

Através de rochedos, grotas e precipícios: Conrado Jacob de Niemeyer e as obras na Estrada do Comércio na ampliação da cultura cafeeiro-escravista (1835-1850)

*Through rocks, caves and precipices: Conrado Jacob de Niemeyer and the works on
Estrada do Comércio in the expansion of coffee-slave culture (1835-1850)*

Magno Fonseca Borges¹

RESUMO

Neste estudo inicial tratamos as vias interiores que irrigavam o Vale do Paraíba cafeeiro-escravista. Lançamos foco especial sobre fração das querelas que permearam as obras de melhoria da Estrada do Comércio no momento de ampliação da cultura cafeeiro-escravista. Verificamos algumas relações entre espacialização e escolhas técnicas.

Palavras-chave: Vias interiores; espacialização; técnica; Vale do Paraíba cafeeiro-escravista.

ABSTRACT

In this initial study, we have dealt with the inland roads that connected the coffee-slave Vale do Paraíba. We have focused especially on the fraction of the disputes that permeated the improvement works of the Estrada do Comércio at the time of the expansion of the coffee-slave culture. We have assessed some relations between spatialization and technical choices.

Keywords: Inland roads; spatialization; technique; coffee-slave Vale do Paraíba.

255

¹Doutor em História pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Articulador Acadêmico do Curso de Licenciatura em História (UNIRIO/Cederj - Polo Piraí) e professor da Rede Santos Anjos de Ensino (CSA-Vassouras). E-mail: magnofborges@gmail.com

As tropas de muares – capazes de percorrer a topografia montanhosa que se interpunha entre o Vale do Paraíba e os portos litorâneos – passaram a compor um intrincado e complexo sistema de transportes que atendiam as demandas do período de introdução e mesmo da expansão da cultura cafeeira no médio vale – ou seja, até o final da década de 1840 (BORGES, 2020, pp. 109-121). Mas, à medida que a produção crescia, também cresciam as demandas por melhorias nas condições materiais de transporte. Por sinal, diga-se de passagem, este foi um tema central a toda fase inicial de formação da zona pioneira de produção cafeeira em escala comercial para exportação (REIS, 2020, pp 23-28 e 119). Mas, não apenas! O tema foi convertido em uma das principais pautas de interesses da classe senhorial. Em tal quadro de complexificação da cadeia produtiva e expansão do complexo cafeeiro com a incorporação das demandas do setor de transporte deu-se a emergência de outro circuito econômico de fôlego cada vez mais crescente, qual seja, o setor das obras públicas – envolvendo engenheiros, empreiteiros e muitos trabalhadores livres, libertos e escravos em extenuantes e perigosas jornadas de trabalho (BORGES & MARINHO, 2018, pp. 208-210).

Para compreender a transformação do Vale, de área recoberta pela floresta tropical em esteio econômico, político e social do Império, certamente a questão dos transportes oferece uma interessante janela ao inquérito do historiador.

Percorrer os caminhos da construção das vias de interiores pode ajudar a elucidar as complexas relações de trabalho no Brasil oitocentista. Neste quesito, pode ser particularmente interessante empreender investigações sobre a atmosfera do trabalho de construção das diferentes formas de estradas, tanto aquelas percorridas por tropas de mulas, quanto àquelas percorridas pelas locomotivas. Isso supõe a necessidade de entender que as técnicas são construtos sociais que envolvem, entre outros elementos, as relações de trabalho a que estavam sujeitos os atores imediatos. As técnicas construtivas envolviam um conjunto de procedimentos que definiam as rotinas dos trabalhadores das chamadas obras de melhorias materiais.² A contratação de obras públicas envolvia um sem número de variantes, entre as quais, não se devem descartar os interesses e conflitos ali em jogo. Portanto, pensar sobre o sistema de transporte não envolve, necessariamente, apenas perceber e explicar os usos das vias de comunicação. As circunstâncias em disputa na construção ou manutenção destas vias também fazem parte do complexo jogo em que a técnica e a tecnologia estavam imersos e podem oferecer interessantes contributos para

256

² Para Milton Santos “o conteúdo técnico do espaço é, em si mesmo, obrigatoriamente, um conteúdo em tempo - o tempo das coisas - sobre o qual vêm agir outras manifestações do tempo, por exemplo, o tempo como ação e o tempo como norma. Não é que esta suprima o espaço e o tempo, apenas os altera em sua textura, e pode também alterá-los em sua duração” (SANTOS, 2006, p. 27).

a compreensão da sociedade oitocentista.

