

Os Caminhos Antigos no Território Fluminense

Adriano Novaes*

“Muitos foram os caminhos de desbravamento e circulação utilizados no Brasil da Colônia ao Império. Estradas e picadas, percorridas a pé, em lombo de burro ou em diligências, levavam produtos ao interior e traziam as riquezas da terra que tomavam o rumo de Portugal. Fundamentais na história e na construção da identidade da futura nação, os caminhos despertam hoje interesse e curiosidade. São associados à imagem dos tropeiros e bandeirantes, corajosos homens que, ao vencerem a natureza e os primeiros ocupantes, forjavam o Brasil contemporâneo. Residem no imaginário como testemunhos de um país que estava por se construir, em que, partindo de um suposto e forçado marco zero, eliminando-se o elemento indígena, tudo poderia fazer, ou, mais importante, tudo poderia ser”.

Flávia Brito, in Caminhos Singulares¹

Apresentação

O interesse em descrever, ou melhor, em transcrever os percursos das antigas estradas de penetração no interior do território fluminense justifica-se pela importância que estas tiveram como vetores do povoamento e desenvolvimento da região do Vale do Paraíba no Estado do Rio de Janeiro.

Parte significativa da história de nossa colonização foi escrita ao longo e através desses caminhos, e quando sobre eles nos debruçamos trazemos à tona acontecimentos que abrangem desde a expulsão dos índios nativos de suas terras, ao transporte do ouro e o abastecimento das Minas Gerais, chegando ao estabelecimento da cultura do café, ao surgimento e enriquecimento das famílias dos “barões do café”, e às modificações socioeconômicas e culturais por que passou esta região, e o país como um todo, nesse período de tempo que é objeto de nosso estudo.

Surgem, então, com frequência, algumas perguntas: por quais caminhos trilharam esses desbravadores? Em que locais se estabeleceram? Por onde passaram tantos viajantes estrangeiros, naturalistas, artistas e escritores? De onde vinha e para onde ia esse enorme contingente de aventureiros, dispostos a tudo, cheios de esperanças e ávidos por riquezas e glórias?

* Formado em Ciências Sociais, membro do Instituto PRESERVALE e do Colégio Brasileiro de Genealogia. Consultor em História Regional - Vale do Paraíba.

¹ Projeto de Inventário de Bens Culturais Imóveis, Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro - Caminhos do Ouro, SEBRAE, UNESCO, INEPAC. 2003/2004.



Porto de Estrela. RUGENDAS.FBN.

“Na vizinhança do Rio, a primeira aldeia de alguma importância é a do Porto da Estrela (...). As mercadorias destinadas às províncias do interior, como Minas Gerais, Minas Novas, Goiaz etc., são primeiramente conduzidas, da mesma forma que os viajantes, em pequenas embarcações, do Rio ao Porto da Estrela. Aí são elas confiadas a tropas de mulas que, por seu lado, trazem, de volta, carga para os navios do Rio de Janeiro.”²

Muitos vestígios desses tempos passados encontram-se registrados em relatos, desenhos e aquarelas que retratam as paisagens por onde passaram os viajantes, impulsionados pelos mais diferentes motivos. São elas: as primitivas roças para a provisão de mantimentos; as estalagens que se têm notícias, os armazéns que abasteciam as tropas de mulas dos carregadores de ouro; os postos de registro que controlavam o tráfego das riquezas minerais extraídas do interior do país; os engenhos de açúcar com seus destiladores e moendas; as primeiras fazendas que se ocupavam das plantações de milho, mandioca, arroz e feijão e da criação de suínos para a produção de toucinho salgado, tão apreciado pelos tropeiros; os portos fluviais de cidades que desapareceram; os povoados e núcleos urbanos que estacionaram no tempo.

² RUGENDAS, João Maurício. *Viagem pitoresca através do Brasil*. 3ª edição, São Paulo. Livraria Martino. 1956. FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL, FBN, Seção de Iconografia.



Fazenda Mandioca. RUGENDAS.FBN.
“A estrada que vai de Porto da Estrela a Minas passa diante de belas plantações, atrás das quais se percebem, ao longe, as pontas angulosas da Serra dos Órgãos.”³



Rio Paraíba. RUGENDAS.FBN.
“Do lado do Rio de Janeiro, a província de Minas Gerais é limitada pelo Rio Paraíba, às margens do qual existem inúmeros registros onde se pagam direitos de entrada sobre as mercadorias, os negros.”⁴



Rio Paraibuna. RUGENDAS.FBN.
“Rio Paraibuna, afluente do Paraíba junto à divisa com Minas Gerais, onde o autor assinala uma ponte e uma edificação, provavelmente uma das casas de registro de mercadorias e escravos.”⁵

³ RUGENDAS, João Maurício. *Viagem pitoresca através do Brasil*. 3ª edição, São Paulo. Livraria Martino. 1956. FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL, FBN, Seção de Iconografia.

