

*À Sua Excellecia o Sr. Senador Conselheiro
João Bonifácio de Andrada e Silva -*

PROVINCIA DO RIO DE JANEIRO

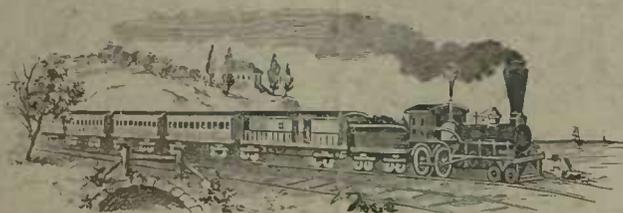
ESTRADA DE FERRO

DE

THERESOPOLIS

...

MEMORIA



RIO DE JANEIRO

Typ. de G. Leuzinger & Filhos, Rua do Ouvidor 31.

1883

le ne fay rien
sans
Gayeté

(Montaigne, Des livres)

Ex Libris
José Mindlin

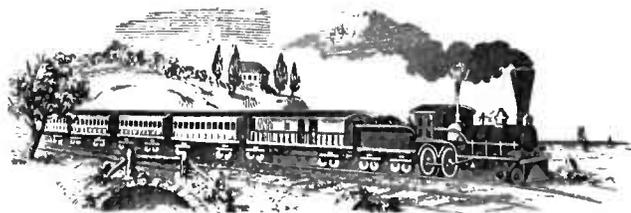
PROVINCIA DO RIO DE JANEIRO

ESTRADA DE FERRO

DE

THERESOPOLIS

MEMORIA



RIO DE JANEIRO

Typ. de G. Leuzinger & Filhos, Rua do Ouvidor 31.

1883

MEMORIA

A construcção de vias aperfeiçoadas de communição é de urgente necessidade em um paiz vasto, de uma população muito espalhada e quasi exclusivamente agricola.

N'este seculo dos transportes a vapor a grande velocidade e a preços reduzidos, o que tem estabelecido a concurrencia universal dos productos de toda ordem e natureza ; n'esta quadra de decrescimento de nossa renda publica que é uma funcção de nossa riqueza nacional, em que o abastado fazendeiro de café, em sua maioria (fallo do café por ser nossa principal cultura, a garantia real e effcaz dos compromissos da nação no estrangeiro, isto é, do pagamento em ouro da nossa divida externa) vê-se impossibilitado de mandar os productos de sua cultura ao mercado consumidor, porque com a baixa do preço do café, as excessivas despezas e difficuldades de transporte desse genero, absorve todo o lucro provavel e necessario, causando em muitas circumstancias, um *deficit* desanimador; quando se agita a questão da abolição do elemento servil, unico organizado no paiz, para o trabalho da terra, sem se

pensar na organização do trabalho livre que o deve substituir, e bem pelo contrario, suspende-se repentinamente todo o movimento progressivo da nação, allegando-se pobreza e incapacidade dos cofres publicos, como se uma nação, como um individuo, pudesse adquirir riquezas sem trabalho e sem emprego de capitaes ou de credito, quando este existe e falta aquelle; todo o estadista que desejar promover o bem estar dos seus compatriotas, a riqueza do seu paiz, deve proteger efficazmente as empresas de estradas de ferro, quando bem estudadas, traçadas convenientemente e no sentido de ligar os centros productores, as terras ferteis e apropriadas á cultura de alta mão d'obra, como á pequena lavoura, aos centros consumidores e de exportação. É o caso da estrada de ferro de Theresopolis.

