoalho feito de esteiras de taquara ou de tamboinhas finas, ficando este assoalho algumas pollegadas mais baixo de que as bordas superiores da grade, para assim obstar ao derramamento do café. Sobre os terreiros tem os taboleiros as vantagens seguintes:

1° Trabalho mais aceiado, não podendo o café se misturar com terra, pó, etc., como acontece facilmente nos terreiros, principalmente sendo estes malfeitos.

2° Poder-se aproveitar o sol logo que apparece, sendo desnecessario esperar até que os terreiros fiquem enchutos.

3° Com facilidade e em pouco tempo póde-se recolher os taboleiros com café debaixo de uma coberta, ponto este de grande alcance havendo chuvas repentinas.

Mas infelizmente estas notaveis vantagens não compensão os grandes inconvenientes ligados ao emprego de taboleiros, e que são:

1° Os taboleiros assim como os terreiros, sómente com bom tempo podem prestar serviços.

2° Empregando-se esteiras de taquara em lugar de taboas finas para o assoalho, é summamente penoso e demorado o trabalho de mecher e mudar o café.

3° Sendo necessario expor os taboleiros ao sol mais forte possível e estando estes ao mesmo tempo em contacto com as evaporações humidas que emanam do café e do chão, é impossivel achar qualidade de madeira que resista a esta dupla e simultânea influencia do sol e da humidade; a força que empenna as madeiras é tal que arranca pregos e parafusos; as peças quebram ou racham e não conservam a sua figura primitiva. Quando acontece assim com os taboleiros que se recolhem chovendo ou estando a atmosphaera humida, como ficarão os trilhos de páo (propostos pelo finado Agostinho Rodrigues Cunha e Antonio da Silveira Caldeira para facilitar os movimentos dos taboleiros) estando continuamente expostos ao ar livre e a todas as fazes do tempo? (1)

(1) Se os taboleiros merecessem recommendação, podia-se bem prescindir de taes dispendiosissimos trilhos de madeira, dando-se á um dos taboleiros quatro rodas altas. Em cima deste se poriam com pretesa cinco outros sem rodas, mas com 4 pernas que servem para alteal-os do chão quando estão nos terreiros e para engradal-os quando sobrepostos para os recolher, formando assim uma pilha de seis taboleiros, dos quaes sómente o mais baixo tem rodas. Composta a pilha facilmente é assim a mesma levada ou rodada para o telheiro ou coberta.

4° Mas sobretudo é o custo dos taboleiros que absolutamente desaconselha o seu uso, mesmo para café despulpado, coo prova o seguinte calculo fundado sobre experiencias positivas: um taboleiro com comprimento de 10 palmos sobre 8 de largura (construil-os com dimensões maiores é diffcultar extraordinariamente a lide com elles) leva uma porção de café despulpado sendo estendido em grossura de uma pollegada, que depois de prompto da 1 ½ arroba e uma pilha de 6 taboleiros com assoalho de taboas finas, sendo o taboleiro mais baixo provido com 4 rodas grandes, sendo contruidos com conveniente economia custa ao menos 50\$ rs. Os taboleiros poderão servir 5 ou 6 vezes no anno e uma pilha sécca assim annualmente 45 ou 54 arrobas; para uma exportação de 5 mil arrobas precisaria-se por tanto 100 pilhas que importariam em 5 contos de réis, e muito mais alto se eleva esta despesa empregando os trilhos acima mencionados, importe este que passa muito além do custo de uma boa estuffa que a todos os respeitos deve merecer preferencia como explicará o que segue.

Estuffas. – Chamma-se assim um arranjo de seccar qualquer objecto n'um espaço fechado, por meio de fogo ou vapor. Empregando-as na preparação de café consegue-se as vantagens seguintes:

- 1° O maior aceio possível.
- 2° Trabalho em lugar abrigado.
- 3° Grande economia de serviços braçaes e de tempo.

4° Independencia absoluta das vicissitudes da atmosphaera, e com isto possibilidade de produzir sempre qualidades superiores de café, sendo este colhido convenientemente. Com mais ou menos razão e verdade tem-se objectado ao uso das estuffas, de mui variada construcção até agora conhecidas e experiementadas, o seguinte:

1° As estuffas custam mais de que terreiros e taboleiros. A respeito dos últimos não tenho essa opinião.

2° São insalubres, soffrendo os trabalhadores o mesmo calor ao qual o café é exposto.

3° Não livrar do trabalho de mecher o café durante esta manipulação.

4° Não dar sahida franca ás evaporações.

5° Não poder facilmente obter e regular o grande calor necessario.

6° ser nocivo á boa qualidade do producto. O Sr. Caldeira se se apoiar em factos era desta opinião, mas não os Srs. Cunha e G. Constant, tendo este ultimo, como declarou em um folheto, servindo-se com feliz exito durante o espaço de 25 annos de uma estuffa de sua invenção para este mister; e para provar que as estuffas de maneira nenhuma prejudicam a boa qualidade de café, e que ao contrario só com ellas se póde conseguir qualidades superiores e proprias a supportar longas viagens sem manifestar alterações perniciosas, temos o exemplo irrespondivel do café mocca o mais estimado nos mercados. Para naturalisar essa preciosa planta em nosso paiz, mandei vir uma porção, mas fui mal succedido n'essa plantação, apesar de ter tomado todas as precauções possiveis, e consta-me que todos que fizeram iguaes experiências tiveram i nesni resultado, e porque? O fogo das etuffas destruiu n'este café a força germinativa. O aspecto, a consistencia e a soada (o tom que se percebe deixando cahir estes grãos n'um objecto duro) mostram com evidencia ter passado este excellent café pelo calor de uma estuffa. Assim estou convencido que longe de haver inconvenientes no emprego de estuffas é em contrario aconselhado seu uso a todos os respeitos, uma vez que haja producção annual maior de duas mil arrobas. Os beneficios avultarão mais do que os juros do capital e o mais necessario para essa construcção e a sua conservação. Estabelecimentos ruraes que produzem menos venderão com vantagem seus café, logo que forem colhidos, a outros que tem estuffas e o mais necessario para a completa preparação de café, e estas transacções serão facilitadas por multiplas estradas que se estão fazendo. (1)

(1) Muito ganhariam os fazendeiros e o paiz em geral, se pudessem concentrar todas as suas forças e atenções somente na lavoura e não serem obrigados a espargir seus serviços braçaes e cuidados em occupações que devem ser alheias á cultura como, por exemplo, os transportes e a preparação do café. Uma fabrica em ponto grande alimentada com cafés de muitos e entregues como são colhidos, póde facilmente aproveitar os productos accessorios, e trabalhando com maior perfeição estabelecer preços de preparação muito diminutos (V. os artigos I e II – preparação de café, mez de setembro de 1853 deste jornal) e lucrar ainda muito, o que de certo não é possível com estas muitas fabricas pequenas actualmente usadas, e da mesma maneira os transportes serão executados com mais vantagem por empresarios próprios de que pelos fazendeiros. Aqui, como em geral, verifica-se o axioma incontestavel – que a divisão do trabalho é a muitos respeitos vantajosa a todos.

Devendo-se preferir as *estuffas* aos outros meios para secar café, procurei uma construcção que, tendo todas as vantagens acima notadas, e que facilite extraordinariamente a necessaria inspecção a respeito do trabalho e da indispensavel vigilancia a respeito da boa arrecadação do producto sem manifestar nenhum dos defeitos apontados. Penso ter isto alcançado, exceptuando-se o primeiro ponto isto é o custo que todavia é diminuto em proporção de sua utilidade. Offereço no desenho junto o resultado das minhas pesquisas. Apesar de julgar que com bom exito pôde-se executar essa obra tal e qual a risquei, com tudo o habil e circumspecto technico, e tal deve ser o constructor dessa estuffa, nunca imittirá servilmente, mas examinará tudo e conservará o melhor. As circumstancias locais, etc., variam ao infinito, e a estas deverá ser accomodada essa obra, que passo a explicar.

Trabalho. – A moega (1) recebe o café (despolpado ou não) que por meio do registro e rolo de alimentação, proporcioalmente e de modo uniforme, entra pelo canal (2) no cylindro superior (3); este estando inclinado e virando-se vagarosamente leva-o pelos canaes (4 e 5) ao cylindro inferior (6), o qual dando as mesmas voltas e com a mesma inclinação em sentido inverso conduz o café pelo canal (7) para fóra da estuffa no mesmo lado aonde entrou. D’ahi o café, então já sêcco, será transportado ou ao engenho ou ás tulhas, e no caso de precisar ainda expulsar humidade, será pela segunda vez (por meio de um rosario ou outro apparelho mais simples) levado á moega d’onde percorrerá outra vez a estuffa.

Movimentos. – O eixo (13) que no risco está collocado acima do nivel do chão, mas que tambem pôde ser situado acima da estuffa no vigamento do edificio ou em qualquer outra posição conveniente, é movido por um eixo de ferro que não indiquei no risco e que é o motor geral de todas as machinas e apparelhos desta fabrica. Por meio de correias, tambores, polés e um par de rodas dentadas angulares (15) communica este eixo (13) a rotação ao cylindro inferior, tendo os differentes tambores e rodas proporções e arranjos taes que os cylindros podem girar com 1 a 6 e mais voltas por minuto, e tambem sendo preciso, podem ser privados instantaneamente de todo movimento. O cylindro inferior move o superior mediante duas rodas angulares (16) iguaes em sentido inverso.

O rolo de alimentação (14) na moega é igualmente movido pelo eixo (13) e dará 10 voltas por minuto. É indifferente se der algumas voltas mais ou menos.

Fogo. – É essencial poder-se facilmente graduar a intensidade do calor e por isso o fogão, o cinzeiro e a chaminé, cuja altura passará a do telhado, estão providos com portas e registros de ferro. O calor regular-se-ha por meio de um thermometro de maneira que não exceda nos cylindros a 150 grãos da escala centesimal.

É evidente que da velocidade dos cylindros, da quantidade do café que entra na estuffa e do grão de calor da mesma depende o resultado do trabalho, e que estes devem ser variados segundo o estado do café que tem de ser preparado. A construcção desta estuffa offerece summa facilidade para operar essas variações necessarias instantaneamente.

Esta exposição e o desenho junto explicarão sufficientemente a obra proposta. Observo mais o seguinte:

1° Os cylindros serão feitos de folha de ferro com a grossura de 1 a $\frac{1}{2}$ linha da escala ingleza.

2° As paredes de tijolos que fecham os topes da abobada são de construcção ligeira, de maneira que podem ser facilmente desmanchadas e recompostas para inspeccionar o interior da estuffa, ou ainda melhor será substituir estas paredes dos topes por portas de ferro fundido.

3° A abobada tem no meio da obra um reforço para melhor sustentar a chaminé. Neste reforço acham-se, em quaisquer dos lados, segundo a conveniencia da localidade, as portas para o fogão e para o cinzeiro.

4° Acho superfluo explicar todas as minuciosidades desta obra, somente menciono, além do acima dito, que, por meio de portinholas, não indicadas no desenho, se poderá chegar facilmente aos agulhões dos cylindros, e que para untal-as será empregado, em lugar de

azeite, pó de plumbagina convenientemente preparado, para cuja preparação poderão servir os restos dos cadinhos pretos dos ourives. Estes fragmentos serão pulverisados, lavados, seccados, e passados por uma peneira finissima de seda.

5º Calculo o custo desta estuffa (edifício, transportes necessarios e estabelecimento da força motriz excluidos) em trez a quatro contos de réis.

Estou convencido que esta estuffa assim construida prestará grandes serviços ao fabrico de café e que sobre todas as outras conhecidas ou experimentadas esta tem todas as vantagens do trabalho continuo (não se perde tempo e serviços no depositar e tirar o café do espaço aquecido), progredindo o acto da dessecação da maneira mais regular e uniforme possivel por estar o café, desde a entrada até a sahida, em movimento (em aspiraes) nunca interrompido; comtudo não presumo de maneira alguma que este plano não seja susceptível de utilissimas modificações. Meu fim é provocar os melhoramentos possíveis n'este tão importante motor de riqueza publica; muito mais de que estes artigos destacados serviria para isso um compendio completo que trate da cultura e fabricação de café, illustrado com muitos desenhos, o qual deve conter uma descripção minuciosa dos nossos patrios processos, ajuntando propostas para a cultura e preparação de café que a sciencia unida á uma effectiva e rasoavel pratica ensina e aconselha, e finalmente observações geraes a respeito da producção, commercio e consumo desde genero. Apello para aquelles homens com estudos scientificos que estão dirigindo grandes estabelecimentos desta qualidade, pra que aproveitem essa magnifica posição para preencher esta tão sentida lacuna com que farão um grande serviço ao paiz.

Engenhoco, em maio de 1856.

Post-scriptum. – A grande demora que houve no imprimir d'esta memoria, foi causada pela perda do desenho durante a redacção transacta. Soube n'este tempo com muito prazer que o Sr. Jacob Van Erven emprega com muita vantagem estuffas para seccar café em suas fazendas e nas dos seus vizinhos; estas estuffas são da invenção deste illustrado cavalheiro e as principaes peças destas estuffas são taboleiros que descançam sobre eixos (á bascule) e que podem ser inclinados para facilitar o descarregar.

Engenhoca, em março de 1858. – *Guilherme Benjamin Weinschenck.*
Jornal do Commercio, ano 35, n. 112 (22/04/1860), p. 1.

COMMUNICADO

Estrada de ferro de Cantagallo

A inauguração do serviço de uma estrada de ferro e sua abertura ao transito publico é sempre um facto de alta importancia na vida economica dos povos e um grande passo no caminho da civilisação e do progresso.

Registramos, pois, o dia de hoje, como assignalando o principio de uma éra de melhoramentos e vantagens para a parte da provincia do Rio de janeiro mais directamente interessada na linha ferrea do Porto das Caixas á raiz da serra de Cantagallo, pela qual terão muitos municipios imporantes de expedir os seus valiosos produtos agricolas para o grande mercado da côrte.

Apezar da sua extensão comparativamente pequena, visto não exceder por ora de seis e meia leguas, vai o caminho de ferro do Porto das Caixas prestar grandes serviços á lavoura da provincia com o fácil commodo e rapido transporte dos seus productos. Mas, para que os grandes benefícios dessa estrada de ferro sejam aproveitados convenientemente, é indispensavel que na sua estação terminal não haja o menor embaraço ou difficuldade na expedição dos productos que são trazidos pelos comboios, de modo a não perder-se com a demora na estação tudo quanto se havia ganho com a rapidez e commodidade do transito. Esta consideração não terá por certo escapado nem aos dignos directores da empresa, nem ao governo da prouvincia, que é o maior accionista, e consequentemente o primeiro interessado na sua prosperidade.

Chegados os productos pelo caminho de ferro do Porto das Caixas, é condição essencial para a prosperidade da empresa que elles sejam logo expedidos para o mercado da côrte. Infelizmente, porém, a via fluvial não se presta áquelle *desideratum*. O rio do Porto das Caixas, tributario do Macacú, tem em grande parte do anno tão pouca agua que contar com elle para a expedição regular dos productos vindos pelos comboios seria condemnar a estrada de ferro a um deploravel atraso. É pois forçoso procurar no rio Macacú um ponto sempre accessivel á navegação, de modo que não sejam preteridas as necessidades vitaes da empresa e do publico.

Foi em attenção e reconhecimento desta verdade que na assembléa legislativa provincial se fez passar uma lei autorisando a construcção de uma estrada com trilhos para carros puxados por animaes, a qual permitiria da estação do caminho de ferro no Porto das Caixas para um ponto na margem do Macacú em que se pudessem achar as condições necessárias á existencia de uma navegação regular para o transporte de passageiros e mercadorias, porque, em empresas de viação maritima ou terrestre, a regularidade, ou antes a pontualidade, é um poderoso alimento de vida e engrandecimento.

Mas, cumpre dizê-lo sem reбуço, a estrada de trilhos para carros puxados por animaes não satisfaz de modo nenhum as necessidades da empresa, do governo provincial e do publico. Não é preciso demonstrar que o interesse de todos está em que a mercadoria chegue logo ao ponto do embarque, sem os prejuizos e inconvenientes das baldeações.

Parece-nos pois uma lembrança infeliz querer que o passageiro e a mercadoria, tendo aproveitado as vantagens do vapor, voltem depois á dependencia do serviço animal. Assim a primeira e mais urgente necessidade da estrada de ferro do Porto das Caixas é a sua continuação até Villa-Nova, ponto de embarque facil e sempre prompto. Ahi o rio Macacú é largo e fundo, e a sua margem perfeitamente adequada aos serviços que della se possam requerer.

O terreno do Porto das Caixas até Villa-Nova é plano, e afiança-nos pessoa habilitada que as duas leguas de estrada que medeião entre os dous pontos podem construir-se talvez em seis mezes, e com despeza mui diminuta, conforme os calculos e reconhecimentos de um engenheiro da empresa, o qual achou o terreno, por assim dizer, preparado para receber os trilhos, havendo apenas necessidade de insignificantissimos córtes e aterros.

Ácresse ainda que os materiaes que sobejárão ao empresario as machinas, ferramentas e os operarios de que se servio na construcção da linha se achão já no lugar, o que muito concorre para a barateza da construcção do complemento da estrada até Villa-Nova.

Se as locomotivas não vierem até este ultimo ponto, cremos que a estrada de ferro de Cantagallo ha de achar-se muitas vezes em serios embaraços, e que sua prosperidade será

ephemera, o que a tornará um duro encargo para a provincia, visto como, além de grande accionista, garante ella 7% de juros. Se a empresa não caminhar bem, as suas desventuras pesarão em primeiro lugar sobre a provincia.

Em resultado é nossa firme convicção que a estrada de ferro de Cantagallo carece enviar em promptidão para a côrte os produtos de nossa lavoura; e para isso se conseguir é força continuar a estrada até Villa-Nova, combinando ahi o serviço da navegação a vapor da companhia União Nitheroyense com a chegada e partida dos trens do caminho de ferro.

No interesse de todos não podemos deixar de recommendar este objecto á seria consideração do governo provincial e dos administradores da empresa, que muito desejamos ver caminhar e florescer.

- **A Actualidade**, n. 77 (25/04/1860), p. 2.

Teve lugar a 22 do corrente a inauguração da estrada de ferro de Cantagallo com a assintencia de SS. MM. Imperiaes, e no meio de um grande concurso de povo de todas as classes.

A festa industrial, segundo informam os jornais diarios, esteve brilhante e animada. A estrada, des do Porto das Caixas até a raiz da serra de Friburgo, percorre 25 milhas. Foi concluida, na fórmula do contracto, dentro do praso de 30 mezes; custou á companhia 2,080:000\$. Por occasião da inauguração da linha ferrea de Cantagallo foi offerecido na estação do Porto das Caixas pelo Sr. barão de Nova Friburgo á SS. MM. Imperiaes um esplendido jantar de 250 talheres.

Por decreto de 23 do corrente o Sr. barão de Nova Friburgo teve mercê das honras da grandeza.

- **Courrier du Bresil**, ano 7, n.18 (29/04/1860), p. 4.

A L'OCCASION DE L'INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DE CANTAGALLO.

La locomotive.

I.

Prompte comme le vent, vole locomotive,
Trace le noir sillon de ton panache épais
Et partout du progrès, que le bienfait te suive,
Répandant sur les pas l'abondance et la paix.

Offre au monde étonné, dans ta course rapide,
Les trésors inconnus de ces pays nouveaux,
Que, sous la main de Dieu, la nature splendide
Prounet avec usure à de nobles traveaux.

Du Brésil qui s'éveille à ton sifflet magique,
Les glorieux destins vont bientôt s'accomplir,
Et déjà de l'Europe, à travers l'Atlantique.
On entend dans la brise une voix sympathique
Pour l'animer et l'applaudir.

II.

Prompte comme le vent, dans ces fertiles plaines,
 Conduis le légions d'utile travailleurs,
 Et qui'étrangers, venus de leurs terres lointaines,
 Ils deviennent bientôt frères par les labeurs.

Non, le ciel créateur des merveilles sans nombre,
 Qui frappent les regards du voyageur charmé
 Certes n'a pas voulu qu'en une éternelle ombre,
 Ce germe de grandeur restât inanimé.
 Lorsqu'un jour Il guida vers ce fecund rivage,
 L'esprit audacieux des grands navigateurs,
 Il voulut que, domplant la nature sauvage,
 L'homme fertilisât ce nouvel héritage
 Sous le sillon dès laboureurs.

III.

Prompte comme le vent, apporte en récompense,
 Pour tous ces éléments de futures grandeurs,
 De l'ancien continent la longue expérience,
 La noble activité de ses arts producteurs.

Quel empire, comblé des dons de la nature,
 Por le travail humain fut jamais mieux formé?
 En existe-t-il un où la main soit plus sûre
 De trouver en fouillant un trésor renfermé?
 Possesseur, à lui seul, des biens que sur la terre
 En cent climats divers le ciel a divisés,
 Le Brésil, embrasseut l'un ou l'autre hémisphère,
 Convie à son banquet la race humaine entière,
 Sur ses bords si favorisés.

IV.

Prompte comme le vent, mène en cette contrée
 D'intrépides colons, à son appel venus,
 Et qu'en leur ame un jour de bonheur enivrée,
 Ils chérissent ces champs trop longtemps méconnus.

Montrez-vous à leurs yeux, richesses infinies,
 D'un monde à son berceau, gage pour l'avenir,
 Puissent dans leur travail leurs familles bénies,
 Pour prix de leur courage un jour vous obtenir!
 Car, quels que soient les biens que Dieu dans sa puissance,
 En son oeuvre ait daigné sous nos pas enfouir,
 C'est par les seuls efforts de sa persévérance
 Qu'à l'homme il est donné de nourrir l'espérance
 De pouvoir enfin en jouir.

V.

Prompte comme le vent, va dans ces solitudes
 Forter le feu du ciel en tes flancs rentermé ;
 Et qu'à la suite alors d'heureuses multitudes
 En leur sein, grace à toi le trouvent allumé.

Imposantes forêts, écartez vos ombrages,
 A quoi bon abriter, sous vos rameaux épais,
 Vos serpents venimeux, vos peuplades sauvages
 Qui ne connaissent par les douceurs de la paix
 Arbres géants, tombez, mais tombez sans maudire
 Le sort auquel nos bras veulent vous admirer,
 Arbres géants, soyez ces grands mâts de navire
 Forêts de l'industrie, ou chacun vous admire,
 Tombez, mais pour vous relever.

VI.

Prompte comme le vent, fidèle messagère,
 Des bouts de l'univers viens porter en retour,
 Les utiles produits de la terre étrangère
 A ce sol généreux qui leur donna le jour.

Entrouvrez vos replis, entrailles de la terre,
 Des métaux enviés séjour mystérieux ;
 Séchez, lits de torrent, où [fuyant] la lumière
 L'éclat du diamant sait se cacher aux yeux.
 Donnez votre splendeur aux rois, aux grands du monde,
 Et que votre produit du palais au hameau,
 Soit de prospérités une source féconde,
 Dont l'eau fertilisante à [illegible] pressés monde
 Le soi qui fut votre berceau.

VII.

Prompte comme le vent, pénètre sans relâche
 Partout où l'oeil humain pourra le diriger ;
 Plus prompt que le vent, [fais] dans ta noble tâche
 Que tout bras sur ces bords cesse d'être étranger.

Fleuves impétueux dont la rive impuissante,
 Dans votre cours [fougueux] ne peux vous contenir ;
 Que votre onde en son lit enfin obéissante
 Par d'utiles travaux puisse se maintenir !

Et que mille affluents, sur votre long passage,
 D'un peuple industrieux couronnant les efforts,
 Portent vers l'Océan, fier d'un si noble hommage,
 Aux flancs de ces vaisseaux qui peuplent son rivage,
 Le riche tribut de vos bords.

VIII.

Prompte comme le vent, de ce glorieux rêve,
 Que ta puissance fasse une réalité ;
 Tout t'accueille en ces lieux: le peuple qui se leve,
 La couronne, les lois, la sainte liberté !
 Porte surtout au coeur de cet immense empire
 L'amour d'un souverain, père au front couronné.
 Dont le coeur généreux ne bat et ne soupire,
 Que pour se voir d'heureux sans cesse environné,
 Et que, plein de respect pour un si rare échange,
 D'éternelle union entre peuples et rois,
 Le monde émerveillé de ce spectacle étrange,
 Aux échos du Brésil répétant sa [lo?ange],
 Fasse éclater sa grande voix.

IX.

Prompte comme le vent, pars donc, locomotive,
 Trace le noir sillon de ton panache épais,
 Et parton du progrès que le bienfait te suive,
 Répandant sur les pas l'abondance et la paix.

L. de Geslin.

L'Illustration, Journal Universel, ano 35, n. 903 (16/06/1860), p. 383.

Inauguration du chemin de Cantagallo

Au Brésil.

Le Brésil se distingue, depuis quelques années, par ses aspirations vers les grandes entreprises industrielles.