Ana Lúcia Nunes Penha assinalou que “quase sempre aquelas autorizações encerravam interesse restrito, local e às vezes mesmo individual”. E este é um ponto importante a ser observado nas articulações que envolviam as aprovações dos projetos de obras públicas no Brasil Imperial. Para a autora, a “relação entre deputados e administração provincial” representava “um espaço de disputa de interesses locais e muitas vezes particulares”, que a maior parte das vezes “se confundiam com os debates e questões de interesse público” (NUNES PENHA, 2012, p. 138). As autorizações e contratos de obras públicas compunham uma agenda onde, muitas vezes os interesses nacionais se encontravam e entroncavam com os interesses locais. Talvez se encontre no enlace entre centralização política e interesses locais – alguns deles representados na contratação e execução de obras públicas por particulares – fração do sucesso do regresso conservador e da consolidação da direção Saquarema – que delimitou os horizontes do possível na política Imperial.

A contratação de empreiteiros para a abertura de estradas no Brasil Imperial guarda uma historicidade que remonta as contradições e as lutas que tornaram insustentável a manutenção da posição de D. Pedro I como Imperador do Brasil, levando-o à abdicação em 1831. A lei de 29 de agosto de 1828 foi produzida no bojo dos esforços – infrutíferos, como hoje sabemos – de D. Pedro I na busca por

recompor sua base de apoio e sustentação no poder quando da abertura da crise do primeiro Império. Isso se deu em um momento de complexificação da sociedade. Momento travejado por lutas de uma ainda incipiente sociedade civil – organizada em jornais e associações – que se entroncavam com e ganharam ressonância na sociedade política – que, se não reverberou em toda a Assembleia Geral, ao menos atingiu com algum fôlego a Câmara dos Deputados – favorecendo a formação de uma cada vez mais consistente oposição liberal. A lei de 29 de agosto de 1828 pode ser compreendida como um importante ponto de virada no ordenamento jurídico das obras públicas envolvendo as vias de comunicação no Brasil e foi um dos resultados dos conflitos em torno de diferentes projetos para a nação que paulatinamente se ia constituindo. No conjunto das contradições em torno dos projetos de nação daquele instante, devemos levar em conta as tensões que envolviam cosmovisões diferentes sobre o modo como o liberalismo era lido por diferentes agentes. Esse novo arranjo legal abriu espaço para a contratação de empreiteiros, o que garantia outro tipo de articulação entre o público e o privado na execução de obras públicas (BORGES, 2020, pp. 36-40).

Logo em seu primeiro artigo, a lei definia que “as obras, que tiverem por objeto promover a navegação dos rios, abrir canais, ou construir estradas, pontes, calçadas, ou aquedutos, poderão ser desempenhadas por empresários nacionais, ou estrangeiros,

associados em companhias, ou sobre si”. É importante lembrar que esta lei se deu no bojo daquela série de mudanças legais que alteraram significativamente a ordenação administrativa do Império e fez instituir os Conselhos Gerais das Províncias (BORGES, 2020, pp. 72-95). O artigo 2º da lei de 29 de agosto de 1829 já regulava a divisão das responsabilidades sobre a execução das obras públicas das vias de comunicação e integração. Nela, ficava expresso que

todas as obras especificadas no artigo antecedente, que forem pertencentes á província capital do Império, ou mais de uma província, serão promovidas pelo Ministro e Secretario do Estado dos Negócios do Império; as que forem privativas de uma só província, pelos seus Presidentes em Conselho; e as que forem do termo de alguma cidade, ou vila, pelas respectivas Câmaras Municipais.

Vale à pena salientar que fosse qual fosse à dimensão do sistema de transporte aludido – se em escala local, nacional ou internacional – as operações levadas a cabo na sua realização abarcavam o processo de construção socioespacial e, portanto, tinham influência direta no tipo de organização socioespacial que se projetava erguer ou manter. Independente da escala, as iniciativas em vias de comunicação carream projeções de relações de força. Neste sentido, visavam dar forma e organicidade ao movimento de pessoas e cargas. A construção socioespacial é, em última instância, também a produção de relações assimétricas de

forças sociais. Levar a cabo as obras públicas de infraestrutura, ou, como era mais recorrente na linguagem da época, as melhorias materiais, envolvia certo grau de planejamento e controle sobre a construção do espaço nacional, e com isso, a construção e consolidação da própria nação. As mudanças na organização administrativa do Império promovida através do ato adicional de 1834, não alteraram os dispositivos legais de 29 de agosto de 1829. Assim, foi mantida a responsabilidade das províncias com as estradas abertas ou por abrir em seu interior (PINTO, 1903, p. 25).