Theresopolis está a quasi mil metros ácima do nivel do mar, sua temperatura é, por isso, sempre mais baixa do que a desta Capital de 8 a 9° centigrados, suas bacias são vastas e banhadas por innumerous rios e riachos de aguas crystalinas e potaveis por excellencia; suas mattas virgens, contém as melhores madeiras de construcção e de marcenaria; sua fauna é riquissima, suas montanhas são de fino granito, e suas terras ferteis e apropriadas á cultura da vinha e dos cereaes; o trigo, aveia, o centeio, etc.; das leguminosas e das fructas dos climas

temperados, como sejam ; a maçã, o pécego, a pera, a cereja, etc., as quaes si abundam no mercado da Côrte, são de procedencia estrangeira, de Buenos-Ayres e de Montevideo. N'estas condições de clima e de producção agricola, Theresopolis, á 45 kilometros da Piedade, a 30 kilom. de Petropolis, cidade já importante por sua riqueza; cuja população trabalha, mas não progride porque não tem meios regulares, economicos e bastante rapidos que a comuniquem com esses centros de consumo, que si proximos, pela distancia, são mais afastados e longinquos que as cidades de Paris e Londres, quanto ao preço e difficuldades dos transportes dos seus productos, poderia Theresopolis abastecer o mercado do Rio de Janeiro, de fructos e de legumes de primeira qualidade; de vinho, de cereaes e até mesmo de flôres raras e delicadas, além de ser um abrigo seguro, um recurso precioso para a população da Côrte e de Nictheroy nos tempos de calor e de febre amarella. E a Côrte e Nictheroy tem urgente necessidade desse refugio e garantia da saude e das vidas de uma população numerosa.

Não bastam Petropolis e Nova Friburgo, esta localidade está a 8 horas de distancia da Côrte, e custa mais de 13\$000 de transporte; aquella está actualmente a 2 $\frac{1}{2}$ horas e a 7\$500, mas não convém senão aos ricos e aos que podem pagar caro o ar fresco e humido que alli respira-se.

Theresopolis, se actualmente se acha a 8 horas

de distancia da Côrte e ligada á esta Capital por uma estrada em parte inaccessible aos carros, construida segundo a arte e sciencia de nossa administração publica, isto é, de terra e capim, sem nenhuma conservação regular, e por isto muitas vezes intransitavel; ficará com sua estrada de ferro á mesma distancia, a igual tempo, que Petropolis do Rio de Janeiro.

Seu clima, suas aguas, suas paisagens primando sobre as de suas visinhas, Theresopolis será em breve, com a construcção de sua estrada de ferro, uma cidade importante, um prolongamento de Petropolis, que melhorando sua estrada de communicação com essa localidade, embora para isto tenha de vencer grandes difficuldades de terreno, se estenderá até alli, e augmentará assim seus recursos e sua riqueza.

Isto é de subido valor para Petropolis, para Theresopolis e para a provincia do Rio de Janeiro.

Petropolis e Nova Friburgo têm tido todos os favores dos cofres provinciaes — aquella absorvendo grande parte da receita da provincia, e isto de longa data, sem dar-lhe remuneração equivalente, porque pouco ou nada produz; esta, sacrificando-a e embaraçando suas finanças em virtude da encampação de sua estrada de ferro, que sendo de um systema defeituoso e de um custeio carissimo, não se presta a uma tarifa economica e indispensavel a um paiz de cultura extensiva, de vasta superficie e de população espalhada a grandes distancias.

E Theresopolis, a mais fertil e a mais salubre bem pelo contrario de suas irmãs das montanhas, tem sido o objecto do esquecimento, e do abandono dos Poderes do Estado! E alli residem brasileiros, contribuintes, eleitores, isto é, membros da mesma sociedade que os petropolitanos e nova friburguenses, sujeitos por tanto ás mesmas leis, aos mesmos deveres, e consequentemente devendo gozar dos mesmos direitos e regalias.

Si Theresopolis por suas condições climatericas, pela importancia e natureza de seus productos agricolas, por sua posição em relação á capital do Imperio, a Petropolis e mesmo a Nova-Friburgo, já póde justificar a conveniencia de uma estrada de ferro que a ligue directamente á Côrte, — a importancia e riqueza da zona que esta estrada de ferro deve servir, justificará a sua utilidade e vantagens.