Des voies ferrées partant des points importants de ce vaste empire, pénétrant dans les fertiles régions qui n'attendent que le travail humain pour lui rendre le bien-être et la richesse, sont à coup sûr un des plus efficaces moyens pour favoriser la colonisation.

C'est à la récente inauguration de l'une d'elles, dans l'opulente province de Rio de Janeiro, que nous demanderons à nos lecteurs la permission de les transporter.

Nous ne tenterons point de tracer à leurs yeux le tableau ravissant de la baie de rio : arrivons, sans retard, au port de *Sampaio* où doivent débarquer les invités à l'*inauguration du chemin de fer de Cantagallo*.

Depuis longtemps cette intéressante localité, l'une des plus riches en café, cette californie toujours croissante du Brésil, habitée par de riches *fazendeiros* et par une colonie européenne, que fait prospérer une température en harmonie avec son origine, éveillait la sollicitude du gouvernement, au point de vue de la facilité des communications, lorsque des capitalistes et propriétaires influents de l'endroit conçurent l'heureuse idée de former, sous leur

responsabilité, une Société anonyme pour la construction d'une voie ferrée, reliant le port d'embarquement au port de la *Serra de Fribourg*.

Cette pensée, pleine d'avenir, fut accueillie avec enthousiasme par le gouvernement provincial, l'intérêt du capital garanti par lui, et trente mois après la célébration du contrat, grâce à cette généreuse initiative, grâce surtout à l'infatigable activité de M. le viconte de Barbacena, gérant de l'entreprise, ainsi qu'à l'abileté des ingénieurs Cox at Williams, lu public, étonné, apprit qu'allait avoir lieu l'ouverture d'un nouveau chemin de fer, sur un parcours de 25 milles.

Au jour désigné, 22 avril dernier, une foule nombreuse s'était portée vers les abords de l'embarcadère, établie au port *das Caixas*, petite ville pittoresquement située sur une éminence dominant la rivière où de nombreuses barques reçoivent les cafés qui descendent de Cantagallo.

L'étonnement des habitants de la campagne accourus à cette fête, les pavillons flottants au souffle d'une douce brise sur les embarcations de la rivière, sur les arcs de triomphe, sur la chaussée qui les précède, la noire fumée des locomotives, annonçant au loin la présence du moderne Titan, la vapeur, au milieu de ces jeunes contrées à peine écloses à la vie de la civilisation, la sérénité d'une des plus belles journées des tropiques, le paysage mouvant où la nature paraissait sourire aux plus légitimes espérances, et, par dessus tout, le concours auguste de Leurs Majestés Impériales, qui semblent se multiplier pour encourager tous les efforts tendant à la félicité publique, tout donnait à cette scène vraiment touchante un cachet de grandeur et de simplicité.

Bientôt le bruit des cloches, les détonations des fusées, annonçaient que la cérémonie de la bénédiction venait d'avoir lieu, et, peu d'instant après, le train impérial prenait son essor, au milieu des hurras enthousiastes de la multitude.

Baron de Geslin.

A figura se encontra na página 385 com a seguinte legenda : « Inauguration du chemin de fer de Cantagallo, au Brésil. – D'après un dessin envoyé par M. le baron de Geslin ».

- **O Regenerador**, ano 2, n. 8 (15/04/1861), p. 3.

Questão portuguesa. – De vez em quando nas nossas folhas da manhã surge a questão portuguesa, sustentada por grande numero de correspondentes; a questão portuguesa é o chamado *trafego de brancos*, ou a guerra a colonização. Ha muitos desses Srs. que não querem para seus patricios os desgostos e os soffrimentos a quem tem elles sido expostos nesta terra inhospita e selvagem, e por isso o seu patriotismo invida todos os esforços das mais habéis pennas para esclarecer os que tiverem a tentação de para aqui vir. Infelizmente não entra nessa saneta cruzada o Sr. barão de Moreira, consul portuguez; e pois severissimas contas lhe tomam esses escriptores.

Ultimamente travaram uma renhidissima polemica com o Sr. Castilho, para sustentar que o Rio de Janeiro era muito insalubre, e que os Portuguezes aqui morriam ás myriades como moscas no inverno; agora tomam-se de dôres por amor de dous mocinhos portuguezes qu tinham sido contractados pelo Sr. barão de Nova Friburgo (entre parentheses o digamos: S. Ex. é portuguez de nascimento), e que voltaram as mãos do seu protector muito magros, esfomeados etc., etc., depois de se haverem desencaminhado para o poder do Sr. barão, por culpa do consulado.

As pessoas que conhecem o Sr. barão de Nova Friburgo declaram á uma que S. Exc. Tracta admiravelmente os seus colonos, e que estes não tem a menor razão de queixa: embora não conheçamos a S. Exc., e ignoremos como elle se a vem com o grande numero de colonos portuguezes que tem admittido nas suas propriedades, acreditamos nessas informações que abonam o opulento proprietário. Quanto ao Sr. barão da Moreira, o odio de que é elle victima, as invectivas com que o procuraram atassalhar, não abalam o credito e a estima de que tem sempre sido rodeiado.

Reconhecemos todavia que deve amofinar a muitos ver que, quando ha tantos Portuguezes no Rio de Janeiro, esteja o Sr. barão, só porque serve bem, collocado no emprego de consul, sem que outros lhe possam desfructar as doçuras. A cousa deve andar á roda; o que é bom deve tocar a todos.

- **O Portuguez**, ano 1, n. 22 (14/07/1861), p. 3-4.

PUBLICAÇÕES A PEDIDO.

O homem bicho, ou bicho homem.

Um negociante fallido
Fugido dentro d'um caixão,
Pela barra do *Tejo* fóra
Em procura de ser barão.

Sendo elle um mercenario
Era muita a ambição
Mas o demo ajuda aos seus
E elle hoje é barão!

Por um governo sem fé,
Sem moral e religião,
Pois depois de muitas queixas
Fê-lo despachar barão.

Este barão mal e perverso,
Todo cheio de ambição
Não ha ouro que o farte
Assim trahindo a nação.

Em antes de ser barão
Foi primeiro commendador
Tendo sido até li plebêo
Depois queria ser senhor.

O mais é que d'alguma fórma
Elle tinha muita rasão,
Pois ia vendendo os seus
Para ao depois ser barão.

Porém antes de ser barão
Foi primeiro *Concelheiro*,

Depois de muitos calotes
Neste Rio de Janeiro.

Este ente máo e perverso
Já mui proximo á sepultura,
É qual outro *Morcego*
Que anda na noite escura.

Este *Morcego* barão
Chupa a todos os animaes,
Chupa tudo o que póde
E chuparia muito mais.

Pois os *Morcegos* d'azas
Chupam o sangue do animal,
Mas este novo *Morcego*
Faz a todos maior mal.

É *Morcego* de nova especie,
É um barão, é um *mono*,
É tão perverso, tão máo,
É um outro qual o dono.

Vós sabeis quem é seu dono?
– É a baroneza Marqueló,
Vêde como anda este tolo
Feito um cãozinho to-tó.

Chupa este *Morcego*
A todo mundo
É capaz de chupar
Um barril no fundo.

Elle tanto tem chupado
Que está quasi a rebentar
Está proximo a findar
O tempo de seu reinar.

O diabo o leve
Qual outro tufão,
Pois *Morcego* tão máo
Sobre elle -> MALDIÇÃO.

Parodia.

Oferecida, etc.

Se eu fosse o chapéo que tu tens na cabeça,
Havia de ter força p'ra bem te o apertar;
Seu eu fosse a casaca que vestes ás vezes,
Havia sem abas na rua ficar.

Se eu fosse das calças que vestes o panno
 Na rua me havia em bocados fazer,
 P'ra todos te olharem, gritarem: Malvado
 “No pelo um vergalho te haviam meter.”

Se eu fosse as botinas que trazes nos pés,
 Havia-te os callos fazer estourar!
 Se eu fosse lombriga nos teus intestinos
 Vivêra a roe-los, p'ra verte penar!

Se eu fosse da fonte a agua potavel
 Com que tua Pansa costumava encher,
 As tripas t'inchára p'ra que não pudesses
 Opiaros jantares sosinho comer.

Não sou teu chapéo, nem casaca, nem calças,
 Nem sou as botinas, lombriga, nem agua
 Sou um teu patrício que ao verte viver
 O fundo do peito se me enche de magua!
 P. M.

Rio, 12 de Julho de 1861.

Soneto.

Os oprimidos sua voz alçando
 Contra o pai da opressão o vão vencendo
 De modo que o fazem ir tremendo
 Quando crimes fataes lhe vão mostrando.

Quando enfim salvação já não achando
 O passado de Barbosa remechendo,
 Com ouro, na prisão o foi mettendo
 P'ra tudo se calar, preso elle estando.

A Victoria porém, que nada encobre,
 Inda mesmo em prisão manda p'ra imprensa
 Escriptos descarando o cônsul nobre!

Depois de uma prisão assás extença
 A virtude em Barbosa se descobre:
 Sae mais honrado que o consul que pensa.
 P. M.

- **O Portuguez**, ano 1, n. 22 (14/07/1861), p. 1-3

Muito temos dito sobre o cônsul Portuguez, o Sr. barão de Moreira, porém muito mais temos a dizer.

Cada vez mais nos capacitamos de que S. Ex. deseja que os subditos Porutguezes sejam considerados escravos.

Deixando de parte a questão – *Papeletas a quatro mil réis* –, consignaremos agora o abuso que esse senhor protege fazendo com que, ou deixando que, desembarque nos portos do Rio, Portuguezes que a titulo de colonos são aqui admittidos nas fabricas de charutos, marcinerias e tabernas, para pagarem as suas passagens!

Não ha hoje (ao menos na côrte) uma só fabrica de charutos que não tenha cinco a seis meninos que, como – *aprendizes* – de charuteiro, se acham ahi *para pagarem sua passagens!*...

S. Ex. no nosso modo de pensar, deveria tomar conhecimento desse trafico e entender-se com esses que a natureza *deu-lhe* por patrícios.

Não é só desses que S. Ex. deve tomar conhecimento.

Muitos outros ha que por ali vagam desempregados e que receando que o consul portuguez lhes negue protecção, vexam-se de lhes pedir emprego em seu consulado ou abono de protecção em qualquer outra repartição.

É desses e dos outros que S. Ex. se deve lembrar, – é de seus patricios – os Portuguezes – que S. Ex. se deve empregar em proteger, assim o pensamos.

Já ha annos, foi necessario a policia da côrte intervir para acabar com o abuso que principiava a dar-se (e que hoje continua) das meretrizes irem á bordo buscar moças Portuguezas para seus *alcouces* e pôl-as á exposição a quem melhor agradassem.

Mas, nós somos velho, padecendo de rheumatismo e por isso é que nos occupamos destas *ninharias*, como diz S. Ex. que sem *potencia* propria de raciocinio, diz aos amigos:

– Deixá-lo; o *Portuguez* ha de calar-se logo que se lhe não responda.

Qual! – O *Portuguez* é velho mas tem pulmões, portanto ha de gritar sempre. – Sr. de Moreira, olhe pra *si*, olhe sempre para os Portuguezes tornados escravos por sua desmoralisação, por seu deleixo consular, e olhe que o futuro é escuro como o fumo de um incendio.

Tendo nós os Portuguezes representado ao nosso amado e querido rei o Sr. D. Pedro V. contra os actos de verdadeiro desleixo e prevaricações do consul Portuguez, acompanhando essa representação as provas competentes; é de presumir que S. M. em breve dê deferimento á nossa representação, e não devendo nós por fórma alguma sermos indifferentes a esse acto de justiça de nosso magnanimo rei, devemos por esta occasião darmos uma demonstração publica, para commemorar-mos a recta justiça do heróe, que de heroes descende.

Não é, Portuguezes, com festejos de fogos, banquetes e bailes que devemos commemorar tão alta justiça, mas sim com actos de verdadeira philantropia que devemos mostrar ao mundo que nós, longe da patria sabemos apreciar a justiça e grandes virtudes do nosso rei, e para mais lhe significar-mos nosso reconhecimento nos lembramos de abrir uma subscrição a fim de que cada um dos bons Portuguezes concorram com o que puder, para estabelecermos nesta cidade uma escola onde muitos meninos portuguezes que vêm da patria analphabetos, e os filhos dos Portuguezes que aqui nascem, possam nella aprender, e serem alimentados, quando disso precisarem, tornando-se assim esta escola um verdadeiro azilo dos meninos indigentes.

Alguem poderá dizer que essa escola ou asylo não se poderá manter com os donativos da subscrição, é verdade, porém esse donativo será o primeiro incentivo para se estabelecer uma associação de Portuguezes, á qual pertençam todos aquelles que quizerem com uma modica mensalidade, que de muitos que somos se tornará grande, servindo para primeiro capital o producto daquilo que subscreverdes.

Se por acaso o que deixamos dito fôr pelos senhores subscriptores julgado impossivel, por deliberação de todos em reunião, para o que serão convidados pelos jornaes oito dias

antes a se reunirem, e se deliberará a que deve ser applicado para qualquer estabelecimento pio e philantropico.

Portuguezes, não é só subscrevendo para banquetes e bailes, que se conhece e se mostra patriotismo, e muito menos com palavras vãs; é com os feitos e com sacrificios, que os homens se tornam immortaes como succedeu ao immortal D. João de Castro, e outros muitos Portuguezes, que sempre procuraram o engrandecimento da patria e o bem dos Portuguezes.

Qualquer quantia que queiraes subscrever, por pequena que seja, ella por nosso rei será tomada como que se fôra grande porque cada um dá o que póde.

O producto da subscrição será depositado em uma cada bancaria, e os nomes dos subscriptores serão publicados nesta folha e as quantias com que tiverem concorrido.

Quanto estiverem promptas as subscrições será annuciado por esta folha e pelo *Jornal do Commercio*, afim de que os bons Portuguezes as possam procurar para promover assignaturas e cobrança pelos nossos conterraneos.

Acabamos de receber o *Jornal do Commercio* de Lisboa de 9 de Junho, e *A Razão*, de Valença, de 23 de maio, nos quaes encontramos, naquelle um artigo de fundo respeito á nossa questão Moreira, tão imparcial, que entendemos não o extractar, mas sim transcreve-lo; e deste um outro que tratando da mesma questão se dirige ao governo com tanta energia, que bem mostra que na redacção desta folha abunda o amor da patria e dos Portuguezes; achámo-lo tão energico e positivo que da mesma fórma lhe damos publicidade.

Ei-los:

São muito antigas as queixas dos nossos compatriotas d'alem mar, contra o consul portuguez no Rio de Janeiro. Os Jornaes d'aquelle imperio estão cheios de violentas accusações contra o barão de Moureira, e se em Portugal tivesse havido um governo, que olhasse com attenção para os importantissimos interesses que temos no Brazil, ha muito tempo, que o consul portuguez no Rio de Janeiro terio sido substituido. É voz constante que este funcionario se sustenta no lugar que indignamente exerce, á custa de valiosos presentes que sabe distribuir *muito a tempo e por pessoas competentes*. É por isso que aquelles a quam competia prover remedio ás poucas vergonhas que se estão passando no consulado do Rio de Janeiro, são surdos aos clamores da imprensa d'aquelle paiz, e ás queixas dos nossos compatriotas.

Faz estremecer d'horror essas scenas de escravatura branca que diariamente estão represetando n'aquelle paiz com a protecção do Barão de Moreira! Os nossos infelizes compatriotas a quem o seu mau fado leva ás longinquas plagas do novo mundo a procurar fortuna se não tem um parente poderoso que os proteja são entregues pelo consul do Rio de Janeiro, ao azurrague de qualquer avarento proprietario do imperio, habituado a considerar e tractar como negros todos os infelizes a quem a sua má sina fez cahir em poder d'esses verdugos da civilisação! Infelizmente os nossos compatriotas ainda não comprehenderam que de cada mil individuos que vão ao Brazil procurar fortuna apenas regresso á patria quatro ou seis com meios de subsistencia! Todos os outros vão morrer nos hospitaes carregados de miseria; e sem fallarmos nos que são arrebatados pela febre amarella, não são poucos os que vão acabar os seus curtos dias nas selvas do novo mundo, aonde, para aliviar as saudades da patria encontrarão apenas o abandono dos homens, a solidão dos desertos ou o azurrague d'um feitor de escravos! É pavoroso este quadro, não ha duvida, mas é verdadeiro, e o governo portuguez em lugar de prover a que nossos irmãos encontrem uma protecção esclarecida e paternal, ao aportarem ás praias do Brazil, fecha os ouvidos aos clamores da imprensa e dos portuguezes estabelecidos n'aquelle imperio, e conserva á frente do consulado portuguez no Rio de Janeiro, o Barão de Moreira, homem pervertido e devasso para quem o ouro é tudo, embora as suas mal adquiridas riquezas custem lagrimas de sangue áquelles, a quem era missão sua proteger e amparar!

Senhores conselheiros da corôa! Attentai para o que se está passando no consulado de Portugal no Rio de Janeiro! Attendei aos justos clamores de muitos milhares de individuos que no imperio do Brasil vos pedem protecção contra a sede insaciavel de ouro e sangue que distingue os marchantes de carne humana, alguns dos quaes para vergonha nossa, nasceram nesta terra de Portugal!

Ministros do Sr. D. Pedro V.! muitos milhares de viuvras e chefes de familia, estremecem de horror ao lembrar-se dos perigos e misérias que ameaçam os seus filhos no Brasil. Sobre vós senhores ministros, peza uma tremenda responsabilidade se pela vossa incúria e desleixo continuarem entregues ao abandono em que se acham os Portuguezes a quem sua má sorte levou a procurar fortuna nas terras de Santa Cruz!...

Para que os nossos leitores possam ajuizar da sorte de nossos irmãos no império do Brasil terminaremos este artigo inserindo aqui um perido de uma carta que acabamos de receber do Rio de Janeiro.

“Peça a todas as pessoas que tem parentes neste império, leiam as correspondencias do *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro contra o consul portuguez, e por ellas verão a protecção com que aqui podem contar os Portuguezes!

“O Sr. barão de Moreira a troco de 4\$000 por cada papeleta sacrifica a vida e o tempo de seus compatriotas, sancionando contratos perniciosissimos e entregando os infelizes subditos do Sr. D. Pedro V. a *senhores* como o barão de Nova Friburgo, que manda os infelizes colonos para as fazendas sujeitando-os ao azurraque liberticida de um negro escravo encarregado de dirigir e mandar sobre homens que nasceram livres!!!

“Só o Sr. barão de Moreira, homem desmoralizado, sem brio, e sem vergonha, seria capaz de sancionar taes infamias. Horror, tres vezes horror!

“Valha-nos o Sr. D. Pedro V. que é só quem póde dar remedio a este mal já inveterado, e que se tiver cura será considerado como um milagre.”

Da Razão.

O que actualmente se está passando no Brasil, e nos é communicado pelos jornaes e cartas daquelle imperio, merece mais que nunca toda a solitudine do governo portuguez.

O consul de Portugal, o Sr. barão de Moreira, é desabridamente arguido por muitos dos portuguezes que alli residem e alli sustentam um commercio consideravel. Imputa-se -lhe um criminoso desleixo sobre tudo o que diz respeito aos direitos e aos legitimos interesses dos seus considadãos, que elle devêra proteger; e a estas penderosas accusações accrescentam-se outras igualmente graves e vehementes.

Pelo outro lado, não falta quem responda a estas imputações, quem procure desfazelas; já explicando singelamente os factos erguidos, já attribuindo ás inspirações de malevolencia e á rivalidade de interesses e ambições esses clamores continuamente levantados.

Em presença destes factos e da situação delicada que delles resulta, o governo portuguez não póde nem deve ficar inerte e indifferente. O Brasil é o paiz com quem mantemos mais intimas e mais importantes relações. Se não é com este imperio que fazemos mais valiosas permutações de productos, é alli que reside uma vasta povoação de portuguezes, constantemente alimentada por incessante emigração, e é d’alli que todos os annos voltam a Portugal milhares de portuguezes acompanhados de capitaes valiosos, preço de longas fadigas, de aventurosos e felizes commettimentos.

“Um paiz com que nos ligam interesses desta ordem não pode deixar de merecer mui séria consideração.

“A causa principal, ou, se antes querem, o principal pretexto destes debates, é a fórma por que alli chegam, e por que alli são recebidos e tratados os colonos portuguezes”. Todos os esforços dos governos para regularisar a emigração, que não é possível, nem legitimo, nem

conveniente supprimir, teem até hoje sido quasi completamente baldados. O destino lastimoso de muitos dos nossos concidadãos que emigram para o Brasil é geralmente conhecido. Enganados no acto de seu engajamento, entregues depois sem protecção ás sordidas e oppressivas condições, de um especulador ambicioso, vivem alli a vida amargurada de escravos, e só conseguem como fructo de seus trabalhos e sacrificios, e como triste realidade depois de tantas esperanças, a miseria, e a ignominia.

“Não repetiremos agora quanto se tem dito a este respeito. Só lembraremos ao governo a necessidade de ter nos portos do reino autoridades zelosas e de probidade, que saibam, que queiram, e possam cumprir as leis policiaes que regulam esta importante materia; e a necessidade maior ainda de confiarmos no Brasil a funcionarios de identicas qualidades a vigilancia sobre a sorte dos portuguezes que alli vivem sem outra protecção nem outro arrimo mais que o do representante do paiz a quem pertencem.

Se querermos, nem podermos, nem devermos julgar verdadeiras e fundadas as arguições que se dirigem ao nosso consul geral, facto, e facto muito serio, que essas arguições existem, crescem e são repetidas por muitas bocas. Ora, sabe o governo portuguez o que ha de verdade em taes accusações? Conhece até que ponto sejam fundadas essas queixas? Se o sabe não só póde ficar inerte. Se tem informações cabaes de que o Sr. barão de Moreira não carece de nenhum dos requisitos indispensaveis para bem desempenhar as altas funcções que lhe estão confiadas; se se dá por bem servido com este funcionario, é indispensavel que o demonstre ou o declare, convencendo o publico, e fazendo sentir aos interessados a realidade dos factos e toda as suas circumstancias, para que todos percebam que foi a malevolencia quem inventou essas accusações, torcendo e desfigurando a verdade. Assim o exige a justiça devida ao funcionario caluniado, assim convém á dignidade d’esse alto funcionario, e conseguir-se-ha por esse modo, desarmar a intriga soffocar a voz da calumnia e desanimar as ambições e as invejas que decerto não serão innocentes nesta obra de iniqua perseguição.

Se o governo, porém, a immensa distancia desses acontecimentos, ouve as accusações, ouve a defesa, mas não póde aprecia-las e julga-las bem; cumpre-lhe como rigoroso dever não prolongar a sua incompetencia e incapacidade para julgar um pleito tão importante.

Para isto, o meio conveniente, o mais efficaz, e que o bom senso e todas as considerações estão indicando, é a nomeação de um ministro para o Brasil.

Não se satisfaz porém a esta grande necessidade mandando para o Rio de Janeiro um diplomata imbecil, ou um charlatão sem intelligencia, sem valor nem importancia; é preciso que as altas funcções de ministro de Portugal na côrte do Brasil sejam confiadas a um homem capaz de as poder desempenhar.

A falta de um ministro intelligente que trate no Brasil dos negocios de Portugal, é uma prova de desmazello que não tem explicação. Os negocios importantes do nosso valioso commercio com aquelle imperio teem por este facto muitas vezes sido prejudicados, e os interesses ali estabelecidos, ficam assim como que inteiramente desprotegidos. A estas causas poderosas e permanentes que tornam indispensavel a existencia de um ministro portuguez na côrte do Rio de Janeiro, accresce agora a necessidade urgente de indagar o que ha fundado nas clamorosas queixas que se têm levantado contra o nosso consul geral. Esse ministro deve ser, e só elle póde ser o agente do governo no julgamento desta gravissima questão, em que o governo não póde proceder, nem resolver justa e rasoavelmente sem as respectivas informações, amplas imparciaes e que lhe mereçam toda a confiança. E como obter taes informações, sem que um agente superior e autorizado possa proximo desses factos arguidos conhecê-los e apreciar-los despidos das exagerações apaixonadas com que os revestem os interessados! O que indicamos aqui como dever resultante das relações politicas e commerciaes que mantemos com o Brasil, é ainda aconselhado pela consideração particular que nos merecem os nossos concidadãos alli residentes, dos quaes em todas as occasiões e em

todas as épocas Portugal tem recebido evidentes testemunhos do mais sincero e generoso amor da patria.

M.

(*Jornal do Commercio* de Lisboa.)

- **O Portuguez**, ano 2, n. 7 (23/01/1862), p. 2-3.

A escravatura branca e o consulado portuguez.

Qui potest auri sacra fames!

Escrupuloso no mais subido grão, e desejando a todo o trance merecer as honras de jornalista consciencioso, nada seria capaz de illudir-nos nem jámais nos deixariam as embair por vagas declamações contra a vil e infame caterva dos Moreiras, Avilas, *et reliqua*, se os factos com todos os requisitos de authenticidade, da probabilidade mesmo, não nos levassem á convicção do escandaloso, atroz e até barbaro procedimento com que são tratados e contractados os incautos Portuguezes que para este paiz vem em demanda de fortuna. O contracto que aqui transcrevemos prova cabalmente quanto avançamos.