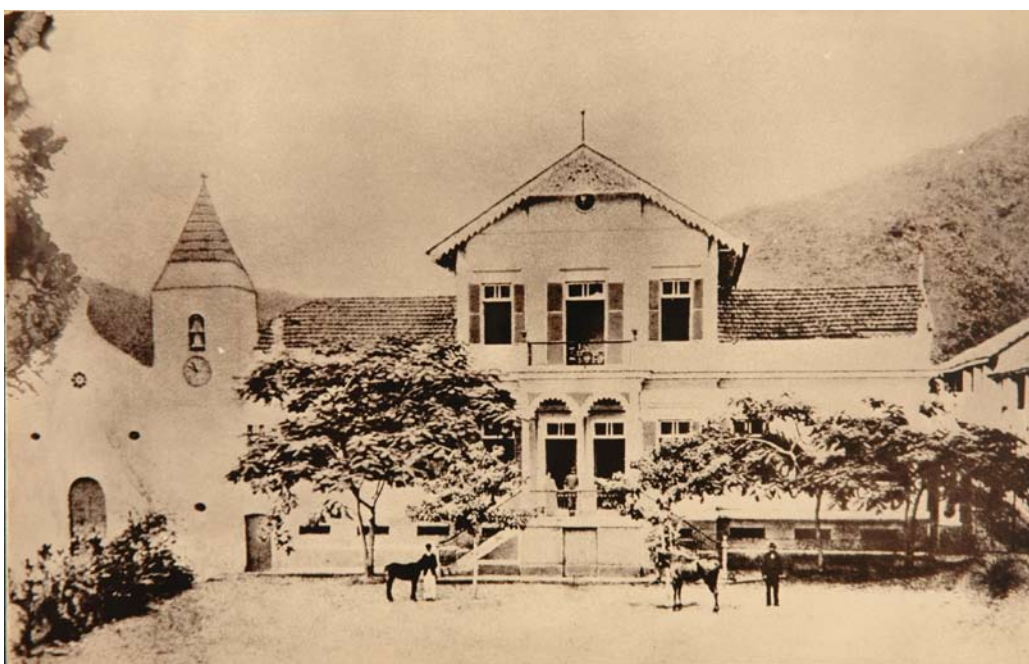
⁴ *Ib.* 3

⁵ *Ib.* 3

Mais tarde, muitas dessas primeiras fazendas, de que temos notícia, tornaram-se grandes produtoras de café, a exemplo do Pau Grande, em Avelar (Paty do Alferes), de propriedade do Barão de Capivari e, depois, de seu filho, Visconde de Ubá, ambos chamados Joaquim Ribeiro de Avelar. Tem-se ainda a Fazenda Ubá, de propriedade do Barão de Ubá, João Rodrigues Pereira de Almeida, em Vassouras, e a Fazenda Boa União, em Paraíba do Sul, pertencente a José Antonio de Carvalho, conhecido como Major Carvalhinho, futuro Visconde do Rio Novo.



Fazenda Boa União.
Três Rios, RJ
ARQUIVO CENTRAL
DO IPHAN.



Fazenda Rio Novo.
Paraíba do Sul, RJ.
ARQUIVO CENTRAL
DO IPHAN.

Esses vestígios também podem ser percebidos num olhar atento às paisagens remanescentes das matas nativas que circundam e acompanham os leitos desses caminhos; nos calçamentos de pedra que “insistem” em permanecer revestindo trechos dessas estradas; na singeleza ou monumentalidade das ruínas e edificações que sobreviveram ao tempo e que, por vezes, se adequaram aos tempos “modernos”, ganhando novos usos e funções, como o são as edificações da *Arquitetura do Café*.



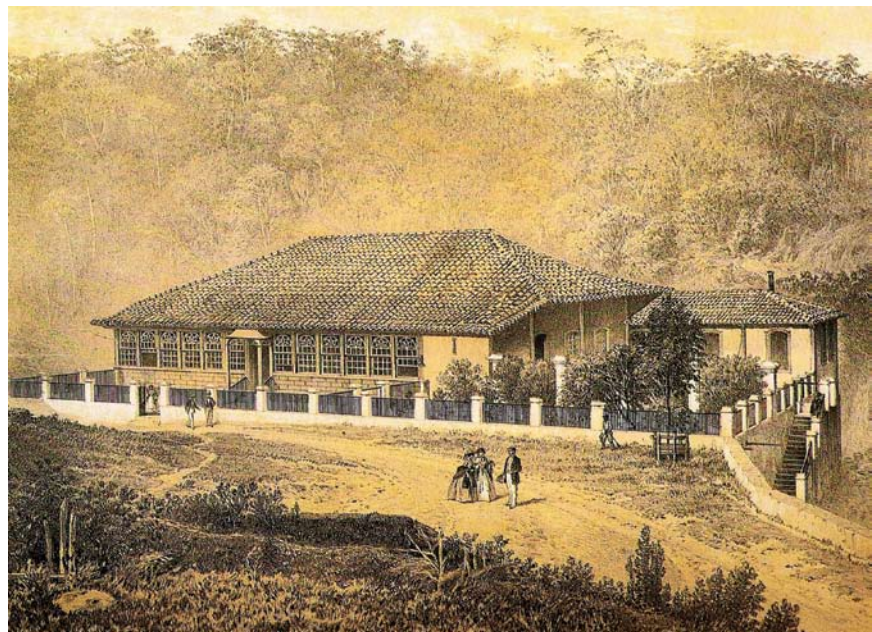
**Fazenda
Dois Amigos.**
Rio Claro, RJ.
ARQUIVO CENTRAL
DO IPHAN.