Partindo do porto da Piedade, passando pela cidade de Magé, pelo Jacú, Pinheiro e Bananal, na raiz da Serra, a ferro-via de Theresopolis, nesta sua primeira secção, que é toda plana e mede 20 kilometros, serve além das localidades que atravessa, as circumvisinhas como Suruhy, Santo Aleixo, Guapy, etc., que produzem cerca de 80 mil saccas de farinha por anno, muita aguardente, além de um movimento diario calculado em 250 @ ou 3.750 kilos, ida e volta, garantidos para os primeiros 10 kilometros pela importante fabrica de tecidos de Santo Aleixo. De Magé até as proximidades do Bananal

a industria de lenha rachada e de carvão de madeira para o consumo da Capital, occupa grande numero de individuos que fazem d'ellas um commercio regular. Esta primeira secção que custará pouco dinheiro e será de um custeio facil e muitissimo economico, permittirá uma tarifa baixa e protectora que fará a riqueza da zona que serve. Zona fertilissima, nas proximidades da serra, plana e banhada por innumerous rios e riachos, apropriada á cultura da canna, da mandioca, do milho, e do feijão, e que nos tempos em que a escravatura abundava, em que a estrada de Magé á Sapucaia era a grande arteria de communicação da Capital com os centros productores das provincias de Rio e de Minas-Geraes, antes da cultura do café ter tomado seu grande e vastissimo incremento e absorvido assim a maioria dos braços empregados em outras lavouras, julgadas então, menos productivas, — era coberta de engenhos de assucar, que faziam a fortuna de seus proprietarios, os quaes não obstante, abandonaram-nos para subir a serra e cultivar esse grão delicioso, o café, objecto então, da cubiça de todos.

No Bananal, principia a subida da Serra dos Orgãos. A disposição desta Serra é mais favoravel á subida por caminho de ferro do que a de Petropolis ou de Nova-Friburgo. Para vencer os mil metros de altitude ter-se-ha apenas de construir, como obras d'arte importantes, segundo os estudos apresentados á approvação do Governo em 4 de Julho do anno cor-

rente, um tunel de 300 metros de extensão no alto da Bôa-Vista, e um viaducto sobre o Rio Soberbo. As rampas poderão ser de 10 % no maximo, se o systema adoptado fôr o da cremalheira á semelhança do de Petropolis, em vez de 15 %, como as d'aquella ferro-via. O que é de grande valor já para a facilidade e economia de um trafego consideravel, já para a conservação da linha que em paiz de montanhas e de chuvas caudáes, além de ser difficil, é carissimo. Esta secção terá a extensão de 10 kilometros e como toda a obra em montanhas; será de um preço kilometrico bastante elevado: de 120:00\$000 contos, termo médio.

Do Bananal á Barreira do Soberbo, 6 kilometros, os terrenos são fertes e mui bem cultivados de mandioca e de quina calysaia. A Barreira do Soberbo, a 320 metros acima do nivel do mar, além de pitoresca, offerece, como a Tijuca, um retiro seguro e salutar á população da Côrte, nos tempos de calor e de febre amarella.

As povoações além de Theresopolis, e a partir dos Tres Corregos, são ricas em terras de primeira qualidade para a cultura de cereaes. Cultiva-se alli muito milho e feijão. Quanto mais se afasta de Theresopolis, pela antiga estrada de Magé á Sapucaia, tanto mais se vaø descendo em altitude e portanto se aproximando da zona caféira: Aparecida, Sumidouro, Sapucaia, Socavam, Pião, Atalho, são centros productores de primeira ordem.

Antes da Estrada de Ferro D. Pedro II chegar a Porto Novo do Cunha, os productos dessas localidades vinham para a Capital pela estrada de Magé á Sapucaia; passavam portanto por Theresopolis. Isto explica a prosperidade d'aquella localidade em outros tempos. Hoje só uma pequena parte desses productos e os da zona mais proxima a Theresopolis, seguem ainda pela antiga estrada. Vejamos o que acontecerá com a construcção da estrada de Ferro de Theresopolis.