“*O Barão de Nova Friburgo* – deseja mandar vir de Portugal, Ilha da Madeira e Galliza, grande porção de colonos, para o trabalho do campo, de suas fazendas de cultura que possui no municipio de Cantagallo, provincia do Rio de Janeiro, Imperio do Brasil; lugar ameno, sadio, livre de molestias contagiosas ou epidemicas; aonde o thermometro oscilla entre 10 e 26 grãos Reaummur, com as condições seguintes:

Os que se quizerem engajar, devem ser de boa familia, sem nota, bem morigerados, todos filhos de trabalhadores do campo, e que nunca tiverão outra occupação; fortes, sadios, de 12 até 30 annos de idade, pouco mais ou menos (não se admitte gentes das cidade e villas). O contracto de locação de serviços será passado por tabellião, assignado pelo colono, e seu pai ou tutor, e pelo imbumbido dos engajamentos como procurados dos locatarios, e reconhecido pelo consul brasileiro, o qual será do theor seguinte: dos quaes se farão dous iguaes, um ficará na mão do colono, e outro na do engajador. Para cujo fim se adiantará o necessario para despesas de preparo da viagem, passaporte, passagem da sua patria até o Rio de Janeiro, e mais despesas de papeleta e viagem do Rio de Janeiro até á fazenda; quantias que serão debitadas ao locador em conta corrente, assim como em caderneto, no qual se acha o contracto no prazo, e conta aberta, dos quaes será entregue um a cada colono locador, para nelle assentar o que deve, dinheiro que pede, e dias que faltar no serviço no fim de cada mez, para desta fórma sempre estar ao facto do seu direito e conta. Logo que chegue á fazenda, lhe será immediatamente entregue uma cama, que se compõe de um colxão, dous lençóes, um cobertor e travesseiro; tres pares de calças brancas, tres camizas (tudo de algodão), um chapéo de palha, e a ferramenta necessaria para o serviço; cujo serviço principia, em todos os dias uteis que costuma trabalhar, logo que amanheça o dia, e acaba ao anoitecer.

Terão meia hora para o almoço, uma para jantar, nos mezes frios, de Maio, Junho e Julho: uma e meia hora nos mezes de Março, Abril, Agosto, Setembro e Outubro, e duas horas nos mezes de Novembro, Dezembro, Janeiro e Fevereiro; e nos dias que nestes mezes forem de muita calma, se lhes dará tres horas de descanso, comprehendido o tempo de jantar.

O serviço é roçar mato, fazer cavas, aterrar, plantar, sachar ou capinar; colher e beneficiar café, milho, feijão, arroz, mandioca, canna de assucar, mamona e tudo o mais que se lhes mandar fazer e fôr compativel com suas forças.

Só farão serão em occasião de colheita, para recolher ou acautelar o mantimento ou café que estiver nas eiras ou terreiros, e em qualquer hora da noite se fôr preciso, em occasião do tempo ameaçar grande chuva, que possa causar grande prejuizo aos locatários, assim como debulhar o milho para o consumo diario. Nas molestias serão tratados com caridade, e todo o

remédio ou sustento que o doutor prescrever, lhes será dado todo o tempo da molestia, por comprida que seja, a não ser alienação mental, ou molestia contagiosa; em tal caso será remetido ás casas pias do Imperio. A roupa tanto do corpo como de cama, lhes será entregue todos os domingos, lavada e remendada. A comida diaria será da qualidade e fórma seguinte: Logo que se levantarem, tomarão café com pão de milho; á uma e meia hora do jantar de feijão adubado com toucinho, carne ou bacalháo ensopado, arroz, hervas ou batatas, ou inhames, abobora ou mandioca, pão de milho, ou angu de milho; de volta do serviço beberão café; ás oito horas da noite, caldo de unto, ou papas. Toda esta comida será com aceio, e grande abundancia, até satisfazer. Se se molhares no serviço (o que raras vezes póde acontecer, porque sempre tem ao pé do serviço uma barraca de campanha para se abrigarem da chuva e do sol quando comem) tomarão aguardente só, ou com café; em todos os casos, serão tratados com amor e philantropia. Nas faltas serão reprehendidos com conselhos paternaes. Todos os annos virá á fazenda um padre para com elle se confessarem e commungarem aquelles que quizerem.

Contracto de locação de serviços.

Eu abaixo assignado locador de meus serviços Maria de Jesus e de outro lado o Barão de Nova Friburgo, proprietario de fazendas de cultura no municipio de Cantagallo, provincia do Rio de Janeiro, Imperio do Brasil, temos convencionado e contractado no seguinte:

1. – Eu Maria de Jesus, me obrigo a prestar meus serviços com todo o zelo e actividade na fazenda dos locatarios denominada: “Boa Sorte” ou em qualquer outra parte que nos fôr designada pelos tempo de cinco annos, a contar desde o dia que principiarem os serviços na fazenda.
2. – Ganharei pelos ditos meus serviços no 1.º anno á razão de dous mil e oitro centos réis por cada mez; no 2.º anno á razão de tres mil réis por cada mez; e no 3.º anno á razão de quatro mil réis por cada mez; no 4.º anno á razão de cinco mil réis por cada mez; e no 5.º anno á razão de seis mil réis por cada mez, tudo moeda corrente do Imperio do Brasil.
3. – Com estes vencimentos pagarei as quantias que pelos locatarios me houverem Sido adiantadas, tanto para minha passagem da Ilha da Madeira para o Brasil, como do Rio de Janeiro á fazenda de meu destino, e o que recebi para preparos da viagem e passaporte, e o saldo a meu favor me será pago sem mais desconto algum.
4. – Além deste salario estipulado, me será dado sustento conveniente, cama, roupa lavada, e nas minhas molestias serei tratado gratuitamente, com todos os recursos de medico e botica. Serão pagos com outros tantos dias de serviço os que faltarem por molestia.
5. – Que findo o prazo referido, poderei continuar nos mesmos serviços, fazendo novo trato, se assim nos convier, ou retirar-me para onde fôr minha vontade.
6. – Que mesmo durante o contracto poderei deixar de continuar, contanto que pague antes de retirar-me tudo quanto estiver devendo ao locatario, na fórma da lei especial dos serviços vigente do Imperio do Brasil.
7. – Que me será dado pelos locatarios 3 camisas e 3 vestidos de algodão, e um chapéo de palha pra cada anno.
8. – Que sendo a mim locador preciso mais algum adiantamento, que não poderá exceder a metade do que vencer em cada mez, se me adiantará, e será lançado em conta, para por mim ser pago com as mesmas clausulas anteriores.

O barão de Nova Friburgo me obrigo ao seguinte:

1. – Adiantar a importancia da passagem, e tudo o mais que razoavelmente precisar para preparativos e despesas da viagem de terra do Rio de Janeiro até á fazenda, sem lhe levar dessas quantias nem premios nem juros.

2. – A dar sustento conveniente 3 vezes por dia, e em uma destas, carne ou bacalhão, ou outro qualquer peixe.
3. – Reserva-se o locatario o direito de recompensar o serviço além do estipulado no contracto, o qual será com augmento do salario, que será mais um ou dois mil réis por cada mez, conforme o bom serviço, conducta, e exacto cumprimento do trato do tempo convencionado. E por esta fórma nos achamos justos e contractados, e promettemos repartir todas as condições acima declaradas; e neste cumprimento mutuo nos sujeitamos ás disposições das leis do Imperio do Brasil.

Madeira, 21 de Janeiro de 1857. – O representante do Illm. e Exm. Sr. barão de Nova Friburgo, *Maximiano Francisco de Barros.*”

Este contracto é impresso, e cheio convenientemente por letra de mão (*manuscripto*) nos lugares onde se previo que as circumstancias e ajustes podem variar, de onde de deve inferir o grande numero dos que sem a menos duvida hão de ter sido celebrados tão capciosamente e com tão immoral prejuizo para os desventurados que, julgando transpor o Atlantico em busca de melhorar a sua sorte, aqui vem buscar o infortunio em asperrimo captiveiro, ao menos temporariamente.

Para mais aggravar o character excessivamente doloso de tão cerebrinos contractos, bastará notar-se qe nem ao menos se diz qual foi a typographia em que se imprimio esse padrão de eterno opprobrio para esses monstros vorazes e sedentos de ouro, que assim com tão cynico e feroz despejo abusão da credulidade de nossos inexpertos e innocentes compatriotas.

Sobretudo chamamos a attenção de nossos leitores e de todos os homens honestos e conscienciosos para a seguinte conta:

Conforme o contracto acima transcripto, ganhou a colona Maria de Jesus em moeda corrente o Brasil:

1.º anno á razão de 2\$800 réis por cada mez	33\$600
2.º anno á razão de 3\$000 réis por cada mez	36\$000
3.º anno á razão de 4\$000 réis por cada mez	48\$000
4.º anno á razão de 5\$000 réis por cada mez	60\$000
5.º anno (seis mezes) é razão de 6\$000 por cada mez	36\$000

Total 213\$600

Ganhou portanto a colona Maria de Jesus em 4 ½ annos (!!!) 213\$600

Recebeu em moeda forte a quantia de 54\$460, que pela moeda do Brasil monta a 108\$320.

Deve-se-lhe ainda 105\$280.

E não consta na conta que vem annexa ao contracto nem que ella tivesse recebido mais somma alguma nem o recibo daquelle saldo, bem coo que se lhe notassem naas paginas de apontamento de faltas de dias de serviço por molestia que ella falhasse um só dia!!!.... Entretanto que em uma carta que existe em nosso poder do socio ou administrador do barão de Nova Friburgo se exige desta pobre colona ainda a quantia de 32\$520, tendo ella pago com o seu trabalho todo o dinheiro que recebeu na ilha da Madeira!!! E devendo-se-lhe ainda 105\$280, como consta da conta acima.

Mas prescindindo de todas estas reprehensiveis circumstancias, achará alguém que o consul portuguez não tem obrigação de fiscalisar tão abusivos e fraudulentos contractos em que, por tão baixo e aviltante preço se explora o trabalho, o suor e o sangue do misero colono?... quando qualquer negro bruto e barbaro aqui e nas fazendas se aluga por 20\$ e 30\$ por cada mez!!! Não será isto illaquear a boa fé do desgraçado e pobre trabalhador, e portanto um crime de abuso de confiança punido pelos códigos de todas as nações?!...

E ainda será uma falsidade que os palacios do barão de Nova Friburgo são edificados com os ossos dos colonos, e que a cal com que são construídas as suas paredes é amassada com o sangue dos míseros e desamparados Portuguezes?!!!.....

A ainda haverá quem diga que João Baptista Moreira não é altamente criminoso por consentir em taes attentados, attentados de lesa-humanidade!!! O publico que medite, que nosso juizo já está formado.

- **O Portuguez**, ano 2, n. 18 (02/03/1862), p. 2-3.

Consulado Portuguez

Ha tempos transcrevemos em nossas columnas um contracto *ionino* de colonisação do Sr. de Friburgo, e hoje damos publicidade a uma carta, que nos foi dirigida com a assignatura – *Um Portuguez naturalizado brasileiro*, e em seguida o artigo que a elle se refere, transcripto do *Jornal do Commercio*.

Desejavamos saber se os consulados, vice-consulados e dellegados, só servem para dar *papeletas* e levar 4\$ réis assim como para serem tão sómente curadores dos Portuguezes nos seus *espólios*, ou se elles tambem são aptos para fiscalisar a execução dos contractos de colonos: se com effeito elles não são só authoridades para o seu interesse, e podem averiguar o bem estar dos colonos, dezechavamos que nos dissesse o Sr. Duarte Silva para que serve o dellegado no lugar onde o Sr. de Friburgo tem esses desgraçados Portuguezes, que não os faz cumprir, e mesmo processar qualquer criminoso perante a authoridade do paiz, dando formal queixa, no caso de ter havido crime?

Ávistado que temos publicado e que temos lido, parece-nos que o Sr. Duarte Silva, hoje vice-consul, não se deve fiar no dellegado do consulado (se alli o tem) e deve mandar ao lugar um empregado de sua confiança, com todos os poderes afim d’averiguar a verdade, e dar liberdade a todos os Portuguezes, que alli estiverem recindindo seus contractos no caso que não estejam findos, arrancando-os das *escravidão* em que têm vivido, que por vergonha o tem sido de um homem, que desgraçadamente tambem nasceu em Portugal.

Voltaremos.

Sr. Redactor – Á vista do que temos lido no seu interessante periodico, vemos que V. S. muito se tem interessado a favor dos interesses dos Portuguezes, residentes neste Imperio, á vista disto pois, tomamos a liberdade de chamar a attenção de V. S. sobre o artigo que publicou-se no jornal de hoje assignado pelo infeliz Portuguez, Joaquim Pereira, que depois de ter empregado cinco annos em penoso trabalho n’uma das fazendas do barão de Nova-Friburgo, e alli ter arruinado sua saude a ponto de não poder trabalhar mais, foi deshumanamente mandado pôr fora do portão daquella fazenda pelo socio do dito barão, não lhe dando um só vintem para se transportar a esta corte!!! O unico lucro que o infeliz Pereira tirou daquelles cinco annos foi arruinar sua saude e ganhar uma calça e uma camisa com o n. 10 de grosso algodão!..

Esperamos pois que V. S. não deixa passar desapercibido este triste facto afim de que chegue ao conhecimento desse ministro portuguez, que de portuguez só tem o nome, para elle ver mais uma vez que infames contractos o seu grande protegido Moreira deixava sujeitar aqui os infelizes Portuguezes, que para aqui tem vindo enganados por essa cafila de ladrões que em Portugal andão illudindo incredulos para a maior parte destes virem encontrar neste Imperio os grandes lucros, que encontrão os infelizes como Pereira!

Approveito esta occasião para dizer a V. S. que muito gostamos da sua lembrança respeito a que o governo portuguez deve ter aqui uma estação naval, assim como, se o mesmo governo não punir Moreira como elle merece então os Portuguezes aqui residentes, isto é os que forem verdadeiros Portuguezes, devem naturalizar-se brasileiros.

Somos com estima e consideração de
V. S. attento venerador e criado
Um Portuguez naturalisado brasileiro.

P. S. E como será tractado um irmão daquelle infeliz Pereira, que ainda ficou naquella fazenda com o n. 11?!

Effeitos da escravatura branca.

Eu Joaquim Pereira, uma das victimas dos engajamentos cladestinos, retirando-me para Portugal, minha patria, a bordo da galera portugueza *Lusitania*, com a minha saude arruinada nos pesados serviços das fazendas do Sr. barão de Nova-Friburgo, em Cantagallo, onde servi *cinco annos sem nada ganhar*, donde vim para esta côrte *esmolando* pela estrada o obolo da caridade, porque o Sr. *Jacob Vanerve*, socio do dito meu *ex-senhor Friburgo*, vendo este captivo de *cinco annos*, inutilisado demais lhe servir, poz-me fóra *do portão da fazenda de Santa Theresa*, sem me dar um só vintem para me transportar a esta côrte, onde encontrei na pessoa do Sr. José Antonio Gonçalves Barbosa, caridade e protecção, pois me recolheu em sua casa, onde recebi sustento e medicamentos para minha doença, protecção esta, que bem caro custou ao dito Sr. Barbosa, meu bemfeitor, porque foi desde logo *perseguido*, pela má vontade e ociosa influencia do consul geral barão de Moeira, referendador dos tratos de engajamentos leoninos, e *amigo de peito do meu ex-senhor Friburgo*. Ainda fica naquelle captiveiro um meu irmão... porque ainda lhe resta saude, donde só se poderá livrar quando, como eu, ficar inutilisado na flôr de sua idade.

Não vou, pois, para Portugal fallar mal do Brasil, se bem que nelle só encontrei duro captiveiro e perdi a minha saude, não porque ao Brasil se possa chamar de pestilento, mas sim pelos máos tratos que soffri e soffrem todos os que vêm engajados, seja por quem fôr, ou, para melhor dizer, escravos; e farei ver mais em Portugal, aos incredulos meus patricios, que não se deixem illudir por esses malvados engajadores, *raça infame de abutres*, com promessas vãs e futuros lisongeiros, que no Brasil vêm ter, porque tudo é falso, e que o peor algoz que nós encontramos neste paiz, é o tal consul portuguez, porque este deshumano homem, vendo que o Sr. Barbosa me recolheu em sua casa, não só o perseguiu, como até chegou a sua malvadeza a tanto que me mandou prender e levar preso por dous pedestres pelas ruas desta cidade, como um ladrão, para o xadrez da policia, onde fui immediatamente solto pelo Exm. Sr. chefe de policia, porque eu não tinha outro crime para o tal consul deshumano, senão o ter procurado a casa do Sr. Barbosa, meu bemfeitor.

Levo comigo para memória o fardamento, que eu e todos recebem na fazenda do Sr. Friburgo, constando de uma calça e de uma camisa de algodão grosso, marcados com o n. 10 (a de meu irmão é n. 11), roupa de um preto escravo.

Retiro-me, pois, para Portugal, a expensas de esmolos, com que me valêrão os meus bem feitores, que me derão passagem grátis, roupa para vestir e algum vintem, para que quando chegue ás praias de Portugal não me seja preciso esmolar pela estrada até alcançar a casa paterna, d'onde os ladrões me tirarão, dizendo-me que no Brasil vinha ser feliz. Fui ao consulado da minha infeliz nação visar meu passaporte, e tive mais uma occasião de ver até onde chega a infamia e vileza desses *urubus*, pois dessas esmolos, que os meus bemfeitores me derão, reparti com essas *féras* dous mil réis!!! Para sustento dos malandros.

Termino pedindo a Deos Nosso Senhor castigo severo para os deshumanos autores das minhas misérias, e mil felicidades e venturas para os meus bemfeitores, á custa de quem me retiro para minha terra.

Rio de Janeiro, 23 de Fevereiro de 1862.

Joaquim Pereira.

(Do *Jornal do Commercio*.)

- **O Portuguez**, ano 2, n. 61 (03/07/1862), p. 3.

A escravisação.

A bordo da barca portugueza *Amelia*, ultimamente entrada n'este porto, vieram de passagem alguns colonos para as fazendas do Sr. barão de Nova Friburgo.

Consta-nos que fundeados n'este porto se sublevaram a bordo contra um abuso, uma escravisação que lhes quizeram e conseguiram fazer, a qual nos narram da maneira seguinte:

Engajando-se no Porto, perante encarregado dos contractos de colonisação d'aquelle senhor, firmaram os contractos por dezoito mezes: antes porem de levantar ferro, foi elle a bordo e pediu a todos os seus contractos afim de fazer os últimos assentamentos relativos ao tempo decorrido da data do engaje á da partida. Na bôa fé entregaram todos os papeis exigidos, que só lhes foram devolvidos á ultima hora, depois de se terem feito de vela para sahir a barra. Não permittiu o enjôo que examinassem o que n'elles se havia laterado, o que só fizeram trez dias depois.

E qual era a alteração? De dezoito mezes para trez annos!!

Era tarde para reclamar e protestar lá, só lhes restava um ultimo recurso; reclamar aqui: foi o que fizeram, aconselhados pelo digno capitão, que comprehendeu bem que era um abuso intoleravel e altamente criminoso.

Eis o facto que não affirmamos de positivo porque não sabemos o que haverá de mais n'este negocio: havemos porém de averigual-o, e mais succintamente narrar o facto, depois do resultado de nossas indagações.

Em conclusão, diz-se-nos tambem que depois da representação dos colonos, que tão justa era, foi decidido que o tempo fosse diminuido de trez annos, e augmentado de dezoito mezes: tornou-se o termo médio, o de dous annos.

Ha no consulado portuguez aqui uma ordem terminante dada pelo Sr. Macieira, encarregado de negocios, ao Sr. Duarte Silva, para que não legalise um só contracto por maior praso do que o de dezoito mezes.

Se pois se cumprio a clausula dos contractos que diz que elles tem de ser legalisados pela authoridade consular, como já uma vez dissemos, o Sr. Duarte cometteu dous abusos em fazer a legalisação, não só porque foi contra o disposto, como contra a ordem que recebeu da authoridade que lhe é superior e n'esse caso sujeitou-se a suppôr-se connivencia d'elle em semelhante especulação. Desejavamos da parte do Sr. Vice-consul, uma explicação a este negocio grave.

Quanto ao contractador e á sua moralidade, que quer dizer um contracto por trez annos, a razão de seis mil réis por mez? será ou não um roubo de serviços? o que faz um colono no Brazil com seis mil réis mensaes? E o que quer dizer um engaje de passagem por trinta e seis mezes?!

Eis o ponto principal, senão o capital: aquelle para o qual é precisa uma medida positiva e terminante; para a obtermos, reservamos a chegada do Sr. Duarte Nazareth; n'elle confiamos e a elle submetteremos uma representação documentada d'esses abusos.

Dir-nos-hão e é verdade que cada qual póde fazer um contracto pessoal, como, quando e pelo tempo que quizer; mas desde que esse contracto tem de ser legalisado pela authoridade, que assim o authorisa, tem Ella obrigação de examinar succinta e escrupulosamente como esse contracto foi feito, e se ha ou não fraude na maneira de o fazer.

Reserva-m'o-nos para no proximo numero, á vista dos factos, voltarmos ao assumpto.

Ao Sr. Vice-Consul.

Chega ao nosso poder uma outra carta datada a 27 do passado de Nova Friburgo, em que nos falla relativamente ao artigo que sob este titulo publicámos no numero penúltimo.

Transcrevemos o que Ella nos diz a respeito:

“Deparo com um artigo na sua folha, relativamente á participação que teve de haverem passado aqui *vinte e dous* colonos que seguiam para Cantagallo. Fui testemunha tambem do facto e posso por isso affirmar-lhe que a informação que recebeu é exactissima; mas como

mais alguma cousa se deu, devo contar-lhe que o preto conductor, á minha vista deu uma chicotada em um menor, por não ir junto com os outros que eram maiores, e alem d'isso cançado de caminhar e por ser muito criança não podia acompanhá-los: ha mais pessoas que o viram repetir o castigo e a ordem de andar depressa.

“Quando ao Sr. Francisco José de Magalhães, delegado consular, é muito bom homem; porem não se importa muito com os seus compatriotas. Faltou-nos o Sr. Manoel Antonio Neves, muito activo e deligente nos interesses de seus compatriotas.”

Está pois provado, Sr. Duarte Silva, que o que dissemos n'aquelle numero é verdade, e que um menos foi castigado com um chicote *por um preto*. Nada mais portanto é preciso para que se instaure um processo, á propria authoridade, ao delegado consular, se tolerou semelhante abuso.

Não sabemos se o Sr. Magalhães lê a nossa folha; se o faz deve recordar-se que inda ha dias aqui na corte foi lavrada uma sentença contra um negociante da praça, por haver castigado um menor com arma aviltante; se porem a não lê, preciso é que lhe lembremos que, como delegado consular, e escudado nas leis do paiz em que o facto se deu, devia ter immediatamente lavrado auto de corpo de delicto no menor e autoado o conductor, a menos que não visse o que, segundo as informações que publicámos, foi publico e todos viram. Diz aquelle nosso compatriota que o Sr. delegado é bom homem; não basta, é preciso mais alguma cousa: deve ser bom cidadão, compatriota prestimoso, e zelador activo dos interesses e garantias dos seus representados, que tão plenas lhe são concedidas pela constituição e leis vigentes do paiz.

Contamos portanto com uma solução qualquer a este negocio e que não fique no olvido porque diz respeito ao barão de Nova Friburgo: como homem particular poderá merecer muita confiança e consideração; mas desde que desrespeita as leis e os direitos d'aquelles que nasceram em o mesmo torrão que S. S^a., póde e deve ser punido como outro qualquer. Os titulos não são escudos que façam suspender a acção da justiça.

Mas que?... No nosso seculo, com as nossas authoridades, estes factos não são senão sequencia dos de hontem, e exemplos dos de amanhã.

O passado e o presente o dizem. Que dirá o fucturo?!

- **A Actualidade**, n. 274 (13/11/1862), p. 4.

Por decreto de 10 do corrente foram nomeados, para a directoria do conselho-fiscal do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura os Srs:

(...)

Conselho Fiscal

Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho

Semana Illustrada, ano 6, n. 311 (25/11/1866), p. 2483.

Exm. Sr. Visconde de Barbacena.

Convidados por V. Ex. fomos á inauguração do prolongamento da estrada de ferro de Cantagallo, do Porto das Caixas á Villa Nova, no dia 16.

Foi mais um passo no caminho do progresso.

Emquanto a provincia do Rio de Janeiro dispender seus capitaes nestes e outros melhoramentos, que augmentarão de certo deu futuro, ninguem deixará de applaudil-a pela boa applicação de suas rendas.