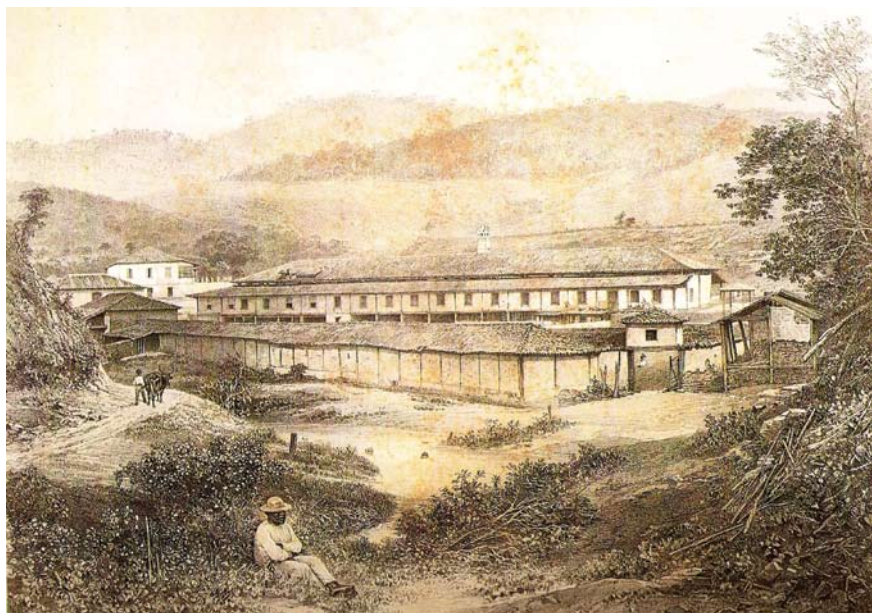
Fazenda da Ponte.
Itatiaia, RJ. Foto: HESS
ARQUIVO CENTRAL
DO IPHAN.

Assim, a história do Vale do Paraíba Fluminense foi sendo construída, aos poucos, a partir do alcance e penetração desses *caminhos de terra primitivos*, aliados à riqueza de sua rede fluvial, alimentada pela generosidade do Rio Paraíba do Sul, e a riqueza das florestas circundantes, com seus solos férteis (mas não eternos), que se somaram a tantos outros fatores econômicos, políticos e sociais, contribuindo para transformar a região, num passado não tão remoto, meados do século XIX, num dos maiores pólos produtores de café do país.

Tamanha grandeza ainda se faz presente na imponência das arquiteturas das casas-sede e demais edificações que compunham tais unidades produtivas, que se constituem, *per si*, em verdadeiros documentos vivos de nossa história.



Fazenda do Governo.
Paraíba do Sul.RJ. V. FROND. FBN. ⁶



Fazenda do Governo.
Paraíba do Sul.RJ. V. FROND. FBN. ⁷

⁶ RIBEYROLES, Charles. *Brasil Pitoresco*. Litografias de V. Frond. Paris. 1861. FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL.FBN.

⁷ *Ib.* 6

As primeiras estradas

Os primeiros caminhos no Vale do Paraíba surgiram, ainda no século XVII, quando a Coroa Portuguesa, com o objetivo de encontrar ouro e pedras preciosas no interior da Colônia, começou a buscar pontos distantes do litoral, através das velhas picadas abertas pelos índios. Encontrado o metal precioso nas Minas Gerais, deu-se início à corrida para conquistá-lo e, em consequência, a construção de uma verdadeira rede de estradas, consolidada ao longo dos séculos seguintes. Com o declínio do Ciclo do Ouro a partir de 1750, os velhos caminhos de terra, sinuosos e estreitos, foram sendo calçados e ampliados para a passagem das tropas que transportavam o “ouro verde”, o café, a maior riqueza do século XIX.

O Caminho Velho

Em meados do século XVI, a região de Angra dos Reis, Paraty e Ubatuba recebeu especial atenção da metrópole, tendo em vista a colonização da área e a garantia de sua posse para a Coroa Portuguesa. Essas regiões desempenhavam papel estratégico entre o caminho do mar e a penetração para o interior. A principal atividade econômica da época era o cultivo da cana-de-açúcar.

Foi com o surgimento das notícias sobre o ouro, em 1695, que os primeiros aventureiros subiram a trilha dos guaianazes com destino ao sertão. No final do século XVII, foi criado o caminho para as Minas Gerais, a que se tinha acesso pela serra do Quebra Cangalha, pelo caminho da Freguesia do Facão (atual Cunha), atingindo-se o rio Paraíba do Sul. Nesse ponto, dava-se o encontro com a rota dos bandeirantes paulistas, na altura de Guaratinguetá, e na Garganta do Embaú. Vencida a serra, o caminho seguia até Baependi, Carrancas, São João Del Rey e São José Del Rei (hoje, Tiradentes), até alcançar os arraiais de Antônio Dias e de Vila Rica (atual Ouro Preto).