Em 1836 o então presidente da Província do Rio de Janeiro, Joaquim José Torres, participou ao Brigadeiro Graduado do Corpo de Engenheiros Antonio Elisiário de Miranda e Brito e ao Capitão de Engenheiros Frederico Carneiro de Campos que

em 14 de [janeiro de 1836] [fez] subdividir os trabalhos da Seção do Centro, que estava a cargo do 1º Tenente Júlio Frederico Koeler, com o Capitão de Engenheiros Galdino Justino da Silva Pimentel, ficando este encarregado das obras das estradas do Werneck, Tinguá (ou Comércio), Botaes (ou Polícia), e Rodeio da Serra de Santa Ana.³

Essa situação foi modificada em poucos dias e aquele conjunto de estradas deixou de ser alocada na divisão administrativa da Seção Centro. Essa mudança de ótica da organização administrativa pode ter sido um dos resultados da expansão da percepção

³ Cf. Correio Oficial - nº19. Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1836 - disponível em <http://bndigital.bn.gov.br>

sobre o complexo cafeeiro – ou seja, como resultado das pressões exercidas por fazendeiros de Serra Acima. O Presidente da Província Joaquim José Torres, em 25 de janeiro de 1836, informou ao Capitão de Engenheiros Galdino Justino da Silva Pimentel e ao Capitão de Engenheiros Frederico Carneiro de Campos que

em virtude das instruções que com data de hoje dirigi ao Coronel Conrado Jacob de Niemeyer, fica pertencendo a Seção Sul todo o território para poente, desde a estrada que partindo da Pavuna se dirige à Valença pela Serra do Tinguá (inclusive a mesma estrada) até os limites desta província como os de Minas e São Paulo, ficando o dito Coronel encarregado daquela Seção, e Vm., assim como o Capitão Frederico Carneiro de Campos, continuando a servir, sob as ordens do mencionado Coronel, com quem se deverá entender dora em diante a respeito dos trabalhos dela.⁴

Em seu relatório referente ao exercício 1838, o presidente da província Paulino José Soares de Souza teceu grandes elogios à atuação de C. J. Niemeyer. Traçando um quadro onde buscava demonstrar o esforço do governo em atuar na conservação e ampliação das vias de integração do Vale à praça de negócios do Rio de Janeiro. Naquele relatório, lido durante a abertura do ano legislativo de 1839, narrava que “tenho verificado por uma não desmedida experiência, que as obras cujo andamento preside a atividade deste oficial [Coronel

⁴ Cf. Correio Oficial - nº 28. Rio de Janeiro, 6 de fevereiro de 1836 - disponível em <http://bndigital.bn.gov.br>

Conrado Jacob de Niemeyer], concluem-se numa admirável brevidade e economia”.⁵

Em resumo, C. J. Niemeyer integrava o corpo de engenheiros que atuava como funcionário do governo da Província do Rio de Janeiro no setor de obras públicas. Desde o ano de 1836 estava sob sua responsabilidade a conservação das estradas do Vale do Paraíba – incluindo a estrada do Comércio. No início do ano de 1839 recebeu fortes elogios de Paulino José Soares de Souza que era o presidente da província. E naquele mesmo ano foi o único a se propor arrematar os serviços da estrada do Comércio, agora não no papel de membro do corpo de Engenheiros, mas em uma nova modalidade, a de empreiteiro.

Por contrato celebrado em dois de julho de [1839], por virtude da Lei provincial de 8 de maio do mesmo ano, sob nº 24, entre o Governo da Província, e o Coronel Conrado Jacob de Niemeyer, se obrigou este a prontificar, dentro de quatro anos, a porção da estrada do Comércio compreendida entre a Raiz da Serra do Tinguá, no município de Iguazu, e o rio Paraíba, conforme o plano do Marechal Andréa, e de forma que se dê sempre seguro e cômodo transito a toda sorte de transportes atualmente em uso no Brasil, pela quantia de 236:000\$000 (...) O Coronel se obrigou também a ter sempre, dentro de um ano, contado da data do contrato, a porção de estrada contratada, sem grandes atoleiros, precipícios ou obstáculos que vedem o transito público, mediante a quantia de 2:400\$000