Examinamos com alguma attenção a obra e damos os nossos emboras a V. Ex., ao Sr. engenheiro fiscal Dr. Feital, que a dirigio, e aos Srs. Cox & Vilhams, que, como empresarios,

a executarão. Estes ultimos já nos conheciamos por iguaes trabalhos, de que se tem incumbido e perfeitamente desempenhado.

Agradou-nos muito o systema das pontes de ferro, e notamos que, apesar da pressão do trem em sua rapida passagem, nenhuma oscillação havia, o que prova sua segurança e solidez.

A estação de Villa-Nova com o vasto armazem que pessão, e as divisões que observamos para deposito das bagagens dos passageiros dos differentes pontos, para não haver confusão, demonstra que presídio em tudo a melhor ordem e attenção.

O leito da estrada achamos bom e consistente, sobretudo pelas banquetas que o ladeavão e taludes convenientes nos córtes.

Este é o nosso juizo sobre a parte material.

Permitta-nos agora V. Ex. tratar da solemnidade do dia e das impressões que nos ficarão.

Animador como é Sua Magestade o Imperador das artes, da industria, do progresso enfim, não podia deixar de concorrer tambem com sua augusta presença.

Com effeito vimos que Sua Magestade, acompanhado de Sua Magestade a Imperatriz e de suas Altezas Imperiaes, ao desembarcar no porto de Villa-Nova, foi recebido com o enthusiasmo e vivas, com que sempre o applaudem os cidadãos deste bello paiz, que reconhece nelle virtude, saber e amor patrio.

O bello sexo alli se achava, vindo radiante ao encontro dos augustos principes, para mais abrilhantar o festim do dia.

Que prazer não sentimos nós, quando a cada momento viamos o povo daquellas paragens circumvisinhas impaciente para chegar perto do seu monarcha e saudal-o com ineffavel satisfação!

Era realmente um quadro aprasivel no percurso da viagem as alas de homens e mulheres, que marginando a estrada, anciosos acenando com seus lenços, fazião saudações enthusiaslicas ao Imperador e augusta familia imperial; prova mais cabal da indole monarchica do coração brasileiro, e do quanto, até nesses logares mais reconditos, adorão todos o seu principe.

Finalmente, Sr. Visconde, entendemos que Suas Magestades e Altezas Imperiaes forão que derão mais vida e animação áquella festa popular, e eu V. Ex. com sua amabilidade para isso muito contribuiu.

O copo d'agua, que por parte da directoria dói offerecido, esteve muito delicado e de apurado gosto, e mais nos convenceo do esmero empregado para tornar esse dia verdadeiramente completo. O armazem, convertido em bosque, com repuchos, latadas e bandeiras, em que foi servido, estava artistico e engenhosamente preparado.

Nada faltou para solemnizar facto tão importante na via do progresso.

E não devemos concluir sem consagrar um outro, que está na consciencia de todos e não deixaria de dar-se, por ser a caridade o symbolo do coração paternal do monarcha brasileiro: Sua Magestade o Imperador distribuiu esmolas nas estações, onde teve de se demorar, e os infelizes que lhe beijarão as mãos e receberão a prova de sua manificencia, terão mais uma vez de bemdizer ao seu augusto bemfeitor.

Recebão pois, Sr. Visconde, V. Ex., o Sr. engenheiro Dr. Feital, e os Srs. Cox & Williams, um aperto de mão pelo bem que desempenhárão sua incumbencia, pois é dest'arte que se concorre para o bem estar de um paiz.

Aceite tambem o Sr. Dr. Espiridião, nesta mesma carta, que a V. Ex. dirigimos, nossas felicitações, porque esta inauguração será um dos actos que irão assignalar a sua administração; e desde já nos congratulamos com a provincia do Rio de Janeiro, pelos bons serviços que deve esperar do seu presidente.

De V. Ex.

Attento Venerador e Criado.
Dr. Semana.

- **O Publicador**, ano 6, n. 1306 (21/01/1867), p. 2.

Por decreto da mesma data forão agraciados o barão de S. Clemente com a commenda de Christo, e Bernardo Clemente Pinto Sobrinho com o officialato da Rosa, pelos relevantes serviços que prestarão, não só concorrendo com diversas quantias para as despesas da guerra com o Paraguay, mais ainda libertando e offerecendo seis escravos por elles fardados para assentarem praça no exercito.

- **Revista Agricola do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura**, n. 1 (Setembro/1869), p. 81.

Administração Superior do Imperial Instituto Fluminense d'Agricultura

Conselho Fiscal: Barão de Nova Friburgo (p. 74)

Sócios Fundadores do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura:

1. Barão de Mauá.
2. Barão de Nova Friburgo (p. 75)

- **Diario do Rio de Janeiro**

Notícia sobre a Estrada de Ferro do Brasil pelo Conselheiro Manoel da Cunha Galvão
Rio de Janeiro – Typ. – Diario do Rio de Janeiro – Rua do Ouvidor nº 97 – 1869

CAPITULO VII ESTRADA DE FERRO DE CANTAGALLO

As materias de que terei de tratar nesta estrada de ferro são as seguintes:

I Origem da estrada de ferro de Cantagallo.

II Tarifas.

III Extensão da linha.

IV Estações.

V Balanço da companhia.

VI Obras de arte.

VII Rendimento classificado.

VIII Estatística do trafego.

I.

ORIGEM DA ESTRADA DE FERRO DE CANTAGALLO.

O decreto n. 1809 de 23 de Agosto de 1856 autorisou o Sr. visconde de Barbacena a incorporar a companhia organizada nesta Côrte debaixo da denominação – Companhia estrada de Cantagallo – cujo objecto era a realisação do contracto celebrado com o governo provincial do Rio de Janeiro para construcção desta estrada coberta de pranchões.

O capital da companhia era 3;600:000\$, divididos em acções de 200\$000.

O decreto n. 1992 de 21 de Outubro de 1857 autorisou a encorporação da companhia, organizada pelos Srs barão de Nova Friburgo, Candido José Rodrigues Torres e Joaquim José dos Santos Junior, de conformidade com o contrato celebrado com a presidencia da provincia do Rio de Janeiro, sob a denominação de – Companhia da estrada de Cantagallo –, para a construcção e exploração de uma estrada de ferro do Porto das Caixas á raiz da serra de Friburgo, e approvou os respectivos estatutos.

O capital da companhia é de 2,000:000\$ divididos em dez mil acções de 200\$000 cada uma.

Estes dous decretos parecem incompatíveis um com o outro. O Sr conselheiro Ottoni tratando desta questão, diz: “Decretada, encontrou embaraço em uma concessão anterior para a estrada ordinaria de madeira, na mesma direcção, empresa que não lograra prosperar.

“Da confrontação dos estatutos da estrada coberta de pranchões approvados por decreto de 23 de Agosto de 1856 com os da estrada de ferro, e com o 1º relatorio de sua directoria, inemndisação da 1ª empresa consistiu em aceitar a 2ª o seu activo e passivo, reembolsar os accionistas que quizerem retirar-se, e aceitar para gerente da via ferrea o concessionario da estrada de pranchões.

“ Começaram os trabalhos a 8 de Novembro de 1859, e o transito foi inaugurado a 23 de Abril de 1860.”

A provincia do Rio de Janeiro garante o juro de 7% e possui 3,680 acções.

O contrato para o movimento e conservação da estrada, foi feito com Cox e Williams pelo seguinte modo:

1º anno a razão de 115:000\$000.

2º » » de 140:000\$000.

3º » » de 144:000\$000.

4º » » de 156:000\$000.

II. TARIFAS

As tarifas em vigor na estrada de ferro de Cantagallo são as seguintes:

TABELA DOS FRETES E PASSAGENS.

Generos alimenticios.

Arroz, por arroba e legura	15 réis
Feijão, idem, idem	15 »
Farinha de mandioca, idem, idem	15 »
Milho, idem, idem	15 »
Batatas, idem, idem	15 »
Tuberculos, idem, idem	15 »
Carne, idem, idem	15 »
Manteiga, idem, idem	15 »
Massas, idem, idem	15 »
Pão e roscas, idem, idem	15 »
Peixe, idem, idem	15 »
Toucinho, idem, idem	15 »
Banha, idem, idem	15 »
Bacalhão, idem, idem	15 »
Farinha de trigo, idem, idem	15 »
Assucar, idem, idem	15 »
Ovos, fructos, raizes, palmitos, verduras etc. etc., idem, idem	15 »
Sal, idem, idem	10 »

Materiaes.

Telha, por milheiro	1\$500 »
Tijolo, idem	1\$000 »
Cal, por sacco	40 »

Liquidos.

Na razão de pipa de 40 arrobas	1\$000 »
--------------------------------------	----------

Animaes.

Bestas e cavallos, um	1\$000 »
Bois e vaccas, um	700 »
Bezerros e vitellas, um	300 »
Carneiros e cabritos, um	250 »
Cães, um	250 »
Porcos, um	200 »
Leitões, um	100 »

Aves.

Gallinhas e patos, duzia	120 »
Gansos e perus, um	40 »
Pombos, duzia	100 »

Diversos.

Louça encaixotada	60 reis.
Mobilias	»
Vidros	»
Instrumentos de musica	»
Ferro em barra, panellas, pregos, etc., etc.	80 reis.
Carvão por sacco	15 »
Estrumes, por palmo cubico	5 »
Pianos de meia cauda	3\$000 »
Ditos de armario	2\$000 »

Madeira.

Taboas, por duzia	250 reis.
Páos de prumo, idem	350 »
Pernas de serra, idem	250 »
Caibros, idem	100 »
Ripas, idem	15 »
Lenha, por milheiro	200 »
Louça em gigos, chapéos e outros objectos de grande volume e pouco peso, pagarão por palmo cubico, por legoa	25 »

Agoa-raz.

Foguetes.

Phosphoros.

Polvora e Vitriolo.

} Pagarão o frete
que se ajustar, ou
poder-se-hão
recusar.

Passageiros.

1ª classe, por legoa	1\$500 »
2ª dita, idem	\$800 »
3ª dita, idem	\$500 »

Distancias.

De Villa Nova ao Porto das Caixas. 1 ½ legoa.

Do Porto das Caixas a Sant'Anna. 4 idem

De Santa'Anna á Cachoeira, 2 idem.

Tudo que não for mencionado ácima, pagará 40 reis por arroba e legoa.

EXTENSÃO DA LINHA.

A 1ª secção desde a Villa Nova até a Cachoeira, já em trafego, tem 49,1 kilometros de extensão; sendo 9,1 kilometros de Villa Nova ao Porto das Caixas; 27 kilometros do Porto das Caixas até a estação de Sant'Anna, e 13 de Sant'Anna á Cochoeira, na raiz da Serra.

A 2ª secção da Cachoeira a Nova Friburgo ainda não está construida.

No entretanto, no *Diario Official* de 5 de Maio ultimo, foi publicada a seguinte deliberação do presidente da provincia do Rio de Janeiro acerca do prolongamento desta estrada até Nova Friburgo.

DELIBERAÇÃO.

O conselheiro presidente da provincia do Rio de Janeiro, tendo resolvido, de conformidade com a lei n. 1362 de 3 de Janeiro, de 1868, mandar executar as obras do prolongamento da estrada de ferro de Cantagallo, desde a estação das Cachoeiras até a Villa de Nova Friburgo, delibera que para a boa regularidade dos trabalhos respectivos, se observem as seguintes instrucções:

Art. 1. ° O prolongamento da via ferrea de Cantagallo será executada segundo as plantas e perfis organizados pela commissão incumbida da respectiva exploração e estudos e approvados pelo governo provincial.

Art. 2. ° Os trabalhos serão feitos administrativamente, sob a direcção de uma commissão composta de um engenheiro chefe, um ajudante e quatro engenheiros de secção.

Art. 3. ° Ao engenheiro chefe da commissão compete:

§ 1. ° Estabelecer a ordem em que devem ser feitos os trabalhos e distribuil-os pelos engenheiros de secção.

§ 2. ° Inspeccionar todos os serviços em execução, e promover o seu andamento, propondo á presidencia as medidas que julgar convenientes.

§ 3. ° Fiscalisar os contratos de empreitadas.

§ 4. ° Rubricar todos os documentos de despeza, e apresentar ao governo as ferias e contas para pagamento.

§ 5. ° Propor a nomeação dos engenheiros que teem de fazer parte da commissão, e nomear os conductores de trabalhos, feitores e apontadores, conforme as conveniencias do serviço.

Art. 4. ° Ao engenheiro ajudante compete desempenhar todos os trabalhos que lhe forem incumbidos pelo engenheiro chefe, e substituil-o nos seus impedimentos.

Art. 5. ° Os engenheiros de secção terão a seu cargo a direcção technica dos trabalhos que lhe forem indicados pelo chefe da commissão, e a organização dos detalhes para construcção das obras de arte.

Art. 6. ° A estrada será considerada dividida em 4 secções, a 1ª de 12 k^m e 54^m a partir da estação das Cachoeiras; a 2ª de 9 k^m e 949^m a terminar no alto da serra; a 3ª de 6 k^m e 107^m; e 4ª de 9k^m e 160^m.

Cada uma destas secções poderá ser subdividida, se convier, em diversos trechos para a classificação das empreitadas e distribuição do serviço aos engenheiros.

Art. 7. ° Haverá um escriptorio da commissão, que será estabelecido nas Cachoeiras, ou na villa de Nova Friburgo; e um archivo de todos os planos e papeis concernentes á construcção da estrada. Findos os trabalhos, este archivo passará para a directoria de obras publicas.

Art. 8. ° Os trabalhos começarão pelo aviventamento da picada definitiva e toda a sua extensão e collocação das estacas de nivelamento e planos de referencia para a execução dos córtes e atterros; e logo procederão os engenheiros á classificação dos trabalhos que tiverem [?] feitos por empreitada e a redacção das condições especiaes para os respectivos contratos.

Art. 9. ° O movimento de terras, córtes em rocha e obras de arte de pequena importancia, como boeiros, pontelhões, valletas, etc. poderão ser contratados por empreitada com quem

maiores vantagens offerecer em hasta publica, que para este fim terá logar na directoria de obras publicas, observando-se a mesmas regras e formalidades prescriptas na deliberação de 26 de Junho de 1866.

Art. 10. ° A fiança que devem prestar os empreiteiros será de 10% do valor da obra.

Art. 11. ° O pagamento das empreitadas será feito por volume de obra feita quando se tratar de movimento de terras, ou córtes em rocha, e por metro corrente para as obras de arte, segundo os typos que forem adoptados.

Art. 12. ° Nas propostas deverão os proponentes declarar qual o pessoal que se obrigam a empregar no trabalho.

Art. 13. ° Nenhuma empreitada excederá o valor de 25:000\$, e nenhum empreiteiro poderá incumbir-se simultaneamente de mais de duas empreitadas.

Art. 14. ° Serão prohibidas as sub-empreitadas, sob qualquer pretexto ou fórmula que seja, sob pena de recisão do contrato e multa no valor de 10% do serviço contratado.

Art. 15. ° Começarão os trabalhos na 1ª secção, realisando-se logo na extensão de 7 k^m a partir das Cachoeiras, todas as obras necessarias ao estabelecimento da via ferrea, tendo-se em vista estabelecer uma estação provisoria em frente á situação denominada “Águas Compridas”, no logar em que tem de começar a parte da estrada em que se deverá empregar o systema de tracção a tres trilhos. Ahi tambem se construirá, sobre o rio Macacú uma ponte provisoria com o fim de ligar a estrada actual de Nova Friburgo á dita estação. Ao mesmo tempo se tratará de fixar a ordem em que devem ser feitas as obras nas outras secções, para organizar-se opportunamente os respectivos trabalhos.

Art. 16. ° Haverá uma escripturação regular de todos os trabalhos da commissão e da despeza da construcção que, será feita em livros apropriados, por um empregado, segundo as instrucções que forem expedidas para este fim, sob as vistas do chefe da commissão, ou do seu ajudante.

Art. 17. ° Mensalmente apresentará o chefe da commissão á presidencia, um relatorio dos trabalhos executados no mez anterior, com a conta da despeza mensal e nelle mencionará quaes os serviços desempenhados pelos engenheiros.

Art. 18. ° A commissão é responsável pela boa execução de todos os trabalhos. Incumbe-lhe exercer todos os actos de direcção, inspecção e fiscalisação, devendo estudar os meios mais apropriados para realisar-se a construcção da estrada com toda a economia e perfeição, e propôl-os ao governo provincial.

Palacio do governo da provincia, 26 de Abril de 1869. – *Beevenuto Augusto de Magalhães Taques.*

V.

BALANÇO DA COMPANHIA NO DIA 30 DE JUNHO DE 1869.

Activo.

Estrada	de	ferro	
2,049:247			\$386
Trem	e	rodante	
176:198			\$759
Lucros,	perdas,	saldo	
35:314			\$298
Casa	das	officinas e machinas	
33:188			\$380
Banco Rural e Hypothecario	saldo da sua conta corrente		
18:336			\$666
Banco Commercial do Rio de Janeiro			
14:730			\$720

G. F. Dikson de Londres
 10:737\$060
 Acções em comisso 15
 3:000\$060
 Inspectoria do trafego saldo de sua conta
 2:437\$499
 Caixa
 2:123\$623

2.345:313\$797

Passivo.

Capital da companhia
 2,060:000\$000

Accionistas por emprestimo
 224:593\$998

Fundo de reserva 14:
 730\$720

Movimento da estrada:

Rendimento bruto 258:039\$353

Menos o que despendeu 170:240\$401

Liquido
 87:798\$952

Dividendos ainda não reclamados do 1° ao 25°
 13:062\$135

Provincia do Rio de Janeiro
 1:312\$452

Cox & Williams, conta do ramal
 2:975\$540

Aos mesmos por diversos
 840\$000

2.345:313\$797

VI. OBRAS DE ARTE.

Nos 40 kilometros do Porto das Caixas á Cachoeira ha 97 boeiros de pequenas dimensões, 4 pontelhões e 6 pontes, sommando os vãos dos ultimos 218^m,66.

A maior dellas com um vão de 37^m,82 é formada de traves de grade sobre encontros de cantaria.

As outras são de madeira, vigas corridas sobre estacas fincadas a macaco e travadas transversalmente por outras peças de madeira.

Tem mais a estrada ao sahir do Porto das Caixas, um tunnel aberto em argila e revestido de tijolo com 33^m,85 de comprimento.

Nos 9,1 kilometros para Villa Nova (margem do Macacú) 26 boeiros, 3 pontelhões, 3 pontes de 12^m,20, e um de 34^m,06.

VII.

RENDIMENTO CLASSIFICADO.

A receita no anno social que findou a 30 de Junho ultimo foi de
238:039\$353

A despeza foi de
170:240\$401

Saldo
87:798\$952

A receita proveio das seguintes verbas:

Cargas
187:451\$062

Passagens
38:880\$735

Encommendas
22:936\$696

Bagagens
4:617\$160

Madeiras
2:471\$600

Animaes
1:652\$100

--

258:039\$358

<i>Exercicios</i>	<i>Receita</i>	<i>Despeza</i>	<i>Saldo</i>	<i>Deficit</i>
1860-61	225:531\$[?]	200:828\$024	24:703\$232	
1861-62	209:048\$116	201:697\$779		8:649\$663
1862-63	168:766\$435	198:162\$991		29:396\$551
1863-64	203:238\$917	205:880\$318		2:641\$401
1864-65	167:880\$116	182:827\$546		94:947\$431
1865-66	232:194\$664	189:165\$258	43:029\$406	
1866-67	233:987\$787	159:903\$959	[6?]:755\$916	
1867-68	268:666\$418	206:899\$000	99:355\$173	
1868-69	258:039\$353	170:240\$401	87:798\$952	

30

VIII.
ESTATISTICA DO TRAFEGO

Percorreram da linha 10.519 ½
passageiros

Sendo de 1.ª classe 1.275 »

» 2.ª classe 6.005 »

» 3.ª classe 3.239 ½ »

A massa de productos transportados por dia 825.950 arrobas 19
libras

Sendo café 640.608 » 6

»

» outros generos 185.312 » 13

»

As cargas foram as seguintes:

Da Cachoeira	{	Café	625,176 arrobas	14 libras
		Milho	5,073 »	24 »
		Feijão	1.074 »	20 »
		Batatas	370 »	12 »
Da Cachoeira	{	Farinha	241 »	16 »
		Toucinho	92 »	25 »
		Diversos	3 »	30 »
De Sant'Anna	{	Farinha	38,754 »	
		Milho	32,806 »	24 »
		Café	12,431 »	24 »
		Feijão	221 »	
		Diversos	159 »	4 »

Do Porto das Caixas para o interior 106,544 » 25 »

CONCLUSÃO

Deixo de tratar com desenvolvimento da estrada de ferro de Paraguassú, do ramal da estrada de ferro de S. Paulo, do Rio Grande á freguezia da Escada, da de Tamandaré, da de Recife á Apipúcos do Recife á Santo Amaro de Jaboatão, do Recife á Olinda e Beribe, de Campos ao Ipú no Ceará, da capital do Ceará a Mucuripe, da capoital á Bacatba á Maranguape, de Maranguape ao Porto de Salema na provincia de S. Pedro do Sul; de Nitheroy a Campos na do Rio de Janeiro, das de carris de ferro da Tijuca e o Jardim Botanico e Laranjeiras na Côte, S. Christovão Cajú e Sacco do Alferes. – Trilhos urbanos da Comp. Locomotora – Dos carris do Tabarão ao littoral na Laguna – De Santa Catharina ao Rio Grande do Sul.

- **Revista Agricola do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura**, n. 2 (Janeiro/1870), p. 49.

Premios distibuidos na exposição de Altona a 28 de Setembro em relação aos expositores do Brasil:

I – O maior premio – Diploma de honra: Ao Imperial Instituto Fluminense de Agricultura pela representação dos productos brasileiros.

II – A medalha de prata: Á escola de agricultura União e Industria.

III – A medalha de bronze: Aos Srs. Barão de Nova Friburgo e Manoel da Rocha Leão. – 2 Baroneza de Sant'Anna e Barão de Prados.

- **Novo e Completo Índice Chronologico da Historia do Brasil**, n. 1 (25/03/1870), p. 190-191.

Relação da Bahia – 25. Fôrão inaugurados, pelas 10 horas da manhã, os trabalhos da construcção da via férrea entre a estação das Cachoeiras e a villa de Nova Friburgo, na provincia do Rio de Janeiro, contratada pela presidencia da provincia com o Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, perante numeroso concurso de cidadãos e em presença do Dr. Theodoro Antonio de Oliveira, engenheiro fiscal da linha em construcção e de seu ajudante o Dr. Ernesto Eugenio da Graça Basto, começando os mesmos trabalhos no primiero córte

adiante daquela estação. Depois das cerimônias do estylo, nas quaes tomárão parte as pessoas gradas presentes, cabendo ao referido engenheiro fiscal mover a primeira pá de terra, lavrou-se o auto da inauguração, que foi por todos assignado. Em Nova Friburgo o enthusiasmo pela inauguração dos trabalhos manifestou-se na maior expansão, sendo a villa armada de arcos e bandeiras e illuminada por tres noites, durante as quaes tocou uma banda de musica e se acendêrão fogos de Bengala.

- **A Reforma**, ano 2, n. 87 (20/04/1870), p. 2-3.

O tributo de reconhecimento que a população de Nova Friburgo está pagando ao Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, é uma animação justa ao cidadão elevado, que, tendo recebido de seu digno pai uma grande fortuna e podendo no gozo d'ella evitar todo o incommodo e trabalho, entrega-se aos incommodos e trabalhos para beneficiar os seus concidadãos :

De uma carta d'aquella villa, escripta por pessoa grave, extractamos o seguinte :

“ Continuaram n'este logar os festejos pela inauguração do prolongamento da linha ferrea em construcção entre a estação das Caxoeiras e esta villa. Havendo a Exma. Sra. D. Paulina dos Santos promettido mandar celebrar uma missa e *Te-Deum* logo que se desse começo as obras da estrada, satisfez a sua promessa no dia 7 d'este mes na igreja matriz, com toda a pompa e solemnidade. Assistiram a missa e *Te-Deum* o Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, digno empresario da estrada, barão de S. Clemente, Dr. juiz de direito da comarca, Dr. juiz municipal, a camara municipal, muitas pessoas gradas, grande concurrencia de familias, e um grande numero de meninas vestidas de branco com laços de fita verde.

Terminada a cerimonia religiosa, dirigiram-se todos precedidos do bonito grupo de meninas conduzindo lindos *bouquets* a casa do barão de S. Clemente onde já se achava seu irmão o Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho.

Ahi foram obsequiosamente recebidos, servindo-se num profuso *lunch* durante o qual reinou a maior cordialidade erguendo-se entusiasticos vivas, pronunciando algumas meninas com graça e desembaraço eloquentes discursos dedicados ao digno empresario, offerecendo-lhe nessa occasião os bonitos *bouquets* que traziam. O Dr. Bernardo commovido por tão cordiaes demonstraões agradeceu em um bem deduzido discurso. Seguiu-se mais outro festejo. Chegando a esta villa no dia immediato a noute o Dr. Theodoro Antonio de Oliveira, foi hospedar-se no hotel Salusso.