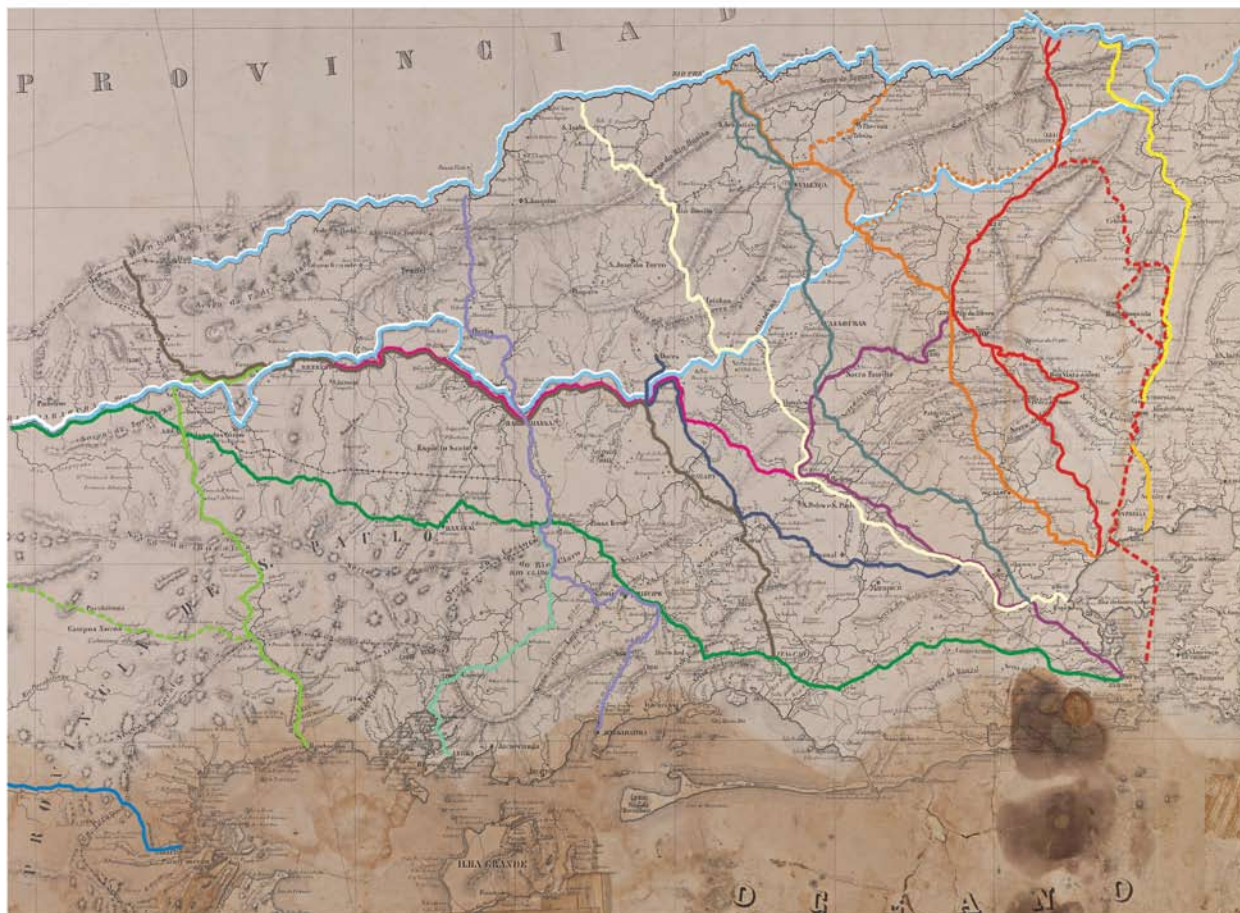
Parte desse caminho ainda existe, como, por exemplo, o trecho que liga Paraty a Cunha e Guaratinguetá, a atual RJ-165 / SP-171.

O historiador MAGALHÃES apresenta o roteiro do “Caminho Velho” na página 177 de *Cultura e opulência do Brasil*, ed. de 1837, de André João Antonil, anagrama do padre jesuíta João Antonio Andreoni, que o publicou em 1711:

“Em menos de trinta dias, marchando de sol a sol, podem chegar os que partem da cidade do Rio de Janeiro às Minas Gerais; porém raras vezes sucede poderem seguir esta marcha, por ser o caminho mais áspero que o dos paulistas. E por relação de quem andou por ele em companhia do Governador Artur de Sá é o seguinte: Partindo, aos 23 de agosto, da cidade do Rio de Janeiro foram a Parati, de Parati a Taubaté, de Taubaté a Pindamonhangaba, de Pindamonhangaba a Guaratinguetá, às roças de Garcia Rodrigues, destas roças ao ribeirão. E do ribeirão com oito dias mais de sol a sol chegaram ao rio das Velhas aos 29 de novembro; havendo parado no caminho oito dias em Parati, dezoito dias em Taubaté, dois em Guaratinguetá, dois nas roças de Garcia Rodrigues, e 26 no ribeirão. Que por todas são cinqüenta e seis dias. E tirado estes dos noventa e nove, que se contam desde 23 de agosto até 29 de novembro, vieram a gastar neste caminho não mais que quarenta e três dias.”

Carta Geográfica da Província do Rio de Janeiro, 1858.

Detalhe. ARQUIVO NACIONAL. AN. ⁸



LEGENDA

	Caminho Velho		Caramujo
	Caminho Novo		Estrada do Comércio
	Caminho alternativo de Bernardo Soares de Proença		a
	Estrada Normal de Estrela		b
	Caminho para São Paulo		Estrada da Polícia
	Caminho Novo do Tinguá		Estrada Presidente Pedreira
	Estrada Real das Boiadas		Estrada do Presidente
	Mambucaba		Estrada União Indústria
	Estrada de São João Marcos		Estrada dos Fazendeiros
			Rios

Identificação dos Caminhos: **Adriano Novaes**

Desenho: **Luciana Neiva**

⁸ Procedência/Autoria: Presidente da Província - Antonio Nicolao Tolentino. 1858. ARQUIVO NACIONAL / Cartografia. Detalhe. Folha 4 - O mapa representa a parte sul da província do Rio de Janeiro, próxima aos limites com Minas Gerais e São Paulo.

Caminho Novo

Em 1698, a Coroa Portuguesa tomou a decisão de abrir um novo caminho que interligasse o Rio de Janeiro às Minas Gerais. Foram dois os motivos dessa mudança de rota do ouro: a longa extensão do *Caminho Velho* e a localização dos portos de Angra dos Reis e Paraty, alvos fáceis para piratas e corsários. Esse percurso ficou conhecido como *Caminho Novo*. Naquele mesmo ano, o desbravador Garcia Rodrigues Paes, filho do famoso bandeirante Fernão Dias Paes, o “caçador de esmeraldas”, foi encarregado da empreitada. Os trabalhos de abertura do novo traçado tiveram início na Fazenda Garcia, localizada nas margens do Rio Paraíba do Sul, onde hoje se encontra a cidade de mesmo nome. Já em 1699, esta ligação entre o Rio de Janeiro e as Minas Gerais era praticável, embora somente tenha sido concluída por volta de 1704.