⁵ Cf. Correio Oficial - nº 77. Rio de Janeiro, 6 de abril de 1839 - disponível em <http://bndigital.bn.gov.br>

anuais, pagas em cotas no princípio de cada mês. Por aditamento feito ao mencionado contrato, em 7 de agosto do mesmo ano, foi acrescentada a porção de estrada, de que trata, até a vila de Iguaçú, na Marambaia, inclusive, elevada a 252:000\$000 a quantia primeiramente convencionada para a construção da estrada e a 3:000\$000 que fora estipulada para meros reparos.⁶

Na década de 1810, foram abertas duas novas importantes vias de comunicação. Eram elas a Estrada do Comércio e a Estrada da Polícia. Foram as mais transitadas, juntamente com as estradas do Rodeio, do Presidente Pedreira e do Werneck, de construção posterior, e que em alguns trechos, lhe tinham um caráter mais acessório, funcionando como variantes destas duas estradas. Um bom exemplo disso é a estrada do Rodeio, que guardava dois importantes pontos de entroncamento com a estrada da Polícia. Ambas iniciadas na Pavuna tocavam-se em Iguaçú e seguiam juntas até o sopé da Serra de Santa Ana. Dalí enveredavam por rumos diferentes. Enquanto a da Polícia encarava o precário caminho dos Botaes, a do Rodeio, como o próprio nome indica, fugia deste traçado, rodeando a serra de Santa Ana. Deste modo, apesar de pouco mais longo, este delineamento evitava a parte mais íngreme da subida da Serra. Após este rodeio, voltava a encontrar-se com a estrada da Polícia em Simão Antônio e

⁶Cf. Correio Oficial - nº 82. Rio de Janeiro, 11 de abril de 1840 - disponível em <http://bndigital.bn.gov.br>.

Matacões, já nas proximidades da vila de Vassouras, onde era encerrada. Dali seguia apenas como Estrada da Polícia até o Rio Preto (RIBAS, 1989, pp. 87-91).

As Estradas do Comércio e da Polícia recebiam o maior fluxo de animais que formavam as tropas dos fazendeiros de Vassouras e Valença. Enquanto a segunda, seguindo uma direção mais ocidental de Vassouras para atingir a vila de Valença, atendia as lavouras das Freguesias de Nossa Senhora da Conceição de Vassouras, Santa Cruz dos Mendes e Sacra Família do Tinguá, a primeira, principiada em Iguaçú, subia as Serras do Tinguá e Santa Ana. Atravessava a Freguesia de Pati do Alferes e seguia em direção a Massambará. De lá, chegava à travessia do Paraíba em Ubá, de onde seguia em direção a Valença, Rio das Flores e Rio Preto. Esta via atendia, principalmente as lavouras das Freguesias de Nossa Senhora da Conceição do Pati do Alferes, São Sebastião dos Ferreiros e parte de Sacra Família do Tinguá.

Após muita pressão e cobrança dos cafeicultores de Serra Acima, por um lado, e por outro de proprietários de terras e escravos da região do Iguaçú e da subida da Serra, em 2 de julho de 1839, foi assinado um contrato para obras de melhoramentos da Estrada do Comércio. As obras na Estrada do Comércio, por um lado, garantiam maior fluidez ao trânsito de tropas e tropeiros através da Serra e, por outro, favoreciam a construção da ordem