Pelo exame dos relatorios da antiga companhia da estrada de Magé á Sapucaia, de 1847 á 1867, isto é durante um periodo de 20 annos, vê-se que só na Barreira do Soberbo, em 1866 o pedagio alli estabelecido produziu Rs. 17:827\$452 e o estabelecido na ponte pensil da Sapucaia, á somma de Rs. 9:843\$583 no mesmo periodo. Deixe-se de lado o producto da ponte pensil e considere-se sómente os da Barreira do Soberbo. Para calcular-se a quantidade de cargas, e que em sua quasi totalidade consistia em café, que descia para Magé, passando por Theresopolis, basta dizer-se que o preço do pedagio sendo de 120 rs. por animal carregado, que subia ou descia, e na razão de 120 kilos de carga por animal, ter-se-ha como producto das cargas vindas do interior e vice-versa, passando por Theresopolis e Barreira do Soberbo, o peso de 17.827.452 kilos: — De 1866 a esta data

póde-se asseverar que houve augmento consideravel na producção d'aquellas zonas que se serviam da antiga estrada da Sapucaia e que depois abandonaram-n'a por motivo da chegada dos trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II á Porto Novo do Cunha, mas que voltarão á estrada de Theresopolis, logo que ella se construa. Nem póde deixar de ser assim, porque, se parte das cargas que vinham á Theresopolis, de Minas e das localidades além da ponte pensil da Sapucaia, que pagavam pedagio na barreira estabelecida n'aquella ponte, e que deixou-se de tomar em consideração nos calculos apresentados, devem, segundo o entender dos homens competentes continuarem a servir-se da Estrada de Ferro de D. Pedro II, as cargas da zona além de Theresopolis, mas a quem do Porto Novo do Cunha, bem pelo contrario, por força de economia, de vantagem d'um percurso menor de $\frac{2}{3}$, de uma tarifa muitissimo mais baixa do que a actual de D. Pedro II, devem preferir esta estrada e não aquella. Isto é questão de interesse e de riqueza; é portanto questão de força maior a que ninguem se sub-trahe.

Tomando por base de nossos calculos, á vista do que acima fica expôsto, a somma de 18.000,000 kilos de cargas de toda a especie, mas que, segundo as estatisticas, eram, em sua quasi totalidade café; suppondo que esta carga augmentada de mais 6.000,000 de kilos, que representa o movimento da 1.^a secção, da Piedade ao Bananal, constituem a somma total

ou o movimento total e annual de mercadorias que a Estrada de Ferro de Theresopolis tem a transportar, e applicando a essas mercadorias uma tarifa convencional e kilometrica mais baixa que a da Estrada de Ferro de Cantagallo, de 120 rs. por cada 10 kilos, e para o percurso de 45 kilometros de distancia, de Theresopolis á Piedade, ter-se-ha 216 contos de réis por anno para os 18.000,000 kilos de Theresopolis e mais Rs. 12:800\$000 para o transporte de 4.800,000 kilos de farinha á razão de 160 rs. por 60 kilos e por 20 kilometros, além de Rs. 4:320\$000 para 1.200,000 de toda especie de generos de exportação, formando as tres parcellas um total de Rs. 233:120\$000. Em relação a passageiros e para ficar fóra de suspeita, o resultado dos calculos que se possam fazer, supponha-se o seguinte :

Theresopolis, 10 passageiros por dia, ida e volta
1.^a classe.

Theresopolis, 20 passageiros por dia, ida e volta
2.^a classe.

4\$500 por passagem os de 1.^a classe e a Rs. 3\$
os de 2.^a classe, ter-se-ha por anno Rs. 16:425\$000
para os de 1.^a classe e Rs. 21:900\$000 para os de
2.^a classe.

Bananal, 6 passageiros por dia, ida e volta,
1.^a classe.

Bananal, 12 passageiros por dia, ida e volta,
2.^a classe.

1.^a classe Rs. 1\$600, 2.^a classe Rs. 1\$200, para o anno, producto da 1.^a classe Rs. 3:504\$000, para a 2.^a classe Rs. 5:256\$000.

Magé, 1.^a classe, por dia, ida e volta, 5 passageiros.

Magé, 2.^a classe por dia, ida e volta, 10 passageiros.