Vista da Cidade de Paraíba do Sul, RJ. V FROND. Acervo Paulo Lamego.⁹

O *Caminho Novo*, assim denominado para diferenciar-se da antiga rota, iniciava-se na cidade do Rio de Janeiro, onde por terra caminhava-se até o Porto de Irajá e deste por via fluvial, chegando a Iguaçu e depois ao Porto do Pilar. Deste Porto, a estrada seguia pela Baixada Fluminense até subir a Serra do Tinguá, infiltrando-se por estas serranias até chegar às roças do capitão Marcos da Costa Fonseca Castelo Branco (atual Marcos da Costa). Através da garganta do Rio Santana passava-se por Palmares e em seguida chegava-se nas Roças do Alferes (atual Paty do Alferes). A partir desta localidade, a estrada atravessava a fazenda Pau Grande (hoje Avelar), Cavaru e a cidade de Paraíba do Sul, onde Garcia Rodrigues havia se fixado com fazenda e registro. Depois de atravessar o Rio Paraíba do Sul, seguia em direção a Paraibuna (Monte Serrat), atingindo a Rocinha da Negra (atual Simão Pereira), Matias Barbosa, Fazenda Juiz de Fora (hoje cidade de Juiz de Fora), Chapéu d’Uvas (hoje Antônio Moreira), na Mantiqueira, Borda do Campo (atual Barbacena), Registro Velho e Encruzilhada do Campo. Nesse ponto a estrada se bifurcava em dois caminhos: o que levava a Vila Rica, atual Ouro Preto, e o que ia para São João d’El Rey.

⁹ RIBEYROLES, Charles. *Brasil Pitoresco*. Litografia de V. de Frond. Paris. 1861. ACERVO PAULO LAMEGO.

Este último ficou conhecido como *Caminho do Ouro*, uma vez que por aí circulavam os carregamentos de ouro destinados à Coroa. O *Caminho Novo* diminuiu a viagem entre o Rio de Janeiro e Vila Rica de 95 para 25 dias. Com a vinda da família real portuguesa para o Brasil, essa estrada ganhou o codinome de *Estrada Real ou Estrada Geral*.

Outras variantes do Caminho Novo

Durante todo o século XVIII, inúmeras vias alternativas ao *Caminho Novo* foram sendo abertas, todas, inicialmente, com a finalidade de encurtar distâncias.

Em 1723, Aires Saldanha, então governador da Capitania do Rio de Janeiro, incumbiu Garcia Rodrigues de criar um caminho que evitasse a Serra do Couto (próximo a Miguel Pereira), mas este não aceitou a incumbência, alegando cansaço e doença. O mesmo encargo foi então proposto a Bernardo Soares de Proença, rico fazendeiro que morava em Suruí e conhecia toda a região. Em troca, foi-lhe oferecida uma sesmaria desde o Alto da Serra até o Itamarati. Bernardo recebeu a sesmaria em 11 de setembro de 1721 e teve sua confirmação através de Carta Régia de 30 de julho de 1723. Esse atalho ficou conhecido como *Caminho de Inhomirim, Caminho de Estrela ou Variante do Proença*, mas seu nome oficial era *Atalho do Caminho Novo*.

O caminho alternativo de Bernardo Soares de Proença perfazia o seguinte trajeto: do Cais dos Mineiros, hoje praça XV de Novembro, na baía de Guanabara, subia-se o rio Inhomirim até o Porto de Estrela, passava-se pela fazenda da Mandioca, que pertenceu a Langsdorff, e por fazendas do Córrego Seco (atual Petrópolis), Padre Correa, Secretário e Vila de Sebolas, encontrando-se, ao final, com o *Caminho Novo* em Santo Antônio da Encruzilhada.

Hoje, o antigo *Caminho do Proença* ainda existe, próximo à atual RJ-107, conhecida como Velha Estrada de Petrópolis ou Estrada Automóvel Club. Grande parte foi aproveitada em 1850, com a construção da *Estrada Normal de Estrela*. O abandono desta estrada estaria na inauguração do ramal que ligava Guia de Pacobaíba a Raiz da Serra, a *Estrada de Ferro Barão de Mauá*, deslocando o eixo de embarque marítimo do Porto de Estrela para Pacobaíba. Mais tarde, parte dessa estrada seria aproveitada pela *Estrada União e Indústria*, atual RJ-107, entre Petrópolis e Posse.

Além dessa *variante do Caminho Novo*, duas outras vias se originariam no Rio de Janeiro, ainda no século XVIII. Uma delas é o *Caminho para São Paulo*, ou *Estrada Real de Santa Cruz*, ligando o Rio de Janeiro a São Paulo de Piratininga. Essa via foi aberta em 1725, com o objetivo de transportar o ouro vindo das Minas de Cuiabá, no Mato Grosso, para os portos do Rio de Janeiro. O caminho passava por Santa Cruz, Itaguaí e São João Marcos; a seguir, prosseguia, entrando na Província de São Paulo por Bananal e, posteriormente, Areias, e conectando-se com o antigo caminho velho em Cachoeira Paulista.

A outra estrada, denominada *Rodeio*, *Caminho de Terra Firme* ou ainda *Caminho Novo do Tinguá*, foi aberta por volta de 1750. Iniciava-se no Rio de Janeiro, prosseguindo em direção ao Engenho de Pedro Dias – onde o Guarda-Mor Pedro Dias Paes construiu a capela dedicada a N. S. de Belém e Menino Deus, atual Japeri – e subia a serra do Tinguá, fazendo ligação com o *Caminho de Garcia Rodrigues*, na Fazenda Pau Grande. À margem desse caminho viria a ser construída uma capela que daria origem à freguesia de Sacra Família do Caminho Novo do Tinguá.