escravista – inclusive no sentido do controle social do espaço.⁷

⁷Nos estudos da interrelação entre a implantação e expansão da cultura cafeeira no Vale e as vias de integração e comunicação, um ponto que merece análise - ainda que não seja este o objeto principal deste nosso texto - remete a questão das estradas e a manutenção da ordem escravista. Em 11 de junho de 1833, o Juiz de Paz da Vila de Valença remeteu um ofício a Regência do Império. Nele, o Juiz de Paz indicava o elevado número de escravos existentes na região e apontava para os riscos ao controle da escravaria frente à questão das vias de comunicação. A resposta a este ofício foi assinada pelo então Ministro da Justiça do Império Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho em 27 de junho de 1833. Vejamos um fragmento desta resposta: “depois de fazer reflexões sobre o grande número de escravos que existem no termo desta Vila, e estado de abandono a que ficará reduzida a ponte da Polícia sobre o Rio Paraíba, com a mudança dos cobradores do registro, que ali existiam, para as barreiras novamente criadas, o que dará livre e franca passagem aos criminosos vadios, e escravos fugidos, conclui, pedindo providências sobre esses objetos e pedindo explicações sobre a inteligência do artigo 16 da lei de 18 de agosto de 1831; manda, em nome do Imperador o Sr. D. Pedro II responder-lhe, quanto à primeira parte, que o governo tendo tomado em consideração a sua gravidade, levou já ao corpo legislativo uma proposta sobre os meios que parecerão mais adequados para conservar na devida obediência os escravos, cumprindo, entretanto, que Vm. tenha sobre este importante objeto a vigilância e prudência, que o mesmo governo muito lhe recomenda e espera. Que sendo muito diminuta a força que presentemente existe nesta Capital, não é possível destacar para a Ponte sobredita a guarda que Vm. reclama, podendo Vm. de inteligência com os Comandantes dos Batalhões das Guardas Nacionais do município desta Vila e do de Vassouras, estabelecer naquele sítio uma guarda, regulando-a de maneira que o serviço seja o menos pesado possível aos Cidadãos Guardas Nacionais, e finalmente, quanto à última parte do citado ofício que, mandando a lei referida de 18 de agosto de 1831 reunir o Conselho de Qualificação somente em janeiro de cada ano, deve esta disposição ser observada, e que cumprindo a Vm., em observância do disposto no artigo 17, fazer alistar para janeiro do ano futuro os novos domiciliados do seu termo, não

Àquela época, o contrato foi assinado entre a província do Rio de Janeiro, representada no ato pelo seu vice-presidente, o senhor Luiz Antônio Muniz dos Santos Lobo, de um lado, e do outro, como empreiteiro, Conrado Jacob de Niemeyer, que era Coronel do Imperial Corpo de Engenheiros. Foram fiadores de Niemeyer nesta obra, dois importantes representantes da localidade de Iguaçú. Eram os senhores de terras e escravos Francisco José Soares e Januário Fernandes Alves. Já aquele vice-presidente tinha terras em Magé. Iniciadas em 1839, as obras foram concluídas em 30 de setembro de 1844.⁸ Nela foram realizadas grandes quantidades de aterros, pontes e bueiros. Ao apresentar ao corpo legislativo da Província do Rio de Janeiro, o relatório do exercício 1839, o então presidente provincial fez destacar que

As obras desta estrada, segundo tive ocasião de observar, muito satisfatoriamente progrediram. Nos

fica todavia inibido de convidar a estes, por meio de maneiras persuasivas, a concorrerem e coadjuvarem o serviço, entretanto”. (Cf. Correio Oficial - nº 5. Rio de Janeiro, 5 de julho de 1833 - disponível em <http://bndigital.bn.gov.br>). Ainda no que se refere à manutenção da ordem dos escravos, vale lembrar que foi nos instantes finais do ano de 1838 que a região de Serra Acima foi sacudida por um dos maiores levantes coletivos de escravos que se têm notícias na historiografia sobre o Vale do Paraíba oitocentista. Trata-se da fuga coletiva de escravos das fazendas da Freguesia, Maravilha e Encantos e que deixou sobressaltadas as autoridades provinciais. Cf. (SALLES & BORGES, 2009, pp. 437-460).

⁸O contrato teria vigência até o ano de 1843. No ano de 1842, como veremos adiante, o contrato foi alterado e sua vigência foi prorrogada por mais um ano.

três últimos meses do ano que acaba de findar, concluíram-se na serra do Tinguá mais de 476 braças de caminho com largura de 32 palmos, além dos paredões laterais, sendo todas feitas em solo de rocha ou pedregoso, que tornou sem interrupção indispensável o uso da pólvora.⁹

C. J. Niemeyer foi anos antes o encarregado pela manutenção de grande parte das estradas do interior da província fluminense, em particular, da zona pioneira de produção em larga escala do café exatamente no instante de mais forte expansão do plantio nesta região. Niemeyer afirmou que os trabalhos na Serra do Tinguá foram os mais complexos na execução das obras. As condições do terreno, a existência de precipícios e as fortes inclinações a serem vencidas representaram as maiores dificuldades. Segundo ele, em apenas um pequeno trecho dessa Serra,

no curto desenvolvimento de 2880 braças se devia alcançar, através de Rochedos, Grotas e precipícios, uma altura forçada com 320 braças de diferença do nível, sem que o terreno oferecesse proporções para se lhe dar melhor direção, a não ser com a enorme quantia de mais de 600:000\$000, afim de que com 4.500 braças pudesse então em continuo e forçado Zig-zag dar sofrível transito a Carro e Sege; despesa esta inútil, visto que o traço geral e primitivo não tem, nem podia ter em 1812, vista tão ampla.¹⁰

⁹Cf. Correio Oficial - nº 82. Rio de Janeiro, 11 de abril de 1840 - disponível em <http://bndigital.bn.gov.br>.