Logo que divulgou-se a noticia de sua chegada subiram ao ar muitos foguetes, e os habitantes de Friburgo com uma banda de musica á sua frente, foram saudar e de viva voz agradecer ao incansavel e digno engenheiro fiscal os relevantes serviços que ha prestado a bem da linha ferrea em construcção.

O Dr. Theodoro, penhorado por esta prova de gratidão da parte dos friburguenses, agradeceu-lhes em um bello discurso, que concluiu dando vivas ao presidente da província”.

- **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, 11 de fevereiro de 1871. Gazetilha, p. 2.

Estrada de Ferro de Cantagallo

Lê-se no Correio Official em data de hontem o seguinte:

Fomos obsequiados com a seguinte comunicação:

No dia 6 do corrente, na presença de S. Ex. o Senhor Presidente da Província do Rio de Janeiro, forão inauguradas na villa de Nova Friburgo as obras da estação da via férrea de Cantagallo.

Em abril de 1860 a estrada havia chegado às Cachoeiras do Rio Macacu, a idéia de leva-la ao opulento município pareceu por muito tempo de impossível realização mas o grande problema que resolveu-se o Monte Ceniz removeu o obstáculo de seu prolongamento, e a Serra da Boa Vista não tarda que dê passagem ao wagon do progresso.

A população de Nova Friburgo esperava ansiosa por este melhoramento; o Sr. Presidente da Província, entrando na villa no dia 5 à noite acompanhado de grande número de cavalheiros que havião ido ao seu encontro foi recebido com as maiores demonstrações de jubilo. Todas as casas estavam iluminadas, uma banda de música tocava junto de um lugar onde devia levantar-se o edificio da estação, e muitas gyrandolas anunciavam sua chegada.

No dia 6 às 11 horas da manhã procedeu-se a bênção do estylo em um tablado octogonal singelo, mas elegantemente preparado, onde se achavão S. Ex., a câmara municipal, todas as autoridades do lugar, o Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, empresario da estrada, e grande número de pessoas que haviam concorrido à solemnidade. Finda a cerimônia religiosa, o engenheiro da estrada em construcção Dr. Theodoro Antônio de Oliveira, leu o auto da inauguração que foi assignado pelo Sr. Presidente da Província e por mais de sessenta pessoas, então o Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho apresentou a S. Ex. uma colher de prata, que em uma das faces tinha a seguinte inscripção: Estrada de Ferro de Cantagallo. Para o lançamento da pedra fundamental da Estação de Nova Friburgo em fevereiro de 1871. E na outra face: Ao Ex. Sr. Dr. Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, Presidente da Província do Rio de Janeiro, o empresario Bernardo Clemente Pinto Sobrinho.

Collocada a primeira pedra do edificio, levantarão-se vivas a S. Ex. e ao Dr. Bernardo Clemente, aos quaes S. Ex. respondeu com vivas a S. M. o Imperador e à família imperial, tocando uma banda o hymno nacional.

No dia 7, S. Ex. regressou de Nova Friburgo, percorrendo toda a linha em construcção, cujos trabalhos vão muito adiantados.

A essas informações podemos ainda acrescentar as seguintes:

O empresario espera que para o fim do anno toda a estrada esteja concluída até o Alto da Serra. Trabalha-se em toda a linha com uns 300 operários. Todo o material que tem de vir da Inglaterra está encomendado, e em breve estará aqui.

O Dr. Bernardo Clemente remeteu ao engenheiro Fell uma planta da estrada, pedindo-lhe parecer sobre as condições de execução estabelecidas no contrato. Fell aconselhou alguns melhoramentos nas locomotivas e os carros, mais onerosos para o empresario, que todavia os aceitou, pedindo a Fell que examinasse as locomotivas e os carros, quando estivessem promptos, não podendo ser aceitos sem sua aprovação.

- **A Vida Fluminense**, sábado 8 de abril de 1871.

Os fazendeiros notáveis II

O Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho.

Tendo este jornal empreendido a publicação dos retratos dos mais importantes fazendeiros deste Imperio, é de toda a justiça que consagre um dos primeiros logares ao ilustre fazendeiro da província do Rio de Janeiro o Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho. Devemos a obsequiosidade de um amigo o retrato, que damos na primeira pagina deste numero, e

contamos brevemente obter outro de seu sympathico irmão o Sr. barão de S. Clemente, para também publical-o na nossa collecção.

Poucos são os possuidores de propriedades rurais que tanto tenham feito pela nossa lavoura como esses dous irmãos, verdadeiros representantes de seu benemérito pai, cujo o nome perpetuaram na província fluminense.

O Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, filho do fallecido Sr. barão de Nova-Friburgo, nasceu em sua fazenda do Ribeirão das Arêas, pertencente ao município de Cantagallo, em 11 de Novembro de 1835. Matriculou-se na faculdade de direito de S. Paulo, em 1854, e ahi cursou os quatro primeiros annos, obtendo sempre as principaes aprovações. Em 1858, desejoso de conhecer algumas províncias do norte, partio para o Recife, em cuja faculdade recebeu, nesse mesmo anno, o gráo de bacharel formado em sciencias sociais e jurídicas.

Restituido ao seio de sua família, pouco tempo se demorou no Brasil, e empreendeu uma longa viagem por paizes estrangeiros, com o louvável desejo de estudar os grandes melhoramentos da lavoura, á qual contava dedicar-se futuramente.

Viajou as principaes nações da Europa, e, atravessando o oceano, dirigio-se a esse paiz modelo chamado Estados-Unidos, e, não contente com o que ahi encontrou de grandioso para os seus estudos especiaes, passou-se para as Antilhas, e percorreu diversas ilhas desse archipelago.

Voltando, em 1862, á sua pátria, trazendo grande cabedal de conhecimentos práticos, e acompanhado de innumeras machinas, que, até então eram desconhecidas no Brasil, entregou-se, com maior coragem e cheio de idéas de progresso, á direção das fazendas de seu pai, a maior parte delas situadas no município de Cantagallo.

É desnecessario dizer que essas propriedades começaram a sentir a influencia benéfica do dedo inteligente que as dirigia, e dentro em pouco chegaram á posição brilhante que occupam em toda aquella uberrima zona.

Dotudo de uma atividade inexcidível, e de uma vontade tenaz, digna de inveja, o ilustre fazendeiro tem tido a gloria de ver coroados com os mais felizes resultados os trabalhos, a que se dedicou.

Fallecendo seu pai em fins de 1869, e logo depois sua respeitável mai, longe de trepidar, o Sr. Dr. Clemente Pinto, ajudado por seu distincto irmão, sempre levado por gigantescas idéas de progresso para a província do Rio de Janeiro, e principalmente para o município, onde nasceu, atirou-se ás grandes empresas, e não vacillou em comprometer parte dos seus capitães, tomando a empresa da continuação da estrada de ferro de Cantagallo, que, algum dia e talvez não muito tarde, tem de ligar todo o valle do Rio Grande com a capital da província e consequentemente com esta corte.

Bem poucos fluminenses, ou talvez nenhum, se animariam a tão arriscada tarefa, principalmente tendo a estrada em questão de atravessar a elevada serra, que existe entre os municípios de Santo Antonio de Sá e Nova Friburgo. Os tuneis eram impossíveis ou de uma despesa fabulosa; mas o systema Fell era aconselhado, á vista dos belos resultados que oferecia a estrada provisória do Monte Ceniz, e o illustrado empresário decidio-se a empregal-o, pela primeira vez, no império brasileiro. É um dos assignalados serviços que tem feito á sua provincia. Os trabalhos continuam com todo o vigor e dentro de poucos mezes, a locomotiva ha de atravessar as gargantas dessa altíssima serra e chegar á risonha villa de Friburgo – o que dará muita vida e incremento a esse, hoje, arrebalde da cidade do Rio de Janeiro.

Anteriormente a esta empresa, o Sr. Dr. Clemente Pinto começara a ensaiar, para comunicar algumas de suas fazendas, umas com outras, o novo systema de vias férreas, conhecido pelo nome de Larmanjal. Teve um completo triumpho nesse ensaio.

As principaes fazendas desses dous prestantes cidadãos tem as suas machinas montadas com todos os melhoramentos que se encontram nos grandes estabelecimentos rurais da Europa e da America do Norte; e os seus cafés são dos melhores que se apresentam no mercado, e tanto que nos Estados-Unidos são conhecidos pelo nome da casa Friburgo. Foram premiados em diferentes exposições nossas e estrangeiras.

Além desses serviços prestados á provincia do Rio de Janeiro e á nossa, ainda tão atrasada, lavoura, o Sr. Dr. Clemente Pinto e seu irmão tem oferecido não pequenas quantias para as urgências do Estado, e ainda ultimamente fizeram um donativos á provincia para a criação de escolas de instrução primaria em Nova Friburgo, e na freguezia de Santa Rita do Rio Negro.

Com o intuito de melhorar as raças doa animaes, constantemente o Sr. Dr. Clemente Pinto manda-os vir da Europa, sempre do mais puro sangue para crial-os nos seus estabelecimentos.

Diversas tentativas tem os Srs. Clementes feito a bem da colonização, mandando buscar colonos portugueses, os quaes, logo depois de ajuntarem algum pecúlio, apesar do bom tratamento que recebem, retiram-se para a terra natal. Isso corrobora a opinião, que temos, de que é muito difficil a colonização neste império, principalmente em algumas de nossas províncias. O colono, que vem como especulador, logo que adquire certa quantia com que possa viver no seu paiz, deixa esta terra, em que tudo lhe é tão dispendioso, e vai morrer debaixo do sol, que o aquecêra desde o berço.

Falta-nos espaço para enumerar tudo quanto de útil tem feito o Sr. Dr. Clemente Pinto, ainda tão jovem e já tão empreendedor e cheio de patriotismo. Ahi estão os seus serviços e mais de um administrador da provincia os tem elogiado e agradecido.

Finalizando esta breve noticia, temos o prazer de dizer que o Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho é um cavalheiro de maneiras affaveis e de um trato tão ameno e atencioso, que captiva a todos aquelles que tem a satisfação de relacionarem-se com ele.

A prova dessas qualidades, que o distinguem está na grande popularidade e estima de que gosa em Nova Friburgo, Cantagallo, S. Fidelis, nesta corte e em todos os logares em que tem estado.

Cidadãos destes honram a provincia em que nasceram.

S. O.

- **A Reforma**, ano 3, n. 167 (26/07/1871), p. 3.

ESTRADA DE FERRO DE CANTAGALLO PROLONGAMENTO A FRIBURGO

O mundo civilisado teve mais um impulso na carreira do progresso.

O Brazil conta hoje mais um feito brilhante na historia do seu adiantamento. A provincia do Rio de Janeiro foi enriquecida com mais um thesouro.

No dia 22 do corrente fez-se experiência da primeira locomotiva no prolongamento da estrada de ferro de Cantagallo de Cachoeira a Friburgo, empreza do muito eminente e illustrado Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto, a quem se deve mais este melhoramento do paiz.

A estrada dirigida pelo intelligente e incansavel Sr. Dr. Borell du Vernay, de quem partiu essa idéa grandiosa, tem já cerca de 2 leguas de linha ferrea, notavel por suas extensas pontes e pontilhões, distinguindo-se a importante ponte de ferro, sobre o rio das Cachoeiras de Macacú, montada sob os auspícios do talentoso Sr. Filippe Carpenter, esse operario-rei, esse genio perante as artes e as sciencias.

A locomotiva foi montada sob a direcção do mesmo Sr. Carpenter, nas officinas da companhia de Cantagallo, que, graças á acertada e intelligente gerencia do prestimoso Exm. Sr. visconde de Barbacena, possui um habilitado pessoal.

Assim, pois, na tarde do dia 22 o arrabalde da Cachoeira apresentava um magnifico panorama.

Junto á estação apinhava-se o povo pressuroso pela brilhante novidade que se lhes offerecia. Junto á ponte, uns e outros contemplavam essa obra sublime e aguardavam a passagem gloriosa do trem. Aqui e alli divisava-se a alegria, a satisfação de ver realisada essa idéa feliz, que nasceu coroada pela imperial vontade de nossa excelsa princesa.

Com effeito, ás 4 $\frac{1}{4}$ horas da tarde, o vapor apitou, a machina partiu, e a ponte gemeu orgulhosa debaixo d'esse peso sublime e grandioso, e no meio da acclamação de todos esses corações offegantes de praser pelo progresso.

E finalmente, a jornada se effectuou com felicidade, voltando a locomotiva ás 8 horas tendo percorrido a linha sem o menor incidente.

Assim, pois, sirvamo nos d'esta folha, como banquete da imprensa, para levantarmos um brinde aos valiosos servidores do paiz, aos campeões do progresso, e em particular ao bravo operario genio – Felipe Carpenter.

- **A Reforma**, ano 3, n. 267 (23/12/1871), p. 1.

Foi approvada, na assembléa legislativa provincial, a seguinte redacção do projecto de lei sobre o prolongamento da estrada de ferro de Cantagallo:

“A assembléa legislativa provincial do Rio de Janeiro resolve:

Art. 1.º Fica o presidente da provincia autorizado para encampar o contracto celebrado com a companhia da estrada de ferro de Cantagallo; permutando as acções pertencentes a particulares, por apolices da divida publica provincial, do juro annual de 6%.

Art. 2.º O presidente da provincia fica tambem autorizado para contractar o prolongamento d'esta estrada, desde a villa de Nova Friburgo até o municipio de Santa Maria Magdalena, atravessando, na direcção mais conveniente, o municipio de Cantagallo ; e tratará com quem se propuzer a realisar essa empreza por sí, ou por meio de companhia que para esse fim organizar, mediante as seguintes bases:

§ 1.º Concessão de privilegio de zona por espaço não excedente de quarenta annos, a contar da data do contracto.

§ 2.º Concessão, por igual prazo, do uso fructo da 1ª secção da estrada, de Villa-Nova a Cachoeiras, e da 2ª, de Cachoeiras a Nova Friburgo, comprehendidas as estações, officinas e suas dependencias e todo o material fixo e rodante.

§ 3.º A empreza se obrigará a fazer, pela renda bruta da estrada, todos os concertos e melhoramentos de que carecerem as estações, e a substituir todo o material fixo e rodante por outro, quando for necessario.

§ 4.º No contracto que se celebrar será estabelecido que depois de aberta a 1ª estação no municipio de Cantagallo o preço do transporte de cargas e das passagens na 2ª secção nunca será maior de 75% e na 3ª de 50% do que actualmente se cobra na primeira.

§ 5.º Logo que a renda liquida annual de toda a estrada passar de 7% do capital empregado na 3ª secção (de Nova Friburgo ao municipio de Santa Maria Magdalena) será o excesso dividido em tres partes, das quaes duas serão attribuidas á provincia e uma ao concessionario.

A tarifa dos fretes de cargas e do preço das passagens será revista dous dos annos depois de concluida a estrada ; e d'ahi em diante de tres em tres annos, a fim de ser reduzida na razão da somma que no triennio anterior tiverem perfeito as duas seguintes parcelas: 1ª, a que representar a differença entre o algarismo da renda attribuida á provincia e a somma do juro e da quantia annualmente necessaria para amortisação em vinte annos da divida de que trata o art. 1º d'esta lei; 2ª, a que representar metade do que perceber o concessionario além de 10% do capital empregado na construcção da 3ª secção.

A revisão da tarifa se verificará de modo que se torne effectiva a redução (quando se tenha de fazer) no dia 1º de março.

§ 6.º Enquanto não se franquearem ao trafego seis leguas da estrada de ferro da 3ª secção, contadas da estação de Nova Friburgo, não se realizará o disposto no paragrapho antecedente; e a renda liquida das 1ª e 2ª secções dividir-se ha entre a provincia e o concessionario, sendo a parte maxima d'aquella somma do juro das apolices e da quantia fixada para a amortização. O presidente da provincia estabelecerá no contrato, para a abertura do trafego nas seis leguas de que se trata, um prazo nunca maior de tres annos e em toda 3ª secção o de quatro annos.

§ 7.º O presidente da provincia nomeará o engenheiro fiscal da empresa que será estipendiado pela renda da estrada.

§ 8.º Findo o prazo do contracto, a estrada, estações, dependencias e accessorios e todo o material rodante passará para o dominio da provincia, em perfeito estado de conservação, sem que a empresa possa reclamar indemnisação alguma.

§ 9.º Se o presidente da provincia contractar esta empresa de preferencia com o actual empresario do prolongamento das Cachoeiras à villa de Nova Friburgo, deverá este desistir do uso fructo que lhe compete pelo contracto de 12 de março de 1870, tanto para pagamento dos serviços adiantados, como para idemnisação do trem rodante, que é obrigado a fornecer; e se as obras da 2ª secção ficarem concluidas antes do termo marcado no dito contrato, o pagamento das prestações por vencer será feito em letras da provincia, que não ganharão juros.

No caso, porém, de ser o contracto celebrado com outrem, as letras aceitas pela provincia para pagamento dos serviços adiantados, e bem assim para idemnisação, que será estimada, do uso fructo a que tem direito por concluir as obras antes do tempo marcado no contracto, vencerão os juros que se pagar ao banco do Brazil.

§ 10.º Se a empresa se propuzer a prolongar a estrada de ferro até a cidade de Nitheroy, poderá o presidente da provincia contractar esse prolongamento, sob as mesmas condições estabelecidas no art. 2º, comtanto que não consinta na suppressão da estação de Villa Nova.

Fica mais o presidente autorizado para conceder gratuitamente á empresa que tomar a si esse prolongamento, os terrenos pertencentes á provincia, que forem necessarios para a construcção da linha e estações, com suas dependencias.

§ 11.º Se fôr julgado conveniente prolongar a linha da estrada de ferro além do municipio de Santa Maria Magdalena, a empresa com quem o presidente da provincia contractar o prolongamento decretado por esta lei será preferida a qualquer outra em igualdade de condições.

§ 12.º Esta concessão será intrasferível, enquanto o prolongamento da estrada até o municipio de Santa Maria Magdalena não estiver concluido e entregue ao tráfego.

§ 13.º O governo poderá em qualquer tempo, depois de dez annos da abertura da ultima secção ao trafego, resgatar a concessão, fazendo o pagamento em apolices da divida publica provincial, do juro de 6% ao anno.

§ 14.º Se a estrada de ferro de Nitheroy a Campos tiver de entroncar n'esta, será o concessionario obrigado a aceitar o entroncamento, no ponto em que fôr concordado com o governo, sem poder exigir pelos transportes fretes kilometricos superiores aos estabelecidos na secção que percorrer.

Art. 3.º Ficam salvos os direitos firmados em contractos existentes na data d'esta lei; e revogadas as disposições em contrario.

- **Correio do Brazil**, ano 1, n. 79 (22/03/1872) p. 2.

Estrada de ferro de Cantagallo

Foi hontem assignado entre o presidente da provincia do Rio de Janeiro e o Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho o contracto para o prolongamento da via ferrea de Cantagallo, desde Nova Friburgo até Santa Maria Magdalena.

E' mais um serviço eminente que á provincia do Rio de Janeiro presta o distincto fluminense, já tão recommendavel por outros titulos.

No correr deste anno abrir-se-há ao transito publico a linha de Cachoeiras a Nova Friburgo, linha cujas difficuldades da execução não tem talvez superiores no mundo.

E' essa a primeira estrada de ferro na qual funcçionará de modo definitivo o systema Fell.

Só a constancia, tenacidade e intelligencia do digno Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto seriam capazes de fazerem executar em tão pouco tempo trabalhos tão collossaes, como os da estrada da Cachoeira a Nova Friburgo.

Não deve ser esquecido o nome do notavel engenheiro que dirige as obras a que nos referimos, o que tem sido um poderoso auxiliar do illustre empresario.

E' o Sr. J. Borell du Vernay, cujo nome se prende a outros grandes trabalhos executados no Brazil.

- **A Reforma**, ano 5, n. 161 (17/07/1873), p. 2.

- Estrada de ferro de Cantagallo. – Escrevem-nos:

“ Principiaram os ensaios com as machinas que devem subir a serra de Nova-Friburgo por uma estrada de ferro construida segundo o systema Fell, já applicado no monte Cenis antes da abertura do famoso tunel.

“ Apesar de ser conhecido pelas pessoas que se interessam por estradas de ferro e acompanham os melhoramentos e progressos na construcção das mesmas, cumpre lembrar que o systema Fell consiste essencialmente na collocação no centro da via ordinaria de um 3º trilho de 2 cabeças elevado [0º,22] sobre os trilhos lateraes, com o duplo fim de augmentar o seu peso e servir de guia aos carros nas curvas de pequeno raio. Por isso a locomotiva se acha provida de dous pares de rodas, sobre eixos postos verticalmente sobre um aparelho [?], movem-se horisontalmente e podem ser mais ou menos approximadas uma a outra por mio de um parafuso de maneira que os dous pares de rodas fazem maior ou menor pressão sobre as duas cabeças do trilho central; e os carros são providos de 2 pares de rodas horisontaes debaixo de seus eixos extremos, os quaes encostando no trilho central guiam o carro nas curvas.

Movendo-se as rodas horisontaes da locomotiva por meio de braços presos na cabeça do piston dos cylindros, é facil de perceber que se obteve uma segunda machina com pouco augmento de peso da locomotiva; e como nos fortes declives a gravidade da locomotiva absorve a maior parte da força da mesma, tem-se o meio de vencer fortes declives puxando a locomotiva um trem proporcional á adherencia ou pressão das rodas horisontaes da machina sobre o trilho central; força util que não se póde obter com uma locomotiva ordinária, em que a adherencia das rodas sobre o trilho depende do peso da mesma.

“ Na Europa a ‘Centre Rail Comp.’ Obteve privilegio para a fabricação do material fixo e rodante de taes estradas, de sorte que o empresario da estrada de ferro de Catagallo teve de pagar á dita companhia 2,000 libras esterlinas, cerca de vinte contos, para poder mandar fazer o material necessario, reservando-se porém aquella companhia o direito de dirigir a

construção das locomotivas prometendo ao mesmo tempo mandar construir machinas superiores ás que tenham trabalhado na estrada de ferro do monte Cenís.

Sugeitou-se o empresario a esta imposição que aliás não podia evitar.

“ Durante a construção a companhia Centre Rail avisou o empresario que as locomotivas seriam de maior peso que as do monte Cenís, e quando promptas o respectivo fabricante mandou uma descripção das mesmas locomotivas pela qual se via que pezariam em marcha 36 tonaldas inglezas.

“ Este pezo repartido sobre dous eixos é excessivo, principalmente para os trilhos empregados na estrada de ferro de Cantagallo. Além d’isto, vendo o empresario a insufficiencia da superficie do aquecimento para haver sempre na caldeira a pressão necessaria para puchar este enorme peso, não esperou pelo resultado dos ensaios que se deviam fazer em Inglaterra com taes machinas, e immediatamente mandou á Europa um engenheiro habil e de sua confiança afim de comprar tres machinas que já tinham servido no monte Cenís, unico meio que lhe restava para não augmentar mais a perda de tempo occasionada pelo engano da Centre Rail Comp. na construção das novas locomotivas.

“ Emquanto se tratava na Europa da compra das locomotivas que tinham servido no monte Cenís, chegavam aqui duas novas locomotivas encommendadas á Centre Rail Comp., e sendo montadas e experimentadas provaram logo o acerto da medida tomada pelo empresario quanto á compra das antigas machinas do monte Cenís. Com effeito as novas locomotivas pelo enorme peso de cerca de 24 tonelladas nos eixos de traz, quando em subida, faziam impressão nos trilhos e embora puchassem com facilidade 40 tonelladas de trem; quando a pressão da caldeira chegava a 10 athmosphas. Conservavam esta pressão somente em 1 kilometro de marcha, sendo forçada uma demora de 5 até 10 minutos para pôr agua na caldeira e obter-se outra vez a pressão de 10 athmosphas. Contudo e apesar das difficuldades expostas trabalhou-se com estas novas machinas até conduzir-se para o Alto da Serra todo o material.

“ Estretanto chegaram duas machinas das tres compradas á empresa do monte Cenís, e que alli tinham trabalhado, foram montadase experimentadas: d’estes ensaios dá noticia esta narração.

“ A estrada de ferro de Cantagallo é dividida em tres lanços distinctos entre Cachoeiras e Nova Friburgo, a saber:

“ 1°. De ‘Cachoeiras’ até o logar denominado ‘Boca do Matto’ com um comprimento de 7540 metros, é uma estrada ordinaria com o declive maximo de 35 milimetros e curvas de minimo raio de 80 metros: n’esta parte sómente nas 4 curvas de 80 metros de raio trabalha o trilho central para maior segurança do trem.

“ 2°. De ‘Boca do Matto’ até a estação além do ‘Alto da Serra’ na extensão de 12407 metros acha-se [collocada] sem interrupção o trilho central: n’esta parte o declive maximo é de 83 milimetros e as curvas são de minimo raio de 40 metros.