Estrada Normal da Estrela. Marc Ferrez. INSTITUTO MOREIRA SALLES.¹⁰

Desses caminhos aparecem derivações no século XIX, como aquele que, saindo de Belém (hoje Japeri), na direção de Terra Firme ou Rodeio, rumava para a capela de Thomazes, entre os rios Piraf e Paraíba do Sul, em seguida, para Barra Mansa e Campo Alegre da Paraíba Nova, atual Resende. Essa estrada aparece citada com a denominação de *Estrada Real das Boiadas*.

¹⁰ FERREZ, Marc. *O Brasil de Marc Ferrez*; 2ª edição. São Paulo. INSTITUTO MOREIRA SALLES. IMS, 2005.

Caminhos do café

No início do século XIX, com o esgotamento das minas de ouro nas Gerais, os caminhos abertos para o carregamento desse metal permitiram que uma nova riqueza, **o café**, povoasse as terras praticamente virgens do Vale do Paraíba do Sul. Com o apoio da Coroa, novas estradas logo surgiram, enquanto as antigas iam sendo melhoradas ou ampliadas com o objetivo de facilitar o escoamento da importante carga, inicialmente transportada em lombo de mula.

As primeiras a serem construídas, no século XIX, ligando os portos do litoral ao Vale do Paraíba do Sul, derivam de variantes e ramais dos antigos *Caminhos: Velho e Novo*.

No *Caminho Velho*, o primitivo porto de Paraty foi substituído pelos portos de Jurumirim, Ariró, Itanema, Frade, Mambucaba, Bracuí e Sítio Forte, todos na baía de Angra dos Reis. Esses portos é que recebiam quase toda a produção do Sul e Sudoeste fluminenses, do chamado Norte Paulista, da zona meridional de Minas e ainda de Goiás. Até 1864, a antiga povoação de Santos Reis Magos, atual cidade de Angra dos Reis, foi, depois do Rio de Janeiro, o porto mais movimentado do Sul do Brasil. Havia ainda os portos de Itaguaí e Mangaratiba.

Através desses portos também se fazia o desembarque de africanos no litoral sul do Rio de Janeiro. Dois anos depois da promulgação da Lei de 1850, que proibiu o tráfico de escravos, um importante acontecimento, conhecido na época como “Caso de Bracuhy”, envolveu os nomes de ricos fazendeiros com a atividade recém-proibida, como os de Manoel de Aguiar Vallim, o maior produtor de café na região de Bananal, e do Comendador Joaquim José de Souza Breves, o chamado Rei do Café. Todos foram indiciados, mas... inocentados.¹¹

É nesses portos que se iniciam as novas estradas, como a de *Mambucaba*, que margeava o rio do mesmo nome, seguindo até a Serra Geral e a do Frade, onde se bifurcava para Silveiras e para São José do Barreiro e Resende; a *estrada de São João Marcos*, que ligava o porto de Mangaratiba à cidade do mesmo nome e subia em direção de Rio Claro até atingir Barra Mansa, onde se dividia para Resende e Quatis; e a do Caramujo, que ligava os portos de Angra dos Reis e Jurumirim a Rio Claro. São por essas estradas que, até a construção dos trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II, se escoava toda a produção de café de Resende, Barra Mansa, São João Marcos, Bananal e São José do Barreiro, região pioneira na produção dessa lavoura no Vale.

Dos portos da Baixada, que serviam ao *antigo Caminho Novo e variante*, também surgem novas estradas: *Comércio, Polícia, Werneck e Presidente Pedreira*. O Porto da Estrela, retratado por Rugendas, era um dos mais importantes da região.

¹¹ MATTOS, Hebe Maria e SCHNOOR, Eduardo. *Resgate: Uma janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro: Editora Topbooks, 1995.



Planta Hydro-topográfica da Estrada do Comércio. 1:60.000. Prodecência/Autoria: Conrad Jacob de Niemeyer. 1844. FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL. FBN.

Estrada do Comércio

Construída entre 1813 e 1817 pela Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábrica e Navegação do Estado do Brasil e Domínios Ultramarinos, daí o nome *Comércio*. A estrada partia do Porto de Iguaçu, no rio de mesmo nome, próximo ao *Caminho Novo*, mas, em lugar de subir rumo a Paty do Alferes, tomava a direção mais para o sul, galgando a Serra do Mar, em trecho que foi chamado *Serra da Estrada Nova* — entre as Serras do Tinguá e de Sant' Ana — e passando Vera Cruz, Massambará, até atingir as margens do Rio Paraíba do Sul. Daí dividia-se: um braço rumava rio abaixo, entrava pela Fazenda de Ubá, até encontrar o *Caminho Novo* e o *da Estrela*; o outro cruzava o rio, cuja travessia era feita por meio de balsa. Nesse ponto foi instalado um registro de mercadoria, que deu origem à localidade de Comércio. Desse local, a estrada seguia para o Porto dos Índios (nas margens do Rio Preto), mas antes, nas proximidades de Taboas, cruzava a *estrada aberta por Rodrigues da Cruz*, em 1801, que segue para a Aldeia de N. Senhora da Glória de Valença, atual cidade de Valença, até atingir a Vila de Nosso Senhor dos Passos do Presídio de Rio Preto, na divisa da província de Minas Gerais. Segundo o Relatório da Presidência da Província do Rio de Janeiro de 1835, p. 28, esta estrada ainda não tinha atingido a Província de Minas, como objetivava.

Ao longo do século XIX, surgiram várias derivações dessa estrada, a maioria delas construídas dentro dos municípios de Valença e Vassouras. Observe-se que grande parte dessa estrada ainda existe e permanece em uso. É importante ressaltar que sua construção beneficiou, sobretudo, as principais fazendas do Barão de Ubá, constituídas, à época, de um complexo de 14 sesmarias, capitaneadas pelas propriedades de Ubá e Casal. O Barão de Ubá, um dos mais importantes membros da Junta de Comércio, foi sem dúvida nenhuma um grande articulador da construção da estrada.