¹⁰NIEMEYER, Conrado Jacob de. Relatório dos trabalhos concluídos na Estrada do Comércio entre os rios Iguaçu e Paraíba. Rio de Janeiro. Tipografia de J.E.S. Cabral, 1844. p. 6. Sugerimos que o valor de 600:000\$000

Em 1844, C. J. Niemeyer informava que “desejando conservar ilibada a [sua] reputação [...] implorou e obteve a permissão de fazer imprimir o relatório” dos “trabalhos concluídos na estrada do Comércio entre os rios Iguaçu e Paraíba”.¹¹ Ao fazer publicar seu relatório, Niemeyer buscava diluir algumas contendas que tiveram ocorrência durante o período de vigência de seu contrato e que chegaram a Assembleia Provincial e ao espaço público. Vejamos a seguir um pequeno trecho da “fala que o Exm^o presidente da província do Rio de Janeiro recitou na ocasião de abrir a Assembleia legislativa provincial, no dia 1^o de março de 1842” – conforme publicada no Diário do Rio de Janeiro de 4 de março de 1842:

Em portaria de 6 de julho do ano passado, se cometeu também ao presidente da diretoria das obras públicas um exame especial sobre o estado desta estrada na parte em que foi arrematada pelo coronel Conrado Jacob Niemeyer; e de sua comissão deu ele conta em data de 12 de agosto do mesmo ano (...)

A primeira arrematação do dito Coronel compreende a parte desta estrada, que fica entre o rio Paraíba e a raiz da Serra do Tinguá, e foi pela quantia da 236:000\$ réis. A segunda compreende a porção entre

mencionado por C. J. Niemeyer seja observado com a máxima cautela. Para nós, não restam dúvidas que sobre ele existe exageração. O que não podemos afirmar, contudo, foi sua motivação: se intencional ou se foi o resultado de um erro tipográfico. Não é possível afirmar uma coisa ou outra!

¹¹ NIEMEYER, Conrado Jacob de. Relatório dos trabalhos concluídos na Estrada do Comércio entre os rios Iguaçu e Paraíba. Rio de Janeiro. Tipografia de J.E.S. Cabral, 1844.

a raiz da dita Serra e a ponte da Marambaia inclusive, e que foi por 16:000\$ réis, não falando da quantia por que foi arrematada a conservação de toda a estrada. O artigo 2º da lei n. 157 de 8 de maio de 1839, autorizando o presidente para desprender a soma de até 410:000\$ com a conclusão da dita estrada declara dever ser ela feita na forma do plano do marechal Andréa, e orçamento da diretoria de obra pública (...)

Existe, que eu saiba, uma planta e uma memória do referido marechal: a planta mostra a direção da estrada; a memória trata de demonstrar as suas vantagens se comparadas com outras estradas que lhe são paralelas; mas um plano contendo a maneira porque a estrada deverá ser construída, a declaração de ser calçada ou macadamizada, as condições de solidez, de declividade, de largura, etc., um plano neste sentido não existe, e por consequência, falta uma norma com a qual pudesse ser comparada a execução que o arrematante tem dado ao seu contrato.

O principal motivador da contenda era a recusa de C. J. Niemeyer em realizar o calçamento da estrada do Comércio nas Serras do Tinguá e da Viúva. Segundo Niemeyer, tal tipo de obra não estava prevista no contrato de 2 de julho de 1839, nem no aditamento ao contrato feito em 7 de agosto daquele mesmo ano. A querela

chegou de modo mais oficial a Assembleia Provincial em março de 1842, após a divergência ter se tornado mais aguda em 1841 e composto o relatório do presidente da província daquele ano. GANHOU o espaço público também em 1842, com a publicação do Diário do Rio de Janeiro de 1 de março. A solução oficial da contenda só veio a ocorrer em 17 de dezembro daquele ano.