“ 3°. Do Alto da Serra a Nova Friburgo é uma estrada ordinária com o desenvolvimento de 15349 metros, declive de 27 milimetros no maximo, e curvas, as de menor raio, de 60 metros, e estas com trilho central para maior segurança do trem.

“ Pelo contrato o empresario obrigou-se a fornecer tres locomotivas do systema Fell; mas, reconhecendo a insufficiencia d’esse numero de locomotivas para o serviço da estrada e a inconveniencia de trabalhar com as d’aquelle systema em trechos da estrada em que não há trilho central, resolveu que as locomotivas Fell sómente trabalhassem no segundo [lanço] da estrada, isto é, entre Boca do Matto e a estação do Alto da serra, devendo trabalhar entre Cachoeiras e Boca do Matto uma machina de systema ordinario, e do Alto da Serra a Nova Friburgo uma locomotiva do systema Fell.

“ Como n’estas duas partes da estrada não ha maior novidade dá-se mais minuciosa noticia dos ensaios feitos no 2º lanço em que existe sem interrupção trilho central e onde só devem trabalhar as locomotivas Fell.

“ Antes de dar conta dos ensaios cumpre ponderar que as locomotivas experimentadas são as mesmas que trabalharam no monte Cenis, cuja estrada tinha de comprimento 78264 metros dos quaes 37068 com trilho central sem interrupção, declive maximo de 83 milimetros e curvas de 40 metros de minimo raio, sendo que n’uma extensão de 500 metros eram constante o maximo declive e sucessivas as curvas de minimo raio, ao passo que a extensão com maximo declive sem interrupção na serra de Nova Friburgo não excede de 1400 metros, entretanto que a somma total de todos os trechos em declive Maximo monta apenas a 3000 metros. Cumpre ainda observar que tendo sido montadas em Cachoeiras as locomotivas da serra recentemente chegadas, e como ainda não esteja prompta a locomotiva ordinaria que deve trabalhar entre Cachoeiras e Boca do Matto, fizeram com aquellas todos os ensaios desde Cachoeiras até o ‘Alto da Serra’ o que forçava a diminuir a marcha n’aquelle primeiro lanço da linha, para não se prejudicar o machinismo horisontal que n’este lanço trabalha sem apoio do trilho central.

“ O primeiro ensaio foi feito com um trem de peso de 10 toneladas puchado pela locomotiva desde a ‘Boca do Matto’ até a estação do ‘Alto da Serra’ em 80 minutos, incluído o tempo de uma parada de 20 minutos no logar denominado Juca Penna, á distancia de 8660 metros do ponto de partida, para tomar agua e revistar a machina. A locomotiva desceu logo depois para a Boca do Matto gastando cincoenta minutos. Tornou para o Alto da Serra com um trem carregado de trilhos de 28 toneladas de peso e, parando nos tres tanques existentes na serra para fornecer agua as machinas, gastou 96 minutos inclusive 34 minutos nas paradas, observando-se n’esta segunda ascensão algum escorregamento nos trilhos devido a estarem molhados e não haver areia nas caixas da machina.

“ Regressou depois a locomotiva para Cachoeiras gastando 50 minutos em percorrer a linha com trilho central.

“ Nas descidas appica-se tanto na machina como em cada um dos carros dous freios, um ordinario que trava as rodas e outro chamado central que agarra o terceiro trilho: verificou-se que apertado com alguma força o freio central de qualquer dos carros pára immediatamente todo o trem.

“ O 2º ensaio foi feito com tres wagons que com a sua carga perfaziam o peso de 30 toneladas; partindo a machina com este trem das Cachoeiras ás 11 horas chegou á Boca do Matto ás 11 e 30 minutos, d’ahi, depois de uma demora de 20 minutos para tomar agua e ser revistada, seguiu para o Alto da Serra onde chegou a 1 hora e 20 minutos, tendo ainda parado em tres tanques, gastando portanto em plena marcha 62 minutos ou 5 minutos por kilometro. No Alto da Serra substituida a locomotiva Fell por uma locomotiva do systema Fairlie seguiu o trem para Friburgo, onde chegou com 40 minutos de marcha. Regressou de Friburgo ás 6 horas e 15 minutos da tarde, chegando ao Alto da Serra ás 6 e 50 minutos; alli, substituida a locomotiva Fairlie pela Fell, partio ás 7 e 50 minutos e parou na Boca do Matto ás 8 e 50 minutos, tomou agua n’este logar, seguindo para Cachoeiras, onde chegou ás 9 horas e 20 minutos.

“ As paras em Boca do Matto para o futuro ficarão reduzidos ao tempo necessario para substituição de locomotivas, isto é, enquanto uma locomotiva toma o desvio e a outra se põe á frente do trem.

“ Tendo estes ensaios correspondido ás epseranças do empresário e do seu engenheiro chefe, consentiu aquelle ser acompanhado em um novo ensaio por varios amigos.

“ Na quarta-feira 9 do corrente a uma hora da tarde partiu do Cachoeiras um trem composto de carros de passageiros com 22 pessoas e varios volumes prefazendo o peso de 15 toneladas

puchado pela madeira já ensaiada. A 1 hora e 30 minutos chegou á Boca do Matto e demorou-se 15 minutos para tomar agua e ser revistado o machinismo.

“ D’ahi partindo a 1 hora e 45 minutos, chegou ao Alto da Serra ás 2 horas e 56 minutos, incluindo-se n’este tempo uma parada de 40 minutos em Juca Penna para tomar agua. No Alto da Serra substituida a machina Fell por uma locomotiva Fairlie seguiu o trem para Friburgo ás 3 e 9 minutos e alli cheou ás 3 horas e 48 minutos.

“ Os habitantes do lugar sabendo que vinha no trem o Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho correram para a elegante estação de Nova Friburgo afimd e render a homenagem de sua admiração e respeito ao jovem empresario que com sincero patriotismo tem posto ao serviço da prosperidade dos municipios de Nova Friburgo, Cantagallo e Magdalena sua intelligencia, energica actividade e capitaes.

“ Como de improviso foi adornada a estação com festões de flores, bandeiras das nações mais adiantadas em civilisação, e galhardetes.

Ao sibilar da locomotiva junto da estação, troaram nos ares muitas girandolas, duas bandas de muzica de amadores tocaram enthusiasticos hymnos e centenas de pessoas de ambopas os sexos e de todas as classes apinhadas na plata-fórma e circumvisinhanças da estação victoriaram o moço empresario, o qual cheio de modestia chamou para jutno de si o engenheiro em chefe Borell du Vernay para receber aquelles applausos.

“ Foi um dia de festa para Nova-Friburgo que dotada prodigamente pela natureza só carecia de facil e aperfeiçoada viação para ser um dos pontos mais importantes da provincia do Riod e Janeiro.

“ Os echos d’aquellas montanhas repetirão por dilatado tempo as acclamações de seus habitantes agradecidos.

“ Para não tornar muito longa esta noticia continuaremos em outro numero a dar conta dos ensaios e faremos algumas considerações sobre a grandiosa obra de construcção de uma estrada de ferro na serra de Nova-Friburgo. ”

- **A Reforma**, ano 5, n. 168 (25/07/1873), p. 2.

Uma visita á estrada de ferro de Cantagallo

O Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, emprezario da construcção da 2ª secção da estrada de Cantagallo, concessionario da 3ª e usufructuario de toda a linha, me fez a honra de convidar para assistir a um dos ensaios de transito pela via ferrea, que até Nova-Friburgo se acha em estado de prestar-se ao trafego.

De volta d’esta agradável excursão, entendo que a narrativa de minhas impressões póde ter alguma utilidade para animação do espirito de iniciativa em beneficio publico, e para tranquillidade das pessoas que houverem de viajar por uma linha que em seu principio é excepcional, mas que offerece a segurança desejável.

Não pretendo erigir-me em juiz das obras, no ponto de vista technico: minhas apreciações apenas se recommendam por bons desejos e por alguma experiência na direcção e fiscalisação de trabalhos semelhantes.

Por contrato de 12 de março de 1870 obrigou-se o Sr. Dr. Clemente Pinto para com a provincia a construir em 4 ½ annos a segunda secção de Cachoeira até Nova-Friburgo, 35,5 kilometros, pela quantia de 2.800:000\$ custo das obras fixas, excluindo o trem rodante e utensílios.

Por outro contrato de 28 de fevereiro e provincia adjudicou ao mesmo cavalheiro a concessão de mais 66 kilometros além de Friburgo; dirigindo-se aos municipios de Cantagallo e Santa Maria Magdalena, e o usofructo de toda a linha desde Villa Nova, por 35 annos, para

o fimde ser empregada uma parte da renda liquida no pagamento dos juros e amortização do capital, custo da nova construcção.

Foi fixado este custo em 320.000\$ por legua de 6.000 metros, ou por kilometro 48:485\$, e estipulou-se que, enquanto não forem entregues ao transito publico as primeiras leguas da nova secção, receba o concessionario metade da renda liquida; e depois de abertos 40 kilometros de Friburgo em diante, deduza da mesma renda liquida 7% do capital correspondente à linha em serviço e para amortização a terça parte do excesso, recolhendo aos cofres provinciaes as duas terças partes.

No fim dos 35 annos será toda a linha entregue á provincia, sem idemnisação, tendo-se accrescentado ao material rodante da 1ª secção (Villa Nova e Cachoeiras) mais o que na 9ª condição do contrato de 1870 fora estipulado para a 2ª secção.

Não é meu fim, mencionando perfunctoriamente estes contratos, instituir exame si darão alles porvavelmente lucro ou perda ao contratante. Os preços me parecem razoavelmente estimados; mas, tendo reconhecido, pela observação dos trabalhos, que o concessionario procede com louvavel largueza de vistas e patriotismo; seria amesquinhar os importantes serviços que está elle prestando ao páiz vir indagar si o balanço de sua corajosa empreza augmentará ou diminuirá a sua fortuna privada.

Os contratos são dignos de estudo, e instructivos para quem deseja o desenvolvimento das vias ferreas; mas deixarei de parte almas reflexões que elles suggerem, para em primeiro logar occupar-me do modo por que estão sendo executados.

A construcção, objecto do 1º contrato, divide-se em tres partes, de typos diversos, como se vê dos seguintes algarismos, que extraio de um relatorio do habil engenheiro fiscal, o Sr. Dr. Theodoro de Oliveira.

1º, de Cachoeira a Boca do Mato

Linhas de nível	973,44 metros	
Ditas em subidas	5,304,71	> 6,336,15

Declive medio	0,025	>
---------------	-------	---

2º, da Boca do Mato ao Alto

Nível	837,48 metros	
Subida	12,535,84	> 13,393,32

Declive medio	0,071	>
---------------	-------	---

3º, do Alto a Nova Friburgo.

Nível	6,477,16 metros	
Descida	9,320,70	> 15,707,86

Declive medio.	0,025	>
----------------	-------	---

Distancia total.	35,527,33
------------------	-----------

A 1ª e a 3ª porções da linha, nas quaes o declive maximo não excede a 0,033 e [0,017] respectivamente são accessiveis a locomotivas communs construidas appropriadamente. As curvas são fortes, pois desce o raio até 60 metros; mas as machinas do systema Fairlie funcçionam optimamente, como puderam observar os meus amigos Srs. senador Sinimbú e Dr. E. de Andrade Pinto, e outros cavalheiros, alguns dos quaes engenheiros.

A 2ª parte, 13 kilometros da Boca do Mato ao Alto, construidos e utilizados segundo o systema Fell, é o que se encontra na linha em condições excepçionaes, elevando-se o maximo declive a 0,083, como na do Monte Ceniz; d'este trecho da via ferrea me occuparei

especialmente: é o unico que por causa do forte declive, e pela novidade de contrucção, póde inspirar receios.

Em toda a linha em trablho reconhece-se o typo da empreitada conscienciosa.

Taludes preparados sem economias mal entendidas, para tornar pouco prováveis os desmoronamentos; nem um encontro de ponte ou pontilhão que não seja de pedra escolhida e bem faceada; abundancia de paredões, que em alguns logares formam verdadeiros viaductos; a largura do leito posta em terreno firme; e tudo executado com zelo e proficiencia. Manifestamente o governo provincial foi bem inspirado, celebrando os contatos a que me vou referindo.

Volto aos 13 kilometros da Boca do Mato Alto, construidos pelo systema Fell, empregado pela primeira vez no Monte Cenis, entre a França e Italia.

Alli o serviço se fez, durante a perfuração do famoso tunel, com certa regularidade e com muita segurança, provindo as interrupções principalmente de uma causa de que estamos insentos, a neve. Entretanto convem que saiba o publico que, confrontando com a linha do monde Cenis, a de Nova Friburgo é notavelmente mais garantidora de segurança do trafego.

Darei provas.

No Monte Cenis, a subida do lado da [?] (a mais difficil) tem 26 kilometros; a nossa apenas a metade.

Os primeiros 14 kilometros de Susa a Bord offerecem um declive médio de 0,074, sendo o de cá 0,071; o maximo em ambos é 0,083.

Dos 11 kilometros do Monte Cenis, metade é em curvas; dos nossos 13 pouco mais de 40%; [?] dos raios de curvatura é o mesmo, 40 metros.

Na superstructura as differenças são mais notaveis.

Os dormentes se collocaram a 1,00 metro de centro a centro, aqui a 0,80, [?...] kilometro no Monte-Cenis recebeu 1,000 dormentes, em Nova-Friburgo 1,667, e de madeira muito mais resistente.

Donde vem que a longrina (viga longitudinal em que se colloca o trilho central) fixa-se com muito mais solidez, por ser paradusada em todos os dormentes.

Os sellins, peças de ferro em que assenta o trilho central, eram fracos no Monte Cenis e foram reforçados, sendo de mais collocados em distancia de [0°,50], em vez de [0°,80], na linha.

As escoras, que là resistem sómente ao esforço longitudinal, cá foram postas obliqua e alternadamente para um e outro lado, de sorte que tambem augmentam a resistencia lateral.

Nos trilhos externos, pregados por quatro fortes grampos em cada dormente, de tres em tres d'estes foram os grampos substituidos por parafusos, cujas cabeças descansam sobre chapas de ferro batido, que se apoiam em toda a largura na base do trilho. É mais uma segurança adicional.

Esta vigorosa superstructura supportou, ha pouco, uma experiencia decisiva. Em uma noticia de ensaios, que a *Reforma* publicou se expôz que a primeira das machinas Fell encomendadas para a Europa veio defeituosa, sem producção de vapor sufficiente para uma marcha seguida de alguns kilometros, e com o peso exagerado de 36 toneladas, que curvou alguns trilhos externos.

Pois bem: esse monstro percorreu algumas vezes a linha sem que no trilho central se observasse a minima avaria; as machinas que teem de servir são muito mais leves.

Em lugar das pesadas locomotivas de 36 toneladas, que aliás se trata de modificar para que bem sirvam, teve o concessionario a boa inspiração de mandar comprar e reparar as que funcionaram no Monte Cenis e contratar machinistas, de sorte que a estrada de ferro de Cantagallo se aproveita de toda a experiencia adquirida em alguns annos no primeiro ensaio do systema Fell: uma das machinas e parte do pessoal já ahi estão em serviço na serra.

Convem ainda notar que a especialidade do systema, isto é, as rodas horisontaes apertando interalmente o trilho central, não teem por unico objecto augmentar o attrito em proveito da força motriz sem exagerar o peso dosapparelhos; offerece tambem um novo freio e segurança adicional. Ainda que nas rodas externas haja tendencia para sahir dos trilhos, isto não póde ter logar sem quebrar-se ou deslocar-se a superstructura do centro da linha: por isso a segurança em nada é inferior a das vias ferreas ordinarias: dir-se-hia impossível um desastre por descarrilhamento, si fosse licito admittir perfeição em obras humanas.

Os carros de viajantes e de cargas teem todos, alem do freio ordinario, outro em fórmula de tenaz, que aperta o trilho central, e tal é o seu poder, que cada vehiculo póde moderar a marcha ou parar na descida pelo seu proprio esforço, e sem dependencia da machina; havendo o preciso cuidado nos guarda-freios, póde-se reconhecer observando frouxos os engates do trem, que cada carro desce como si estivesse isolado. Teem todos algum jogo nos eixos para adaptar-se as curvas, o que torna o movimento sensivelmente uniforme; não se ouve o ranger dos rebordos das rodas nos trilhos, tão commum no mateiral inarticulado.

Segundo as experiencias feitas, conta-se que os trens de viajantes com velocidade moderada poderão ir de Villa-Nova a Friburgo em 4 horas e 22 minutos, inclusive as paradas, sendo 1 hora de 10 minutos para os 13 kilometros do systema Fell, comprehendidos 8 minutos para tomar agua em caminho.

A viagem dos trens de mercadorias dependerá da carga transportada: os do Monte Ceniz conduziam 20 a 22 toneladas de peso util, resultado que não falhará aqui, com as mesmas machinas, e iguaes ou antes melhores condições technicas da linha.

De Friburgo em diante ha cerca de 30 kilometros em construcção, em alguns pontos adiantada: ahi às obras do leito são applicaveis as obrigações [precedentes], respectivamente.

Alguns lanços d'este prolongamento, bem que sigam o valle de um [?] do Rio Grande, offerece trabalhos pesadissimos, cujo casto kilometrico é manifestamente superior ao do alto até á villa, apesar da proximidade da serra.

Os municipios de Nova Friburgo, Cantagallo e Magdalena, ou antes a provincia do Rio de Janeiro, contrahem uma divida de gratidão para com o benemerito Sr. Dr. B. Clemente Pinto; e deve honrar a proficiencia, a infatigabilidade, a dedicação do Sr. Borel, digno auxiliar d'aquelle senhor, e chefe da direcção [?] de seus trabalhos.

Accrescentarei que são dignos de menção honrosa os depositarios de poderes provinciaes que contribuíram para a decretação e execução d'esta via ferrea.

Quem acaso se lembrar das opiniões que mais de uma vez emitti a respeito do melhor systema de empreitadas, crerá talvez que caió em contradicção 1 uvando um contrato em globo, isto é, de quantia fixa para uma secção de estrada de ponto a ponto. Sempre combati este methodo, e coube-me a iniciativa da adjudicação por preços especificos, que si não em engano ainda se segue na estrada de ferro D. Pedro II. Em these conservo essa opinião, o que não me impede de applaudir a excepção feita para a via ferrea de Nova Friburgo.

Os inconvenientes principaes do contrato em globo, são dous:

1.º Embaraça a direcção, quando tenha de fazer nos planos qualquer alteração aconselhada por observações posteriores ao contrato.

2.º Favorece, por causa de omissões, que são inevitaveis nas mias minuciosas especificações, a tendencia que em geral tem o empreiteiro para augmentar seus lucros sacrificando a segurança ou o custeio, e enxergando obras extra em todas as que não estão clara e explicitamente definidas.

Na applicação ao caso vertente, alteração sensível de alinhamento não podia dar-se, porque a linha na serra segue o unico valle que a admittia, e d'ahi em diante não deixa á direita ou á esquerda interesses que possam exigir mudanças; além de que, os estudos de traço ficaram dependentes de approvação do governo provincial.

As unicas modificações provaveis são as parciaes para diminuir as cubações, as quaes são e devem ser toleradas sem sacrificio das condições technicas prescriptas.

O segundo inconveniente póde ser removido pela confiança pessoal; e essa confiança, si o governo provincial julgou dever depositar-a na herdada siseudez e probidade do Sr. Dr. Clemente Pinto, hoje está justificada pela lisura do procedimento de S. S. Com taes empreiteiros todo o systema de adjudicação é efficaz.

O contrato para usufructo da via ferrea consigna dous principios muito verdadeiros, um geral, outro especial ás nossas circumstancias.

O principio geral é que os poderes politicos são inhabeis para gerir qualquer industria e particularmente de um caminho de ferro: só o interesse privado póde efficazmente occupar-se com as mil minúcias de que consta uma tal administração.

Honesto, illustrado, activo, patriota que seja um presidente ou ministro de estado, os estylos e tramites officiaes hão de sempre embaraçar a boa marcha do serviço: as influencias que presidem á escolha do pessoal, os habitos que este contrahe por esse mesmo motivo, as delongas que retardam os supprimentos precisos, á interposição de pareceres incompetentes, a irresolução que elles geram no espírito do administrador responsavel, estas circumstancias e mil outras condemnar a administração dos caminhos de ferro por conta do estado: si este, pois, tem de desembolsar os capitães, por escassez d'elles em mão privadas, o arrendamento das linhas tudo concilia.

O principio especial que vejo confirmado é o emprego da renda liquida de uma estrada de ferro na construcção de seus prolongamentos e ramaes; é o modo mais facil, menos oneroso e mais lógico de subvencionar as construcções. Orçar o custo dos desenvolvimentos decretados; estimar a renda liquida da linha já construida; dotar com Ella os capitães que é preciso levantar, constituem verdadeiro emprestimo; fazer reverter as obras ao estado, apenas completa a amortização, tal é o principio fecundo que a provincia do Rio de Janeiro ensaia desde o anno passado. Trinta e cinco annos são nada na vida de uma nação; imagine-se que no fim d'esse prazo a provincia receberá duplicada a linha que entregou ao Sr. Dr. Clemente Pinto; poderá então celebrar contrato semelhante em maior escala: applique-se o principio a outras linhas, e o carro do progresso receberá magnifico impulso.

Cumpre notar que nas estradas geraes de mais vasto trafego, muito menor póde ser o prazo em que a linha mal se reproduza, internando-se pelo paiz.

Si me é permittido misturar com estes interesses publicos, de tanta magnitude, as minhas impressões e affectos pessoaes, seja-me licito dizer, ao terminar, que a delicadeza e benevolencia do Sr. Dr. Clemente Pinto, de seus engenheiros e empregados, e de todos os cavalheiros com quem tive a honra de encontrar-me em Nova-Friburgo, deixaram-me nos dias 17 a 20 do corrente mez impressões difficeis de ser riscadas da minha memoria, tão fraca para as cousas indifferentes, quanto vivaz para as que tocam o coração.

C. B. Ottoni.

Rio, 22 de julho de 1873.

- **O Novo Mundo**, ano 3, n. 36 (23/09/1873), p. 207.

A ESTRADA DE FERRO DE CANTAGALLO

O Sr. Conselheiro C. B. Ottoni publicou no *Jornal do Commercio* de 24 do passado algumas das impressões que lhe fez uma visita á Estrada de ferro de Cantagallo. A primeira secção desta estrada, como se sabe, estende-se de Villa Nova ás Cachoeiras e ha tempo está aberta ao publico. A Segunda secção prolonga-se de Cachoeiras a Nova Friburgo, e a terceira irá desta cidade até Cantagallo. O empresario da segunda secção é o nosso distincto contrerrâneo, o Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, e ao ensaio desta secção foi que assistiu o Sr. C. B. Ottoni. Sendo este cavalheiro talvez a maior auctoridade nestes assumptos entre nós, a sua opinião sobre a estrada deve-nos ser mui valiosa.

Em tez sub-seccões divide-se esta segunda secção. A primeira, das Cachoeiras á Boca do Matto, tem 6,338,15 metros de extebsão sendo 973 de linha nivel, e 5,465 de subidas: ahi o declive médio é de 0,025 metros. A segunda, da Boca do Matto ao Alto, tem 13,397 metros, sendo 857 em nivel, e 12,535 em subidas o declive médio sendo 0,071 m. A terceira, do Alto a Nova Friburgo, tem 15,798 metros, sendo 6,477 de linha nivel e o mais, 9,321 metros em subida. Ao todo, esta secção tem 35,528 metros, dos quaes só 8,307 metros de linha nivel.

Considerando-se pois, que a estrada é quasi toda em subida, e com um declive respeitavel, parecerá a muitos que é extremamente perigosa. O Sr. Ottoni, porém, mostra que Ella realmente é talvez mais segura que as estradas de ferro ordinarias, e é muito mais bem acabada e é mais segura do que o fôra a do Monte Ceniz. O maximo do declive nesta ultima, é de 0,083, – o mesmo maximo declive da de Friburgo. A mais difficil subida do do Monte Ceniz tem 26 kilometros, a da nosso apenas a metade; a curvatura da estrada do Ceniz entre Susa e Bard abrange 50 por cento da distancia de 14 kilometros; nos 12 primeiros kilometros da nossa é de 40 por cento, o limite dos raios de curvatura sendo o mesmo, 40 metros.

Em cada kilometro da primeira ha 1,000 dormentes; na outra ha 1,667, e por conseguinte os trez trilhos teem muito melhor baze, e a *longrina* (viga longitudinal e que assenta o trilho central) fixa-se mais sólidamente. Os *sellins* (peças de ferro em que assenta o mesmo trilho) são mais fortes em a nossa, as *escóras* são obliquas e alternadas, augmentando assim a resistencia latteral. De trez em trez, os trilhos são prégados, em vez de com *grampos* simplesmente, com parafusos, cujas cabeças desvansam em chapas de ferro batido. Os carros de viajantes e de cargas teem todos, alem do freio ordinario, outro fortissimo freio de fórmula de tenaz, que aperta o trilho central, e alem disto todos os carros teem um jogo nos eixos para adaptação das curvas, o que torna o movimento uniforme.