O naturalista August SAINT-HILLAIRE, que descreve maravilhosamente o Brasil nos relatos de suas viagens por muitos desses caminhos, percorreu, em 1822, a *Estrada do Comércio*, que ele também denominava de *Estrada Nova*.

Estrada da Polícia

O seu traçado tinha como objetivo ligar a capital do Reino do Brasil, o Rio de Janeiro, ao sul da província de Minas Gerais, passando pelo Vale do Paraíba. Foi aberta a partir de 1817, pelo Intendente de Polícia do Rio de Janeiro, Paulo Fernandes Vianna, uma das mais proeminentes figuras da Corte de D. João VI. Possuindo mais de 20 léguas de extensão, começava no Rio Pavuna e seguia por uma várzea de cinco léguas até iniciar a subida da Serra do Mar, no lugar denominado João Paulo, daí para cima, seguia pelos morros atravessando as Serras de Santa Ana, Botaes, passava em Simão Antônio, próximo à Sacra Família do Tinguá, Serra do Mata Cães, aonde se chegava à fazenda de José Rodrigues Alves, onde mais tarde foi fundada a cidade de Vassouras. Daí prosseguia até as margens do Rio Paraíba, onde foi construída uma ponte de madeira. Às margens desse rio encontra-se a grandiosa Fazenda Santa Mônica, dos Marqueses de Baependy, cuja propriedade muito se beneficiou com a construção da estrada. De Santa Mônica a estrada tomava a direção da Aldeia de Valença e, daí, passava pelas terras de Vianna, para pouco mais adiante atingir a Vila do Presídio de Rio Preto.



Vista da Cidade de Vassouras. V. FROND. ACERVO PAULO LAMEGO.

De grande importância para as fazendas de Vassouras e Valença, conforme citado na obra de Stanley Stein¹³ sobre a região, assim referiu-se Joaquim José Teixeira Leite, o futuro Barão de Vassouras, à *Estrada da Polícia*: “única fonte de vida e prosperidade” e, ainda, “se vocês desviarem essas estradas da cidade, a cidade terá que se mudar também”. Dessa estrada ainda existem trechos do traçado original, a maioria no município de Vassouras.

Em 1829, o pastor Robert Walsh percorre a *Estrada da Polícia* e, em seu livro *Notice of Brazil*, refere-se à Vila de Valença, enquanto Sir Charles Banbury, em 1835, viajando, com toda certeza pela mesma estrada, já encontrou a Vila de Vassouras construída.

¹² Ib. 9

Estrada Presidente Pedreira

Idealizada em 1840, só se tornou praticável por volta de 1850. Antes denominada *Estrada da Bocaina dos Mendes*, seu traçado foi estudado pela primeira vez por engenheiros da província do Rio de Janeiro sob as ordens do Presidente da Província, José Clemente Pereira, proprietário da extensa Fazenda das Cruzes, nas proximidades de Ypiranga, município de Vassouras, cuja estrada cortou a mencionada fazenda. A estrada iniciava-se em Pavuna, passava por Belém (hoje, Japeri), Macacos (hoje, Paracambi) e subia a serra margeando o rio dos Macacos, até atingir Rodeio (hoje, Paulo de Frontin). Desse ponto a estrada tomava a direção de Santa Cruz dos Mendes (hoje, Mendes) e daí seguia até as margens do Rio Paraíba do Sul, em Ypiranga. Atravessando o rio, a estrada tomava a direção de Ipiabas, passando pelas terras do Barão do Rio Bonito, até atingir Santo Antônio do Rio Bonito (hoje, Conservatória). Em 1853, o presidente da província autorizou o fazendeiro Manoel da Silva Pereira Júnior a estender a estrada até a Santa Isabel do Rio Preto, na divisa com a Província da Minas Gerais, fazendo ligação com a *Estrada de Bom Jardim* na província de Minas Gerais.

A respeito das vantagens da estrada para Vassouras, assim oficiou o Presidente da Câmara de Vassouras ao Presidente da Província, em 16 de setembro de 1853:

“... não era apenas especialmente vantajosa, mas ainda absolutamente necessária para a cidade de Vassouras e a maior parte do município, que até a esta não tinha uma única estrada de carroça para viajar à Corte e para transportar certas cargas volumosas”. (STEIN, 1985, p. 137)

O nome Presidente Pedreira foi uma homenagem ao então Presidente da Província do Rio de Janeiro Luís Pedreira do Couto Ferraz, o Visconde de Bom Retiro, por ter sido responsável pelo término da obra. Com a chegada dos trilhos da *Estrada de Ferro D. Pedro II* em Barra do Piraí, a *Presidente Pedreira* foi praticamente abandonada no trecho Vassouras / Barra do Piraí.

As estradas supracitadas comunicavam-se através de outras tão importantes quanto, como as *Estradas de Werneck* (que cortava a do *Comércio*, próximo a Paty do Alferes) e do *Presidente ou Picu*, uma derivação da *Estrada de São Paulo*, que, saindo de Itaguaí, subia a serra na direção de Piraí, passando depois por Barra Mansa, Resende, até encontrar a Serra do Picu na Província de Minas. Essa estrada (do Picu) foi construída entre 1843 e 1846. Havia também a *Estrada Resende-Ariró*, construída na década de 1830 e a *dos Fazendeiros*, que ligava Dores, no município de Piraí, ao Porto da Pavuna, construída em 1840.

Estrada União e Indústria

Descontando-se os caminhos percorridos com carroças pelos tropeiros e que ligavam cidades e vilas brasileiras desde o século XVI, foi apenas com a inauguração da *Estrada União Indústria*, em 1861, idealizada e executada pelo genial empreendedor Mariano Procópio Ferreira Lage, que a história das estradas pavimentadas começou a ser escrita.