Naquela data, o então presidente da Província, Honório Hermeto Carneiro Leão e o empreiteiro C. J. Niemeyer acordaram as alterações no contrato de 1839, fazendo incluir o calçamento da Serra. Para isso, o prazo do contrato foi prorrogado por mais um ano. O valor disponibilizado pelo contratante para a execução do calçamento foi de mais 24:000\$000. Segundo a “planta hidro-topográfica da estrada do Comércio” feita por Niemeyer em 1844, o trecho de maior Zig-zague do traçado adotado está exatamente na Serra do Tinguá entre os trechos do Silveira (próximo ao Córrego Jequitibá) e a região chamada de Alto da Serra (próxima ao riacho do Alto) – com maior ênfase no curto espaço entre o Córrego d’Aldeia e o Córrego do Caboclo, passando pelo Córrego da Lage.

Figura 1: Fragmento planta hidro-topográfica da estrada do Comércio



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira - link:

http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart534304/cart534304.jpg.

Os critérios que C. J. Niemeyer levou em conta para preferir um traçado e não outro, para escolher uma metodologia de trabalho e não outra, foi elevar ou não os custos da obra, segundo ele, em mais 600:000\$000. Uma fortuna para a época! Um valor muito inferior aos prejuízos acumulados com a morte de seus 14 escravos no lidar com explosivos.¹²

¹² Mesmo se considerarmos que o valor de 600:000\$000 fosse o resultado de um erro tipográfico e que o valor estimado por C. J. Niemeyer podia ser de 60:000\$000 - valor ainda muito elevado, se levarmos em conta que o total orçado para o calçamento de toda a porção da Serra foi de 24:000\$000. Conforme poderemos ver na tabela abaixo, o valor médio de um escravo em Vassouras em 1844 era de aproximados 3900 mil reis.

Preço médio dos escravos em Vassouras (1839-1844)

ano	Preço médio
1839	213.013,70
1840	384.908,30
1841	317.445,82
1842	374.651,42
1843	411.255,81
1844	389.127,35

Fonte: BORGES, M. F.; GRINBERG, K; SALLES, R. *Escravidão e direito em Vassouras - século XIX (base de dados)*. Base de dados disponível no Centro de Estudos do Oitocentos - CEO (link: http://www.ceo.uff.br/c.php?c=banco_dados&cod=13).

É importante salientar que sempre há mais de uma solução técnica possível. A escolha de uma sempre se dá em detrimento de outra. Por isso, a escolha de uma metodologia de trabalho sempre está em relação a uma situação social, econômica, política e cultural. Portanto, cravada em um determinado tempo e espaço. A técnica é fração importante da experiência humana e pode ser mais bem apreendida se observada como o resultado de uma escolha, entre outras possíveis. No caso daquelas obras, entre as soluções técnicas empregadas estava o uso de explosivos que, segundo Niemeyer, ceifou, pelo menos, 5 de seus escravos utilizados como trabalhadores na obra de canalização de uma grande cachoeira. E ainda, esta escolha técnica foi responsável por retirar do mundo dos viventes o total de 14 de seus escravos, ao longo dos trabalhos realizados na Serra.¹³

¹³ É muito importante destacar que àquela época eram conhecidos - e difundidos - alguns dos riscos que envolviam os trabalhos com a explosão de minas. Um bom exemplo disso pode ser observado na notícia publicada à página 2 do periódico “Diário do Rio de Janeiro” de 2 de dezembro de 1844. Vejamos: “Constando ao Fiscal da Freguesia de Santa Ana, que os donos das pedreiras denominadas de Santa Ana, não empregaram as cautelas recomendadas no § 5º tit. 2º seção 2ª das posturas municipais, podendo com tão repreensível abuso causarem danos as propriedades e as pessoas de seus vizinhos, ou a quem pela proximidade das mesmas pedreiras transitar; o mesmo fiscal convida aos donos das mencionadas pedreiras à restrita observância da postura acima: e bem assim, a toda e qualquer pessoa que for ofendida pela explosão das minas, quando a respeito destas não tenham os referidos donos empregado as necessárias cautelas, a lhe apresentar o testemunho preciso para proceder contra os infratores. Rio de Janeiro, 30 de novembro de 1844. - José