A terceira secção (66 kilometros) está em via de construcção e já estão promptos 30 kilometros. O Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto, é o concessionario desta terceira secção, e actualmente tem o usufructo da primeira, construida pela Companhia Estrada de ferro de Cantagallo, da qual a Provincia resgatou-a para estregal-a a este empresario, e deste modo estendel-a. Ao cabo de 35 annos, contados de 1870, toda a estrada reverte á Provincia.

A segundo secção foi contractada por 2,800 contos, excluindo o material rodante e utensilios: e a teceira, por 640 contos por legua de 6,000 metros ou 48,485\$ por kilometro.

Sobe o modo por que o Dr. Clemente tem cumprido o contracto, diz-nos o Sr Ottoni que elle tem procedido “com louvavel largueza de vistas e patriotismo... A provincia tem contrahido uma grande divida de gratidão” para com este benemerito cidadão. Não deve também ser esquecido aqui o nome do engenheiro Borel da Vernay, o director technico dos trabalhos.

- **A Reforma**, ano 5, n. 291/295 (20/12/1873), p. 1.

Estrada de ferro de Cantagallo

Ao illustre engenheiro nosso amigo o Sr. Dr. Buarque de Macedo à cuja proficiencia incumbimos a noticia sobre a inauguração da estrada de ferro de Cantagallo devemos o trabalho com que [mi...] hoje aos nossos leitores.

Eil-o:

Á REDAÇÃO DA REFORMA

Tenho ainda viva no espirito a agradavel impressão que deixou-me a festa de inauguração da segunda parte da estrada de ferro de Cantagallo.

Ha hous anos apenas, acquiescendo a um honroso convite do Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto, empresario da 2ª secção d’aquella estrada, visitei essas curiosas obras, que então se

construíam e que são hoje objecto do juto enthusiasmo de todos que amam o progresso d'este paiz.

Não me iludi a esse tempo, nem fui dos descrentes da solução do grande problema da serra que trancava o rico municipio de Cantagallo, e affastava-o em crescida parte do beneficio dos faceis meios de transporte.

Não era a questão technica, que poderia deter-me, porque eu a conhecia já resolvida, e por mim adquirir a certeza da solução, desde que eu proprio subi parte d'este ingreme caminho, onde dous trilhos estavam apenas collocados, em uma locomotiva ordinaria; era sim a actividade, o zelo incansavel e a dedicação sem par que se faziam de mister para levar ao cabo tão atrevida empreza.

Estas qualidades já á minha vista se denunciavam com as obras em andamento, onde a cada passo observava em o interesse e o cuidado que ao empresario inspiravam até os menores accessorios.

Desde aquella época [merecia-ma] certa admiração um moço, cercado do [frusto] da opulencia, dotado de um espirito cultivado, [ilegível]-se com uma sociedade que o festejava, entregar-se, por amor da causa publica, aos rudes trabalhos de um caminho de ferro nas montanhas, e arriscando-se a affrontar as criticas e maledicencias dos invejosos.

Hoje, que a obra se corôa, e que um juizo autorizado do Sr. conselheiro Ottoai ahcorre para attestar a rara probidade e o patriotismo do Sr. Bernardo Clemente Pinto, [ilegível] poderei dizer, sem que o brilho de uma amizade que me honra possa fascinar-me, que o illustre e abastado empresario veio, com o seu nobre exemplo, estimular porventura os sentimentos de uma parte da familia brasileira que, opulenta e independente tambem, estraga as suas forças sinão na ociosidade, ao menos nos prazeres, nos gosos da vida, que só sabem caracterisar o egoista, affrouxar os laços do patriotismo, e deluir ou retardar a obra da grandeza do paiz.

Não é só aquelle que explora o trabalho, que vai procurar a fortuna no amanho da terra, que se faz industrial por officio, que deva arvorar-se em obreiro do progresso.

Mais que este, o cidadão que, pelo seu nome, [pelo] seu valor, pôde contribuir para o futuro da patria, ainda quando d'esta obra só um [porco] fructo por si calha, deve caminhar na vanguarda d'essa gloriosa romaria.

Já lá vão os tempos em que o trabalho era deshonra; em que o fidalgo, o politico, o homem de letras, sentia-se humilhado por ser um industrial. Hoje, só a honra serve de dique nas profissões e nos meios de vida; só Ella pôde obstruir os caminhos por que cada um procura passar para cimentar a obra da civilisação.

E nós a que devemos na maior parte dos casos os desastres das empresas, a má fé e a fraude dos contractos? É que até hontem, com raras excepções, só o aventureiro, o ignorante, o baixo ambicioso se fazia empresario n'este paiz!

Demos um exemplo, ou antes imitemos os muitos que ahi temos na Europa e na America; confiemos de preferencia os grandes commettimentos do paiz aos homens independentes e patrioticos, aos quenão visam exclusivamente o ouro do dia de amanhã; aos homens de saber, experiencia e que não maculam seus títulos e suas glorias com torpes especulações: que enriqueçam até a saciedade muito embora, mas que essa riqueza seja nobre fructo do seu merito, e que a par d'ella [trans...] o bem publico.

Si outro serviço não prestasse Bernardo Clemente Pinto, o exemplo fecundo de ser um dos raros que da altura da magnificencia desce a empunhar o alvião da industria, seria uma obra meritoria.

A festa da inauguração a estrada de Nova Friburgo, foi digna dos principes que a honraram com a sua presença, e do operario laureado que devassou com o sylvo civilisador da locomotiva as sombrias serranias da provincia do Rio de Janeiro.

Nunca em minha vida assisti em paragens tão affastadas das grandes capitais, festim onde o esplendor melhor sobressahisse.

As 7 [?] hora da manhã do dia 18 partiu desta corte para Nitheroy uma barca da companhia Ferro Carril Nitheroyense, embandeirada em arco, e conduzindo a seu bordo Suas Magestades Imperiaes e crescida parte da sociedade escolhida desta capital.

D'alli seguiram os augustos viajantes e todos os convidados em um trem especial da companhia da estrada de ferro de Nitheroy a Campos, até a estação de Villa Nova; e d'este ponto, em trem da empresa da estrada de ferro de Cantagallo, até a Cachoeira.

Em todo este trajecto, que se fazia sem abalo nem incommodo dos viajantes dos trens, foram Suas Magestades Imperiaes saudadas por estrepitosos vivas e cumprimentadas em mais de uma Estação por comissões de camaras municipaes.

Cachoeira é o ponto inicial da 2ª secção inaugurada.

Foi ahi servida a primeira refeição que o Sr. Clemente offereceu aos seus convivas. Duas extensas mezas, uma destinada aos augustos hospedes, e outra para duzentos ou mais convivas, reuniam á sumptuosidade e abundancia o mais apurado gosto.

O trem de inauguração partiu pouco antes de meio dia.

Desde Cachoeira até o ponto denominado Boca da Mata, que comprehende uma extensão de cerca de seis kilometros, a tracção se fez com o emprego da locomotiva ordinaria. O trem compunha se apenas de dous carros, sendo um destinado a Suas Magestades e á sua comitiva.

Da Boca da Mata começa a parte onde está empregado o systema Fell.

Ahi desceram Sua Magestade o Imperador e alguns convidados, e detidamente examinaram a locomotiva *Fell* e a superstructura da estrada, do que já occupou-se o Sr. C. Ottoni, em artigo transcripto na *Reforma*.

É de cerca de treze kilometros a extensão da estrada onde foi empregado o systema Fell, e em declives medios de 0,071.

O trajecto d'essa parte fez-se em uma hora e um quarto.

No sitio denominado Alto, onde tem logar a separação das aguas, termina a parte interessante da estrada, onde adaptou-se o systema Fell.

Do Alto até Nova Friburgo, em uma extensão de cerca de 158 kilometros e com declives medios de 0,025, faz-se o serviço tambem por locomotivas ordinárias e adaptadas ás condições do traçado da estrada.

Todas as informações confirmadas pelo Sr. C. Ottoni, que fez minucioso exame por occasião de sua visita, attestam que as locomotivas Fairlie funcçionam perfeitamente nas partes da linha onde são empregadas.

Pouco depois de tres horas da tarde chegou o trem imperial a Friburgo, onde a mais deslumbrante recepção esperava a Suas Magestades Imperiaes e os demais viajantes.

Além dos cumprimentos do estylo, a população saudava com vivo enthusiasmo a grande conquista do trabalho e da civilisação.

A pequena Villa de Friburgo vestia as suas melhores gallas.

Suas Magestades assistiram ao *Te Deum*. Ás 7 horas da tarde serviu-se em um vasto salão do edificio central da Estação um profuso banquete de cerca de quatrocentos talheres, em que tomaram parte Suas Magestades.

A noite offereceu o Sr. Dr. Bernardo Pinto aos seus hospedes um baile campestre no seu *chalet* de Nova Friburgo. Era uma festa de campo dada em uma habitação de principes. Esse *chalet* é um palacete de regular e ornamentada architectura; os seus frescos são trabalhos de peritos artistas. No centro do edificio está uma galeria coberta, e um lago donde jorra uma columna d'agua lançada por um pulverizador, simulando um chuveirar Constant, e atravez do qual se destacam raios luminosos de um effeito maravilhoso. O centro d'esse palacete é um primor.

Durante o saráo estiveram illuminados os lagos e parques exteriores. Fogos [cambiantes], que em differentes pontos surgiam pelos parques, davas aos lagos e as columnas d'agua dos repuxos o aspecto de uma festa de fadas.

Só ás tres horas da manhã retiraram-se os convivas, entre os quaes contavam-se cerca de sessenta senhoras das mais distintas d'esta côrte e das visinhanças de Friburgo.

No dia 19 ás 7 horas da manhã deixaram saudosos os convivas a risonha Nova Friburgo.

No dizer de todos foi a mais sumptuosa festa campestre de que ha noticia no paiz.

A grande aterria de communicação que se interna pelo municipio de Cantagallo está destinada a crear novos e ricos elementos de prosperidade á provincia do Rio de Janeiro.

Destinada a dar sahida a mais de dous milhões de arrobas de productos, que percorrerão a quase totalidade da linha de transportes em prosseguimento, não é, como actualmente parece a muitos, uma empreza onerosa á provincia. Terminada a terceira secção da estrada, que corta a parte mais rica do municipio de Cantagallo, e que tambem é a mais productora da povincia, o futuro da empreza que faz o glorioso florão do Dr. Bernardo Clemente Pinto, é seguro.

Honra àquelles que o auxiliaram a colher tão vigente louro n'esta luta do progresso.

Honra ao prencipe que soube distinguir, com essas recompensas que só valem para a sociedade sensata quando traduzem um real beneficio para a patria, aquelles que deixam gravados nos topos dos trilhos d'essa estrada - maravilha seus nomes gloriosos.

No momento em que todos entoavam hosanas por tão auspicioso acontecimento, confrangia-se o coração ao contemplar a victima de um pavoroso desastre n'essa serra que felizmente percorremos. O Dr. Theodoro de Oliveira, o auxiliar valioso do governo da provincia, foi sacrificado ao seu zelo e interesse pelo melhoramento que hoje applaudimos.

Era a nuvem que pelo semblante de todos passava n'essa festa de alegrias.

Que a Providencia se amercie do illustre engenheiro, e que restitua á patria os seus serviços e o seu talento.

Buarque de Macedo.

Factos diversos

Mercês honorificas. – Foram agraciados por Sua Magestade o Imperador os Srs: Dr. Bernardo Clemente Pinto com o titulo de Barão de Nova Friburgo ; desembargador Diogo Teixeira de Macedo com o de Barão de S. Diogo, e Julio Boreli com o officialato da Rosa.

- **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1873, p. 3.

Estrada de Ferro de Friburgo: Teve lugar ante-hontem a inauguração official da 2ª secção da estrada de ferro de Cantagallo.

Às 7 horas e 5 minutos da manhã, partio da ponte das barcas fluminenses uma vapor da Companhia Ferro-Carril Nitheroyense transportando não só SS MM Imperiaes e sua comitiva como grande número de convidados, entre os quaes algumas senhoras, o Sr. Ministro da agricultura, o almirante francez e o chefe da estação ingleza que se achão actualmente neste porto, senadores, deputados geraes e provinciaes e outras pessoas gradadas da nossa sociedade. O vapor, às 8 horas, conseguiu atracar, depois de alguma difficuldade por causa da baixa-mar, à ponte provisória, que a companhia Ferro-Carril possui em Sant'Anna de Nitheroy. Ahi se achavão o presidente da província e o seu secretário, o Dr, chefe de polícia, o commandante do corpo policial e diversos cavalheiros, que se encorporarão aos viajantes que de manhã (?) vão à villa de Friburgo. O 14º batalhão de infantaria (...) fez as devidas continências a SS MM Imperiaes, tocando a banda de música do mesmo corpo o hymno nacional.

Quatro elegantes carros de trinta e oito lugares e de bitola esperavão os passageiros. O último carro foi destinado a SS MM Imperiaes e para aquelas pessoas a quem o Imperador quisesse distinguir.

Um quarto de hora depois da chegada partio o trem da estação, que, construída em ...rio (?) de chalet, é espaçosa e pode acomodar grande porção de cargas. Erão 8 horas e 27 minutos quando passou o comboio pela estação de S. Gonçalo, que é de grande simplicidade, assim como as do Alcantara, de Guaxindiba e de Villa Nova. Pela primeira, passou o trem às 8 horas e 35 minutos, pela segunda, às 8 horas e 44 minutos, e pela terceira às 8 horas e 53 minutos. Dahi há um trajecto de dous minutos até a estação de Villa Nova, pertencente à companhia de Cantagallo.

A estrada da Companhia Ferro-Carril Nitheroyense é bem contruída e tem alguns trabalhos de arte, dignos de exame, possui uns belos poantes(?) sobre o rio Alcantara, diversos pontilhões construídos de cantaria. Póde-se dizer que também ante-hontem fez essa estrada a sua inauguração oficial. Foi ela construída pelo empreiteiro Domingo Mourinho, sendo seu engenheiro John Williams, fallecido infelizmente na véspera da inauguração.

A directoria é composta do Dr. (de Sá, coronéis Russell e Fonseca e Brito. O engenheiro em chefe é o Dr. J. Nery Ferreira.

O trem imperial partio da Villa Nova às 9 horas e 5 minutos, chegando às estações do Porto das Caixas às 9 horas e 18 minutos, de Sant'Anna às 10 horas e 12 minutos e das Cachoeiras às 10 horas e 50 minutos. Na primeira desta estações estava incorporada(?) a câmara municipal de Itaborahy, presidida pelo cidadão João José Teixeira da Fonseca, e na segunda a de Sant'Anna de Macacu, presidida pelo Sr. Julio Francisco Torres. Suas Magestades (...) esses pontos, forão recebidas com vivas e grande numero de girandolas, tocando as bandas de música ahi postadas o hymno nacional.

Como dissemos, às 10 horas e 50 minutos chegavão os convidados às Cachoeiras. Com (...) a esplendida e brilhante festa que o Sr. Barão de Nova Friburgo offereceu à Família Imperial e aos cavalheiros que hospedou.

Depois de um pequeno descanso, propiciou(?), às 11 horas, o lanto e delicado almoço de 300 talheres que o senhor barão encomendara à casa Santos(?) e Pereira. SM o Imperador honrou os Srs. Barão de Nova Friburgo, ministro da agricultura e presidente da província, convidando-os para a mesa especial que lhe estava preparada.

Depois da refeição, ao meio dia, dirigirão-se Suas Magestades para um altar, que, com toda a decência fôra erguido no começo da 2º secção da linha; e assistirão à bênção da nova estrada e das locomotivas, officiando o cônego Lyra da Silva.

Ao meio-dia e um quarto, partio o primeiro trem, no qual ião os imperantes e diversos convidados.

No ponto chamado *Boca do Mato*, onde o comboio parou para mudar de locomotiva, SM o Imperador apoiou-se para examinar minusciosamente a machina Fell e no lugar denominado Juca Penna, em que a locomotiva tomou água, foi ver um grande pontilhão de arco de 15 metros de altura. Na parada do ABS(?) examinou igualmente a machina Fairlie, a primeira de tal systema no país.

Às 3 horas da tarde, chegou o trem à villa de Nova Friburgo, onde a câmara municipal, presidida pelo Sr. Manoel Fernandes Ennes, o juiz de direito da comarca, o juiz municipal e outras autoridades, receberão o monarca.

Agora seja-nos permitido aventurar duas palavras sobre a admirável obra de arte, que nos elevou a 3.000 pés de altura acima do nível do mar.

O caminho de ferro das Cachoeiras a Nova Friburgo está dividido em 3 secções:

A primeira, das Cachoeiras à Boca do Mato, comprehende:

	metros
Linhas de nível	972,44
Rampas	5.364,71
Somma	6.337,15
Com declive médio – 25 por mil	

A segunda, da Boca do Mato ao alto, onde foi empregado o systema Fell, comprehende:

	metros
Linhas de nível	857,48
Rampas	12.535,84
Somma	13.393,32
Com declive médio – 71 por mil	

A terceira, do Alto a Friburgo, comprehende:

	metros
Linhas de nível	6.477,16
Rampas	9.320,70
Somma	15.797,86
E com declive médio – 25 por mil	

O caminho de ferro de Nova Friburgo é a primeira applicação permanente do systema Fell. Ensaiado na Europa no serviço provisório do Monte Cenis, vem fazer suas provas definitivas neste país, graças ao estudo do illustre engenheiro Borell e à dedicação do nobre Barão de Nova Friburgo.

Para vencer o grande obstáculo da Serra do Mar é necessário recorrer a meios extraordinários, pôr em contribuição os grandes recursos da engenharia moderna.

O caminho de ferro D. Pedro II empregou os tunneis; o caminho de ferro S. Paulo recorreo aos planos inclinados; o caminho de ferro de Friburgo, enfim, ao trilho central, característico do systema Fell.

O segundo trem de convidados, partio das Cachoeiras às 2 horas e 5 minutos, e chegou a Nova Friburgo às 5 horas e 50 minutos.

SS MM Imperiaes hospedarão-se no palacete da praça da villa, propriedade dos Srs. Barões de S. Clemente e Nova Friburgo.

O jantar de 300 talheres foi servido às 7 horas da tarde, sendo convidados para a mesa imperial, além dos que o havião sido no almoço, a Sra. Baroneza de Quarahim.

Depois da retirada de SS Magestade, o Sr. Ministro da agricultura fez um brinde aos agraciados, cujas mercês já forão publicadas no jornal de hontem.

O Sr. Desembargador Diogo Teixeira de Macedo foi distinguido com o título de baronato por ter sido o presidente da província que assignou o contrato com o empresario Barão de Nova Friburgo.

À noite, illuminou-se toda a villa, e SS Magestades as (...) até as 2 horas da madrugada ao baile que lhes offereceu o Sr. Barão de Nova Friburgo no seu chalet, a meio quarto de légua distante da villa.

Assim terminou a festa da inauguração do prolongamento da estrada até Friburgo.

Hontem, às 6 horas da manhã, o Imperador foi ao estabelecimento hydroterápico dos Drs. Corrêa de Azevedo e Éboli, e arguiu(?) a almoçar na Cascata do Pinelli, que (...) duas léguas da villa.

Hoje, se o tempo permitisse, pretendia Sua Magestade ir visitar o prolongamento da estrada que se dirige ao município de Santa Maria Magdalena, e cujos primeiros -0(?) kilometros devem estar promptos até agosto futuro. Esta nova secção deve estar concluída no fim de 1875, com a extensão de 70 ½ kilometros.

A estação de Nova Friburgo, que é muito grande e possui vastos armazens, poderá conter neles 400,000 kilogrammas de cargas.

Empreendendo e realizando, com tanta dedicação e tão admirável patriotismo, a construcção deste caminho de ferro, o Sr. Barão de Nova Friburgo prestou um grande serviço à província do Rio de Janeiro e deu um nobre e novo exemplo neste país, digno de ser seguido por aquelles que dispoem de grandes capitaes espitaes(?) e deseção deixar seo nome gravado em obras immorredouras.

Conquistou, irrecusavelmente, o nobre Barão de Nova Friburgo, na história industrial do Brasil, um lugar eminente como o que ocupão Riquet na França e o Duque de Bridga...ter(?) Bridgewater na Inglaterra.

- **A Reforma**, ano 5, n. 294 (24/12/1873), p.1.

Discurso entregue a sua magestade o Imperador

POR OCCASIÃO DA INAUGURAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE FRIBURGO PELO ENGENHEIRO DA PLANTA DA MESMA, O DR. THEODORO ANTONIO DE OLIVEIRA.

Senhor. – Assim como nos dominios da sciencia a conquista de uma verdade assignala mais um triumpho da razão humana; assim tambem, a approximação das distancias, assignala nos dominios da industria mais um marco miliario na estrada do progresso, si pois, devemo-nos exultar sempre que os sacerdotes da sciencia, desvendando uma verdade, rasgam novos horizontes de investigações, não menos devemo-nos orgulhar sempre que os operarios do progresso, abrindo caminho aos raios vivificadores da civilisação, facultam ás regiões

centraes receberem seu benefico influxo. São, pois, sempre dignas e legitimas essas festas em que se celebram as glorias da sciencia ou da industria.

Hoje pois, que vindes solemnizar a inauguração de duas secções da linha ferrea que deve ligar a capital da provincia ao florecente municipio de Santa Maria Magdalena, permitti Senhor que o mais humilde dos obreiros que concorreram para a factura d'essa columna que com as demais terão de sustentar o capital do templo do progresso que se ergue neste paiz, permitti que esse operario, ainda que invalido, venha depôr no altar do trabalho, como o symbolo do seu immenso jubilo, a modesta corôa que porventura lhe caiba n'esse [certamen] em que picareta, e o alvião guiados pela razão triumpharam contra a grêda, e a rocha.

Por mim iniciada a idéa do prolongamento da estrada de ferro de Cantagallo por um systema que em declive, e curvas devia deixar á quem a estrada de ferro monte Cenis [?] passava por ser o ultimo esforço em commettimento d'este genero; essa idéa como toda idéa nova, não podia deixar de provocar a impugnação de todos aquelles que aceitando os factos consummados negam no entanto o progresso, lei inflexivel que conduz o homem á perfectibilidade; não obstante porém ser acoimada de utopia essa idéa foi afagada pelo Sr. conselheiro Benevenuto de Magalhães Taques, então presidente da provincia do Rio de Janeiro, o qual no seu empenho de promover todos os melhoramentos Moraes, e materiaes que ainda hoje assignalam sua brilhante administração, não poupou esforços para que essa idéa tivesse execução pratica por intermedio de seu [proprio] iniciador, conscio, porém, de que a outros atletas do progresso cabia a patriotica missão de dotar a provincia do Rio de Janeiro de tão importante mlehoramento, tive de ceder o passo ao illustre cidadão o Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto, que [?] dos mais honrosos sentimentos patrioticos cubiçava ensejo em que podesse concorrer de modo condigno para o progresso do municipio onde tem sua residencia.

Foi em 12 de março de 1870, sob a presidencia do honrado Sr. Dr. Diogo Teixeira de Macedo a quem tanto deve a provincia do Rio de Janeiro, que o Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto assignou o contrato em virtude do qual ficou constituido empresario da construcção do prolongamento da estrada de ferro de Cantagallo desde a estação da Cachoeira até Nova Friburgo.

Reconhecendo porém desde logo grande utilidade em levar essa estrada aos municipios de Cantagallo e Santa Maria Magdalena, o Sr. Dr. Bernardo Clemente Pinto tomou sobre seus hombros a colossal empresa de ligar estes municipios á capital da provincia, e em 21 de março de 1872 celebrou com o Sr. conselheiro Josino do Nascimento Silva, mui digno presidente da provincia do Rio de Janeiro, o contrato em virtude do qual a grandiosa idéa está sendo tradusida em factos.

É aos municipios de Cantagallo e Santa Maria Magdalena e não a mim, simples administrador dos grandes commetimentos, que compete tecer a corôa de louros que deve um dia cingir a fronte do conspicuo cidadão que depois de se ter alistado nas fileiras dos obreiros do progresso, facultou a seus concidadãos inscreverem seu nome no grande livro dos benemeritos da patria.

Sirvam porem estas expressões proferidas n'este dia solemne, por quem na qualidade de engenheiro fiscal da provincia teve de tomar parte nos trabalhos da empresa, como um voto de louvor ao digno empresario Dr. Bernardo Clemente Pinto pela tenacidade, constancia e pouco vulgar abnegação com que tem desempenhado os penosos encargos de tão grandioso commettimento.

Si as [?] de uma empresa devem ser compartilhadas por todos quantos tomam parte directa, ou indirectamente, na sua execução, faltaria a um dever sagrado si deixasse em silencio o nome do Sr. Dr. João Baptista Pereira, illustre parlamentar que na tribuna da assemblea provincial concorreu com todo o prestigio da sua palavra autorisada para que essa illustre corporação creasse a lei que authorisou o presidente da provincia a [contratar] a factura de tão importante via de communicação.