1.^a classe, a 500 rs., 2.^a classe, a 300 rs. por passageiro e por viagem, o que dá:

Para os de 1. ^a classe	Rs. 912\$500
» » » 2. ^a »	» 1:095\$000

Resumindo ter-se-ha :

Theresopolis	1. ^a classe	Rs.....	16:425\$000
»	2. ^a »	»	21:900\$000
Bananal	1. ^a »	»	3:504\$000
»	2. ^a »	»	5:256\$000
Magé	1. ^a »	»	912\$500
»	2. ^a »	»	1:095\$000
Total de passageiros.....			Rs..... 49:092\$500

Sejam 50 contos por anno, os quaes adicionados á verba « Transporte de mercadorias », Rs. 233:120\$ perfaz a somma total de Rs. 283:120\$, para producto bruto annual e provavel do trafego da Estrada de Ferro de Theresopolis.

Considerando que é difficil calcular-se com exactidão as verbas « Transporte de animaes, bagagens, encomendas, lenha, telegrapho, etc. » pode-se todavia e sem exaggeração, suppor-se que ellas produzam apenas a somma de Rs. 36:880\$, a qual eleva o producto bruto annual e provavel a Rs. 320:000\$000.

A conservação e custeio de uma estrada de ferro de bitola de um metro, em condições da de Theresopolis, não deve exceder a Rs. 4:000\$000 por kilometro e por anno; o que dá para os 45 kilometros de extensão d'esta ferro-via Rs. 180:000\$ por anno. Deduzindo-se esta somma da receita bruta, ter-se-ha para receita liquida da empresa Rs. 140:000\$.

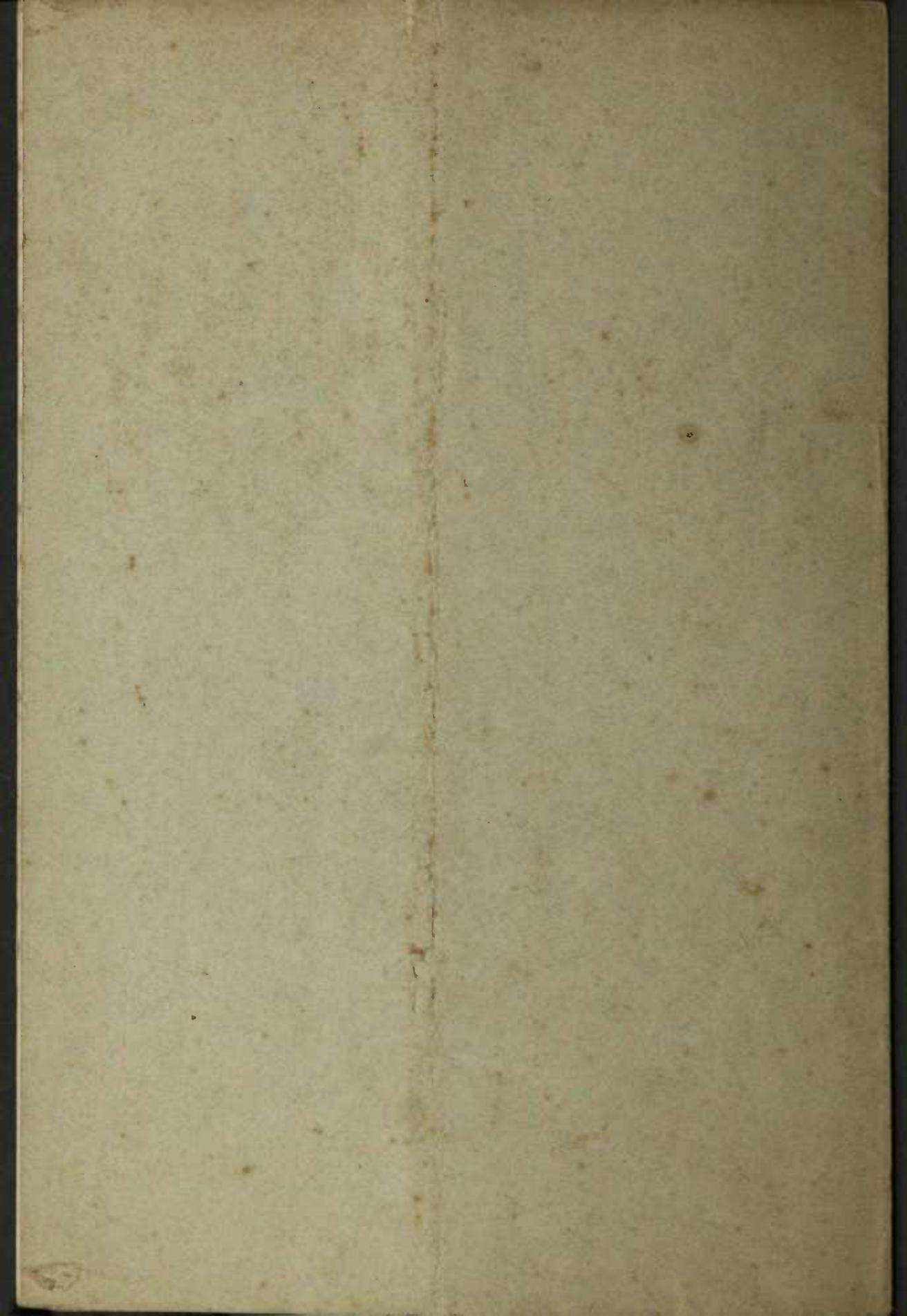
Estando orçadas as obras da Estrada de Ferro de Theresopolis em Rs. 3,000:000\$000, segue-se que poder-se-ha pagar dividendos na razão de 4,66 % ao anno aos accionistas. Isto não levando em conta o augmento de producção da zona que deve servir-se da Estrada de Ferro de Theresopolis, de 1866 a esta data, e o incremento inherente ao estabelecimento de vias-ferreas.