Existe uma furiosa Cachoeira denominada da Lage, onde o terreno foi a fogo, e na rocha viva preparado palmo a palmo, e onde 5 escravos meus perderam a vida com a explosão das minas, assim como 9 outros em toda esta Serra, apresentaram também, com especialidade no local indicado, dificuldades grandes; mas hoje esta Cachoeira respeitável passa em um Esgoto subterrâneo majestoso, onde um homem de altura vulgar sai e entra sem se curvar, parecendo-me achar-se construída ao abrigo de qualquer contratempo. No princípio deste trabalho fiz passar á superfície do terreno um Córrego denominado da Aldeia, para que os animais tivessem na Serra ao menos este local para saciar a sede, e quase no fim construí um Quartel e Ferraria a bem deste serviço.¹⁴

Mas, apesar dos esforços empreendidos e das vidas ceifadas, aquelas obras não foram, nem suficientes, nem duradouras. De modo geral, o quadro das estradas do interior da província do Rio de Janeiro era precário. Stein ao tratar o tema, narrava os elevados riscos da viagem proveniente do péssimo estado das estradas. O transporte por muares “exigia uma despesa fixa e frequentemente envolvia perdas com mulas aleijadas ou afogadas e café encharcado ou sujo de lama” (STEIN, 1990, pp. 120-121). Em 1855, Francisco Peixoto de Lacerda Werneck, um dos mais importantes

Antonio de Menezes Brasil, fiscal da freguesia de Santa Ana”.

¹⁴ NIEMEYER, Conrado Jacob de. Relatório dos trabalhos concluídos na Estrada do Comércio entre os rios Iguaçú e Paraíba. Rio de Janeiro. Tipografia de J.E.S. Cabral, 1844. p. 8.

proprietários da região de Pati do Alferes – que era uma das principais áreas atendidas pela Estrada do Comércio – reclamava que “haveria de comprar 25 animais de um pequeno lavrador a 110 mil reis cada, para repor sua tropa. (...) tal aquisição implicaria ainda mais investimentos na compra de milho” (MUAZE, 2008, p. 89). Eduardo Silva destacou que “o alto custo de manutenção das tropas e a má conservação das estradas eram as

principais queixas dos ‘Barões do café’ que assim, justificavam seus pedidos de que a estrada de ferro chegasse até Vassouras”, exercendo pressão sobre o governo (SILVA, 1984, pp. 164-165). Foi neste mesmo ano de 1855 que – após uma longa trajetória de 20 anos de empreendimentos fracassados e muitas disputas – deu-se a formação da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.

Referências

BORGES, M. F. (2020) *Debates políticos dos transportes ferroviários no escravismo do Vale do Paraíba, 1826-1843*. Tese de Doutorado, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, Rio de Janeiro.

BORGES, M. F.; MARINHO, P. E. M. M. (2018). Açodadas medidas. Um contrato, dois decretos e a formação da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. 1855. In: Elaine P. Rocha; Leonardo R. M. Silva; Thiago S. Reis. (Org.). *Mundos do trabalho e dos trabalhadores: experiências e vivências no Brasil e no Caribe*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2018, v. , p. 205-226.

MUAZE, M. (2008). *As memórias da Viscondessa: família e poder no Brasil Império*. Rio de Janeiro, RJ: Jorge Zahar Editor.

NUNES PENHA, A. L. (2012). *Nas águas do canal: política e poder na construção do canal de Campos – Macaé*. TESE, UFF, PPGH, Rio de Janeiro.

PINTO, A. A. (1903). *História da viação pública de São Paulo*. São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia.

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

RIBAS, R. (1989). *Tropeirismo e escravidão: um estudo das tropas de café das lavouras de Vassouras, 1840-1888*. Dissertação de Mestrado, Univ. Federal do Paraná, Curitiba.

SALLES, R., & BORGES, M. F. (2009). Vassouras, 1830-1850: poder local e rebeldia escrava. In: J. CARVALHO, & L. B. NEVES, *Repensando o Brasil do Oitocentos. Cidadania, Política e Liberdade* (1ª ed., pp. 437-460). Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira.

SANTOS, M. (2006). *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. (4ª. ed. 2ª. reimpr. ed.). São Paulo, SP, Brasil: Editora da Universidade de São Paulo.

SILVA, E. (1984). *Barões e escravidão: três gerações de fazendeiros e a crise da estrutura escravista*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

STEIN, S. J. (1990). *Vassouras. Um município brasileiro do café, 1850-1900*. (V. B. WROBEL, Trad.) Rio de Janeiro, RJ: Nova Fronteira.

O(s) autor(es) se responsabiliza(m) pelo conteúdo e opiniões expressos no presente artigo, além disso declara(m) que a pesquisa é original.

Recebido em 23/09/2020

Aprovado em 25/11/2020