Seja-me licito também destacar um nome que n'esta empresa representa energia e acção inspirada nos mais nobres sentimentos que só aninhar no coração dos que professam a religião do dever e foram educados no habito do trabalho; é ao engenheiro da empresa o Sr. Borel que me refiro, e folgo poder n'esta occasião render o devido preito e homenagem áquelle, que sabendo nobilitar-se pelo trabalho, tem com uma nunca desmentida perseverança conquistado um lugar entre essa pleiade de homens cujos nomes deveem ser proferidos com acatamento.

Tenho expendido a largos traços o historico da empresa cujos resultados devem um dia assignalar um facto importante na vida d'esta provincia; e como o dia de hoje marca uma data que hade sempre ser commemorada por esta povoação que se ufana de ter tido occasião de receber vossa magestade imperial, que animado do patriotico empenho de concorrer por todos os modos para a marcha progressiva do desenvolvimento moral e material do paiz veio honrar com sua presença esta festa da industria, seja-me permitido em nome de todos os obreiros que concorreram para o triumpho da ideia que hoje festejamos, que eu saude a vossa magestade imperial por mais este concurso com que tanto realçam já as festas da intelligencia e do saber já as festas da industria e do progresso.

De vossa magestade imperial subdito e reverente.

Dr. Theodoro Antonio de Oliveira.

18 de novembro de 1873.

• **O Mosquito**, ano 5, n. 224 (27/12/1873), p. 3-6

A ESTRADA DE FERRO DE CANTAGALLO

Todas as vezes que se nos tem proporcionado occasião de louvar aquelles que por sua iniciativa ou cooperação pugnam pelos progressos da civilisação no nosso paiz, temol-o francamente feito, nem ha para nós encarecimento que não mereçam trabalhos cujo resultado é o nosso adiantamento material e moral. Chegou-nos mais uma occasião de o fazer, juntando as nossas ás quasi unanimes gratulações que a imprensa tem dirigido ao Exm. barão de Nova Friburgo, e aos cavalheiros que com elle trabalharam no empenho de tornar em realidade o ousado plano de dotar com uma via-ferrea os ricos municipios de Nova Friburgo e Cantagallo.

D'esta estrada de ferro, teve lugar na quinta-feira passada a inauguração da parte principal, que vai da Cachoeira até Friburgo. Não temos espaço para tentar a minuciosa descripção d'este acontecimento industrial, de que já hoje todos têm noticia, limitar-nos-hemos a recomendar ao leitor o excellente artigo que na *Reforma* publicou o Sr Buarque Macedo, juiz dos mais competentes no assumpto, não devendo ainda estar esquecido o que na *Republica* disse o não menos competente Sr Christiano Ottoni, bem pouco tempo ha. Do que porem nos não podemos inhibir é de recordar a impressão grandiosa que nos deixou no espirito aquella temerosa subida pela encosta d'uma serra, d'onde o viajante maravilhado perscruta um horisonte vasto ao largo, passando por sobre despenhadeiros de que ás vezes mal percebe o fundo. E a locomotiva passa, descuidosa e serena como se rodasse no meio de uma planicie. E se involuntariamente occorre á lembrança que se a locomotiva se desprendesse e rolasse no abysmo... logo renasce a confiança, recordando que por baixo de cada carro duas rodas horisontaes o ligam ao grande trilho central, não consentindo sequer um balanço desagradavel ao passageiro.

Chegando ao alto da montanha, a estrada torna-se quasi de nível, como todas as estradas de ferro. D'ahi á estação de Friburgo é um instante – a vapor. Em Friburgo tinha tudo um ar de festa, naturalissimo n'aquella occasião. Deve-se dizer que em todo trajecto reinava a alegria em todos os rostos, e até os proprios discursos com que as camaras municipaes saudaram Suas Magestades – até esses! – tinham uma apparencia quasi alegre.

Do acolhimento feito pelo Exm. barão aos seus convidados, só com uma palavra se póde dar idéa d'elle – foi principesco. O Sr Friburgo mostrou que era fidalgo ainda antes de

lhe haver sido dado um titulo. Profusão e minuciosidade, riqueza e gosto, nada poderia eclipsal-as senão a extremada affabilidade d'aquelle cavalheiro, que se prodigalisava em atenções para com os seus hospedes. E tratava-se de attender a quatrocentas pessoas, em Nova-Friburgo, onde os recursos são muito escassos.

Para a volta haviam sido dadas as melhores providencias, regressando parte dos convidados na sexta-feira, e demorando-se outros, aproveitando uma hospitalidade que para em tudo parecer escosseza até era dada nas montanhas.

Em summa, a recompensa honorifica por S. M. concedida ao Exm. Sr Bernardo Clemente Pinto, foi bem merecida por quem tão brilhante uso faz d'uma grande fortuna. Oxalá sirva Ella para despertar emulações que sejam d'igual beneficio para o paiz.

Terminando, não podemos deixar de cumprimentar os engenheiros Srs Borell e Theodoro d'Oliveira, aquelle constructor de linha, e este – victima d'um desastre quando se fez a primeira viagem de experiência – fiscal por parte da provincia, e o Sr Dr Alfredo Chaves, director do serviço, e um dos mais activos auxiliares do Exm. barão de Nova-Friburgo.

- **Revista Agricola do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura**, n. 18 (Dezembro/1873), p. 21-28.

Exposição Universal de Vienna Daustria

Medalha de Mérito: Friburgo & Filhos, Rio de Janeiro, Café. (p. 48).

- **A Vida Fluminense**, ano 7, n. 315 (10/01/1874), p.1680.

A Vida Fluminense levou-se por informações e não foi muito fiel quando disse que a inauguração da estrada de ferro de Cantagallo todos os que lá foram estiveram muito satisfeitos. Pois eu que lá estive possa garantir que não houve um só que não dêsse solemne cavaco. Tudo aquillo, Imperador, empresarios, convidados etc., não houve um só que naquelle dia não *subisse a serra*!

- **BOLETIM DO GRANDE ORIENTE UNIDO E SUPREMO CONSELHO DO BRAZIL**. Cidade: edição, 1874, p. 510-511. 4-7 v.

Loja Ceres. – A loja capitular *Ceres* realisou no dia 22 de Abril a sessão de posse de suas gignidades, com o maior brilhos que se tem visto em Cantagallo em festas desta ordem.

O templo, que se achava primorosamente ornamentado, abriu suas portas a um numeroso concurso de maçons e de senhoras pertencentes ás famílias dos mesmos, que formavam o mais importante transumpto da sociedade cantagallense.

A officina *Confraternidade Beneficente*, representada por muitos de seus illustres operários e tendo á sua frente o chefe de seus trabalhos, o irmão Dr. Antonio Augusto Pereira Lima, augmentou ainda mais a pompa dessa solemnidade.

Feitas as recepções de estylo e as cerimônias rituaes, o benemerito veneravel da loja *Ceres*, o irmão Dr. João Damasceno Pinto de Mendonça dirigiu uma brilhante allocução, na qual agradeceu a sua reeleição.

Entooou-se, logo em seguida, o hymno da Ordem, cantado pelo prestimoso irmão D. José Echavarry y Blanco e acompanhado no *harmonium* por Traugott Schweizer.

Coube então a palavra ao orador do quadro, o irmão Boaventura Placido Lameira de Andrade, que recitou o mimoso discurso abaixo transcripto.

Depois de encerrados os trabalhos da sessão foram convidadas as senhoras que se achavam presentes a visitar o templo da loja *Confraternidade Beneficente*, que funciona no mesmo edificio, e a qual se achava profusamente illuminada e vestida das mais lindas galas.

Não tardou muito o esplendido banquete, preparado no vasto salão do theatro.

Alli, após as saudes chamadas de obrigação, levantaram-se diversos brindes, distinguindo-se entre elles os seguintes: o do irmão Dr. Joaquim Marques Cruz, ao vulto venerando do conselheiro Saldanha Marinho, o paladino extrenuo da maçonaria brasileira; o do sempre eloquente Dr. Antonio Augusto Pereira Lima, aos notaveis maçons barão de Nova Friburgo e engenheiro Borell du Vernay (que estava presente), por terem affectuado um dos maiores melhoramentos materiaes do municipio – a via ferrea de Cantagallo.

Os applausos foram justamente entusiasticos.

Uma alegre partida da dansa terminou os prazeres dessa noite.

- **Revista do Instituto Polythecnico Brasileiro**, n. 6 (1875), p. 89-92.

VIII

Tem-se empregado alguns outros typos de machinas destinados a fins especiaes.

Ha dous, que merecem attenção, pois caracterisam systemas notaveis.

Os typos Fell e o Rigi.

Ambos têm por fim o serviço de rampas fortes, em estradas montanhosas.

As machinas Fell, foram pela primeira vez usadas no caminho de ferro provisorio do Monte Ceniz, enquanto se construía o tunnel.

A bitola da linha era 1,^m10.

O caracter distinctivo do systema até no emprego de um *rail* central, contra o qual trabalham, no plano horizontal, dous pares de rodas, que têm por fim augmentar a adhesão, independentemente do peso da machina.

O principio Fell, é, sem duvida, bom; mas, infelizmente, como tantas outras cousas, na pratica não têm suas machinas dado o resultado, que dellas se esperava. Nas contruidas para o caminho do Monte Ceniz, notava-se falta de solidariedade entre os movimentos do systema vertical e horizontal, e nas que mandaram para o caminho de ferro de Cantagallo, onde esse defeito foi remediado, dando-se a cada systema motores independentes: descobio-se, na experiencia a que foram sujeitas na Inglaterra, que não estava a força motriz, em harmonia com a adhesão.

Aqui, foram essas machinas abandonadas, voltando-se ao emprego das que haviam funcionado no Monte Ceniz.

As machinas deste systema, até hoje construidas, peccam por complicações em excesso.

As machinas Rigi, estrearam em Maio de 1871. Destinam-se a um serviço muito particular.

Servem a uma linha onde o trafego é de passageiros, *touristas* curiosos, que vão contemplar a natureza, da eminencia do Rigi. É mui leve o serviço que fazem.

No traçado desta linha lançou-se mão de fortes rampas e empregou-se o elemento, de que fizeram uso os primeiros constructores de caminhos de ferro, a cremalheira.

A locomotiva tem caldeira vertical e duas machinas, que movem um eixo munido de dous rodetes, dando movimento ao eixo motor da locomotiva, que por sua vez, por meio de uma roda dentada, que engrena na cremalheira, dá movimento ao trem.

A bitola desta linha é de 4'8 ½ " (1,^m44):

Tem este systema um grande inconveniente, que é só admittir curvas de mui grandes raios. As curvas do Rigi só atingem a 180 metros de raio.

Estas curvas são impossiveis, sem grande dispendio, em terrenos montanhosos.

Fizemos um estudo do systema, que nos deu em resultado conhecer, que se em vez de usar a cremalheira no sentido horizontal, a collocarmos no plano vertical, pôde-se empregar curvas de raio mui reduzido, o que trará economia notavel na construcção e facilitará muito o traçado.

A estrada Rigi tem produzido resultados mui satisfactorios.

O capital empregado na construcção foi £ 54.000.

Por um extracto do seu primeiro balanço, vemos, que no primeiro anno de trabalho, foi sua renda bruta £ 10.294.

Deduzindo £ 2.815, que representa o custo, foi distribuída do seguinte modo:

10% dividendo	£ 5.400
Fundo de amortização	£ 1.600
Á conta do anno seguinte	£ 481

Total	£ 7.481
-------------	---------

Foi estudada, segundo consta, uma linha deste systema, para unir Petropolis á Raiz da Serra.

Não duvidamos assegurar bom exito á empresa, e lembramos a modificação da cremalheira, que influirá sobre modo no orçamento.

Para vencer declives fortes, são estes os systemas de viação empregados, mas nenhum se presta a grande trafego.

Desde que se trata de uma linha, que tenha diante de si probabilidade de grande movimento, não ha que trepidar: ou deve procurar-se desenvolvimento, tomando declives fracos, ou fazer-se uso da tracção por machina fixa e cabo.

O emprego deste modo de tracção data do principio da construcção de vias ferreas.

Primeiro em uso no serviço de minas, foi mais tarde empregado nas grandes linhas.

Temos em S. Paulo o mais bello typo deste systema, até hoje executado.

Em alguns lugares, têm sido abandonadas as machinas fixas, como em Liège, mas a razão provém da fraca inclinação no plano, comparada com a força das machinas actuaes, e por estar perto de uma estação, cuja machina de serviço auxilia a subida do trem, quando ahi chega.

Tem-se combatido este systema, mas apesar disso e ainda que nos chamem propagadores de idéas anachronicas, sustentamos, que dos systemas até hoje conhecidos, este é preferivel, debaixo das condições que estabelecemos.

A bitola adoptada para os planos inclinados, tem sido a larga.

Está em via de construcção, entre nós, um com bitola estreita.

É o dos carris de ferro de Santa Thereza para subir a montanha desse nome.

Não creio, que a bitola, nos planos inclinados, influa mais do que na construcção.

- **O Novo Mundo**, ano 6, n. 71 (Agosto/1876), p. 235.

Temos nos referido sufficientemente a todos os artigos principaes do Brazil. Mas qué diremos do *Café*? Dos 72 expositores desde precioso producto nacional nada menos de 53 receberão em toda a probabilidade a única medalha que é destinada para premio. Depois desta Exposição fica fóra de toda a duvida que o *nosso café é o melhor de todos*. O do Ceylão nem entrou em competencia em Philadelphia, e o de Java é muito inferior. Depois do nosso o melhor que havia era o [de] Venezuela, que tambem obtera um diploma de honra.

Eis aqui a lista classificada dos Expositores de Café que provavelmente obterão medalha. A lista que nos foi facultada só contém estes 42 nomes, faltando-nos ainda os de 11 expositores mais que receberão medalha.

Rio de Janeiro

F. T. Nobrega Sob°.

J. J. de Sousa Breves.

A. S. de Miranda Jordão.

Visconde de Jaguaray.
 D. Maria C. J. da Silva & Filhos.
 Barão de Juraparaná.
 Visconde de Prados.
 José Pinto Tavares.
 M. de Freitas Leme.
 A. Cornelio dos Santos.
 Manuel Antonio Agrosa.
 Friburgo & Filhos.
 A. B. da Costa Pereira.
 Baronesa do Porto Novo do Cunha.
 F. N. Calmon Nogueira da Gama.
 Manuel da Rocha Leão.

- **Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro**, n. 8 (1877), p. 305.

No Brazil, em que os trilhos de ferro duram geralmente menos do que na Europa, começa-se tambem a fazer uso dos trilhos de aço.

Um dos ensaios mais importantes é o da estrada de Cantagallo: a secção comprehendida entre a *Boca do Matto* e a estação do *Alto* na extensão de 13.393,32 metros, e declividade média de 0,071, onde funciona o material do systema Fell, está hoje toda construida com trilhos de aço, em substituição dos de ferro que existiam, entretanto a estrada não tem mais de 4 annos de exercicio activo. Os trilhos de ferro, em menos de 2 annos achavam-se substituidos nos dous terços, e no fim de 3 annos foram todos substituidos.

Os novos trilhos pesam 30 kilogramas por metro corrente, e os de ferro pesavam 25 kilogramas: o seu custo foi triplo.

Até hoje os novos trilhos têm provado perfeitamente; mas não se póde prever o tempo que durarão.

Outro ensaio vai-se fazer na linha de carris urbanos da côrte – Botanical Garden –, em que se estão substituindo os primeiros trilhos de ferro do systema O'Brien pelos de aço do systema de fenda.

É provavel, que estes ensaios correspondam aos da Europa.

- **A Constituição. Orgão do Partido Conservador**, n. 29 (05/02/1878), p. 1.
Ministerio do imperio

Por decreto de 16 do passado foram nomeados:

Vice-presidentes da provincia do Rio de Janeiro, 1º Barão de Nova Friburgo, 2º bacharel José Antonio de Souza Lima.

- **O Auxiliador da Industria Nacional**, n. 1 (Janeiro/1879), p. 109.

Em primeiro logar citarei uma machina dupla do systema Fairlie, cujo typo, aliás já se emprega na estrada de ferro de Cantagallo. Esta machina, ou melhor, estas duas machinas emparelhadas, são construidas de modo que o meso peso d'agua e de combustível faz-se sentir sobre as rodas motoras, e dá-lhes assim uma adhesão e força de tracção muito superiores. Graças a estre attrito consideravel, póde a machina trabalhar em declives para os quaes erão precisos, até hoje, apparatus de tracção especiaes, taes como a locomotiva com attrito sobre um trilho central, empregada no primeiro caminho de ferro do Monte-Cenis (systema Tell), ou como a locomotiva de quatro rodas horizontaes apoiando-se sobre a face interna dos trilhos, como se vê no pequeno caminho de ferro de Pariz a Sceaux.

A machina Fairlie dispensa este accrescimo de mecanismo, e o seu systema de rodas articulado póde funcionar nas curvas de mui pequeno raio. Finalmente, sendo dupla, isto é, tendo duas caldeiras e dous systemas de embolos, independentes um do outro, póde tomar qualquer direcção, e dispensa o emprego dos gyradores, que custão caro, e são de difficil collocação.

Parece-me pois, que esta machina reúne todas as condições desejaveis para as estradas construidas com alguma economia, pois reparte o seu attrito considerável em uma extensão maior, permittindo dest'arte o emprego de travessas e trilhos menos fortes. É empregada em todas as partes do mundo, e o modelo de que acabo de fallar foi construido para o Perú.

- **Gazeta da Noite**, ano 1, n. 158 (08/10/1879), p. 1.

Chegou hontem de sua excursão á florestas do Rio Doce, onde foi escolher terrenos para estabelecer colonias, s. ex. o sr. barão de Nova Friburgo.

Cumprimentamos o inteligente e infatigavel agricultor.

- **O Leopoldinense**, ano 2, n. 57 (04/08/1881), p. 2.

Descoberta Importante. – Na sessão competente damos o annuncio da importante casa de machinas para a lavoura, dos engenheiros Van Erven & Irmãos.

Annunciam de preferencia o novo ventilador para café, denominado Ventilador Duprat.

Esse aparelho, por nós visto na Côrte, é de resultados surprehenderes para a ventilação do café e mesmo como importante auxiliar para a catagem, e os nossos lavradores muito resultado tiram se o admittir em seus engenhos.

Convidamos, pois, os lavradores para visitarem a casa dos Srs. Van Erven & Irmãos, sempre que forem a Côrte.

- **Revista Agrícola do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura**, n. 14 (Dezembro/1882), p. 81.

Carneiros da raça South-Down

Á S. M. o Imperador foram enviados de Inglaterra dous magnificos carneiros da excellente raça Sout-Down, os quaes foram cedidos por S. M. ao Imperial Instituto Fluminense de Agricultura.

Um destes lindos animaes foi confiado ao estabelecimento do Asylo Agricola, e o outro aos Srs. barão de S. Clemente e Bernardo Clemente Pinto, dignos e importantes fazendeiros de Nova-Friburgo e Cantagallo, que possuem já, desde algum tempo, excellente criação de ovelhas de raças selectas, n'uma fazenda situada em condições as mais favoraveis para o bom êxito desse ramo de exploração agricola.

- **Diario do Brazil**, ano 3, n. 161 (14/09/1883), p.1.

Estrada de ferro de Cantagallo

O trecho primitivo da estrada de ferro de Cantagallo foi entregue ao transito publico em 22 de abril de 1860.

Custou 2.080:000\$000 e foi construído por uma sociedade anonyma a que o governo provincial do Rio de Janeiro garantiu juros de 7% sobre o capital de 2.000:000\$, tomando ao mesmo tempo 3.680 acções do valor nominal de 200\$000 cada uma.

Esse trecho da estrada, que ligava o Porto das Caixas e Cachoeiras, foi prolongado até Villa-Nova em virtude de contracto celebrado em 1º de maio de 1865.

Custou o prolongamento 405:000\$ e foi entregue á provincia em 23 de setembro de 1869.

A 12 de março de 1870 contratou-se a construcção da 2ª secção, de Cachoeiras a Nova Friburgo, pelo preço de 2.800:000\$.

O respectivo contracto foi feito com o Dr. Bernardo Clemente Pinto, depois barão de Nova Friburgo, com o qual a presidência da provincia celebrou a 21 de Março de 1872 um novo contrato para levar o prolongamento até os municipios de Cantagallo e Santa Maria Magdalena.

Para a partilha da renda liquida da estrada entre a provincia e o empresario foi orçado em 320:000\$ a legua o custo deste trecho.

Esse contrato acarretou a encampação do trecho pertencente á companhia anonyma, a qual teve lugar a 23 de maio de 1872.

Foi entregue, pois, a estrada ao empresario, que completou os trabalhos da 2ª secção em fins de 1873.

Em 6 de junho de 1874 a presidência foi autorisada a pagar-lhe a quantia de 250:000\$ para aquisição de material rodante.

A 10 de março de 1877 a estrada passou a pertencer á provincia, sendo rescindido o contrato com o empresario, que recebeu da provincia sessenta e seis letras de [119:910\$] cada uma a vencerem-se com intervallo de 6 mezes uma da outra.

A lei que autorisou a recisão do contrato deu á presidencia a faculdade de arrendar a estrada a quem mais vantagens offerecesse.

Em 1º de setembro de 1879 foi encampada a 1ª secção da ferrovia de Nietheroy a Campos, nos trechos comprehendidos entre a capital da provincia e o ponto de entroncamento com a de Cantagallo, em Villa Nova, e a de Porto das Caixas ao Rio dos Indios.

Tendo providenciado sobre o recebimento do trecho, ainda em construcção, do Rio dos Indios ao Rio Bonito, ordenou a presidencia em 31 de Janeiro de [?] que, na conformidade do decreto[....?] de 1º de Dezembro de 1879 se annunciasse [?] prazo de 60 dias [?] para a venda ou arrendamento das duas estradas. Nos respectivos annuncios foi avaliada em 1.559:600\$000. Na hypothese de arrendamento o prazo não excederia de 20 annos e o preço annual não seria inferior a 7% das respectivas avaliações.

O prazo, porém, se poderia elevar a [60] annos, se a empresa arrendataria, sem auxilio da provincia, prolongasse até Macahé a estrada de Nietheroy a Campos, e a de Cantagallo em demanda da villa de Santa Maria Magdalena, ou se construísse ramaes convergentes em direcção á estrada de Leopoldina.

Elevado por successivas prorrogações a 120 dias o prazo marcado para o recebimento de propostas, não se apresentou licitamente algum.

Mais tarde Maximiliano Nothman propoz-se á comprar as duas estradas por 4.000:000\$, pagáveis em titulos provinciaes ao par ou em libras esterlinas ao cambio de 24 pence por 1\$000. O pagamento realizar-se-hia em 5 prestações, uma no acto da transferencia da estrada, e quatro por semestres vencidos, ficando o comprador com o direito de effectuar o pagamento adiantado com desconto de 6%.

Ouvida a jutna que tinha de julgar a proposta, foi esta registrada por despacho de 12 de agosto de 1880.

Em 1º desse mesmo mez as duas estradas foram fundidas, passando a fazer parte da 1ª secção da ferro-via de Cantagallo o trecho comprehendido entre Nietheroy e Villa Nova, e a denominar-se '*Ramal do Rio Bonito*' o comprehendido entre o porto das Caixas e o Rio Bonito.

Por decreto n. 2.163, de 17 de janeiro de 1882, foi autorisada a presidência transferir a estrada e ramal a Manuel Gomes de Oliveira ou a quem mais vantagens offerecesse.

Sobre o que se deu posteriormente a respeito dessa estrada trataremos em outra ocasião, servindo-nos então, como no presente artigo, das valiosas informações constantes do ultimo relatorio do digno presidenteda provincia do Rio de Janeiro, o illustre Sr. conselheiro Gavião Peixoto.

- **A Folha Nova**, n. 717 (10/12/1884), p. 3.
Centro da Lavoura e Commercio

A distribuição dos premios conferidos aos Srs. Expositores que os obtiveram na exposição de Amsterdão, Nice e na d'esta côrte em 1883, tem de fazer-se n'esta côrte no dia do encerramento da quarta exposição de café.

Exposição de Amsterdão:

Medalha de Prata: Visconde de S. Clemente

Medalha de Bronze: Barão de Nova-Friburgo

Exposição de Nice:

Diploma de honra: Visconde de S. Clemente

Medalha de ouro: Barão de Nova-Friburgo

Menção honrosa: Francisco Clemente Pinto

Exposição Rio de Janeiro:

Cantagallo:

1ª classe

Visconde de S. Clemente

Visconde de Nova-Friburgo

Menção honrosa:

Visconde de S. Clemente

Visconde de Nova-Friburgo

Francisco Clemente Pinto

- **A Constituição**, n. 51 (29/04/1888), p. 3.
Rio, 27

Foram elevados a conde dos mesmos titulos os viscondes de S. Clemente e Nova Friburgo.