Eis o que se deve esperar da construcção e da exploração de uma ferro-via para Theresopolis, e certamente os calculos feitos não deixarão duvida no espirito de quem se occupar desta questão.

Não obstante, não se acredita que se possa le-

vantar capitaes no paiz para um tão util quanto importante empreendimento ; e no estrangeiro o unico documento que vale e faz fé, é o de uma garantia de 6 % em ouro, do Governo, sobre o capital definitivamente fixado. É o que se precisa e espera obter da assembléa provincial do Rio de Janeiro.

Côrte, 23 de Agosto de 1883.



BRASILIANA DIGITAL

ORIENTAÇÕES PARA O USO

Esta é uma cópia digital de um documento (ou parte dele) que pertence a um dos acervos que participam do projeto BRASILIANA USP. Trata-se de uma referência, a mais fiel possível, a um documento original. Neste sentido, procuramos manter a integridade e a autenticidade da fonte, não realizando alterações no ambiente digital - com exceção de ajustes de cor, contraste e definição.

1. Você apenas deve utilizar esta obra para fins não comerciais. Os livros, textos e imagens que publicamos na Brasiliiana Digital são todos de domínio público, no entanto, é proibido o uso comercial das nossas imagens.

2. Atribuição. Quando utilizar este documento em outro contexto, você deve dar crédito ao autor (ou autores), à Brasiliiana Digital e ao acervo original, da forma como aparece na ficha catalográfica (metadados) do repositório digital. Pedimos que você não republique este conteúdo na rede mundial de computadores (internet) sem a nossa expressa autorização.

3. Direitos do autor. No Brasil, os direitos do autor são regulados pela Lei n.º 9.610, de 19 de Fevereiro de 1998. Os direitos do autor estão também respaldados na Convenção de Berna, de 1971. Sabemos das dificuldades existentes para a verificação se um obra realmente encontra-se em domínio público. Neste sentido, se você acreditar que algum documento publicado na Brasiliiana Digital esteja violando direitos autorais de tradução, versão, exibição, reprodução ou quaisquer outros, solicitamos que nos informe imediatamente (brasiliiana@usp.br).