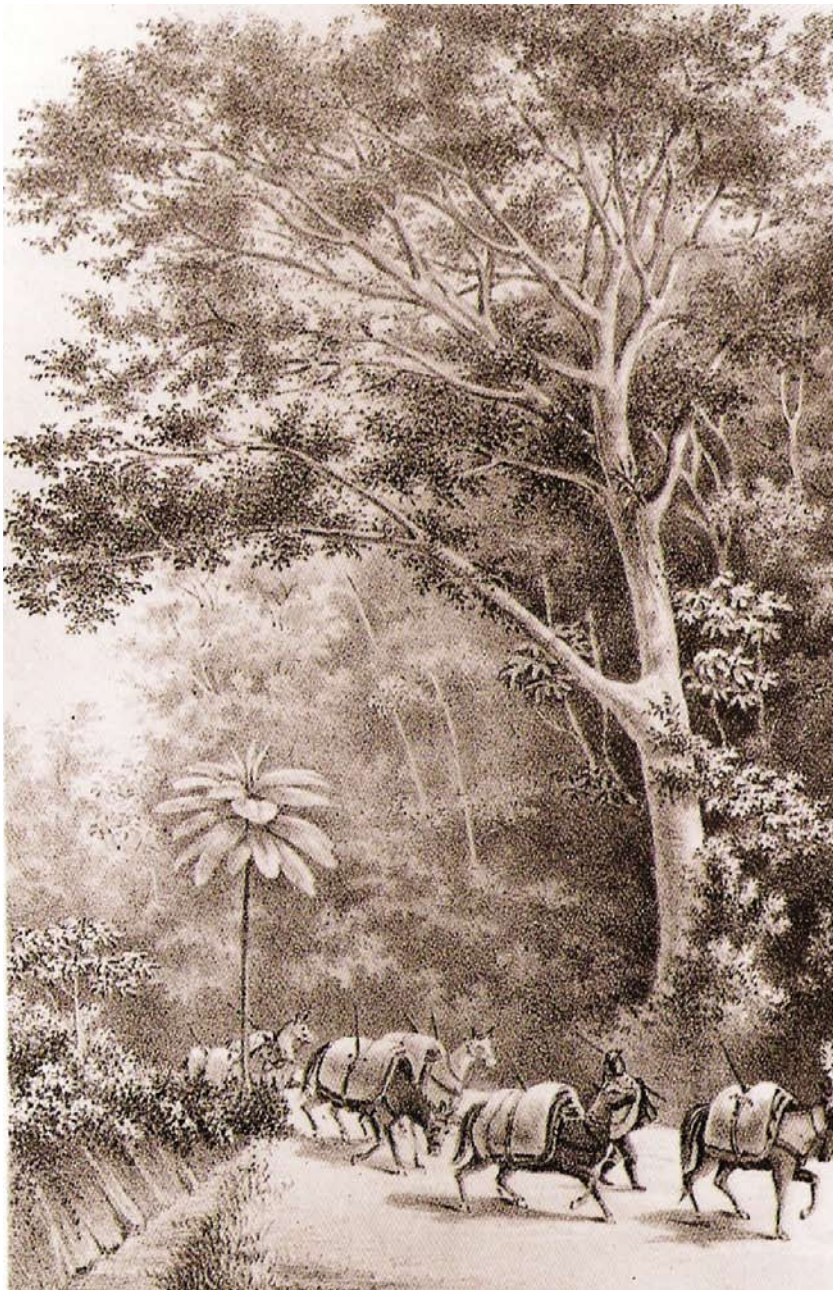
A princípio a idéia parecia absurda, pois o projeto, além de inovador, era caro. Mas, sonhado por muitos fazendeiros do Vale, que viviam atormentados pela demora do transporte do café até a Corte, tudo se fez para concretizá-lo. A moderna técnica construtiva da estrada acabava, em parte, com os enormes atoleiros causados pelas caravanas de mulas que levavam o café do Vale aos portos da Baixada.



Estrada da União e Indústria – trecho de Paraibuna. *Álbum da Estrada União e Indústria*.¹³

A maior obra de engenharia na América Latina da época começou a tornar-se realidade em 7 de agosto de 1852, quando Mariano Procópio obteve, graças ao decreto nº 1.301 do Governo Imperial, a autorização para a referida construção. As obras foram iniciadas em 12 de abril de 1856, com a presença e o incentivo de D. Pedro II e sua comitiva. Os trabalhos exigiam, no entanto, uma grande determinação de engenheiros e operários, uma vez que implicavam construções de pontes e os trajetos eram entrecortados pelas escarpas graníticas da serra do Taquaral. Mariano Procópio encarregou o engenheiro alemão Koeler para assumir a responsabilidade do trecho que ia da cidade de Três Rios até Juiz de Fora (à época, Paraibuna); e o brasileiro Antônio Maria Bulhões, do percurso entre as cidades de Petrópolis e Três Rios.

¹³ Vasquez, Pedro Karp. *Álbum da Estrada União e Indústria*. 2ª edição. Rio de Janeiro : Quadratim G, 1998.



A técnica de construção da estrada era das mais modernas do mundo, incluindo o uso do macadame, recurso que Mariano aprendera nos Estados Unidos. O macadame é uma técnica que surgiu na Escócia, quando John Mac Adam inventou um sistema de construção de estradas e ruas que consiste em abrir nelas uma cavidade abaulada, igualmente alta em toda a sua largura (caixa de estrada), a ser preenchida com uma camada de pedra britada; esta, por sua vez, é recoberta por outra de saibro e calcada com o rolo ou cilindro, formando um corpo sólido e compacto.

Tropa de Mulas na Estrada União e Indústria.

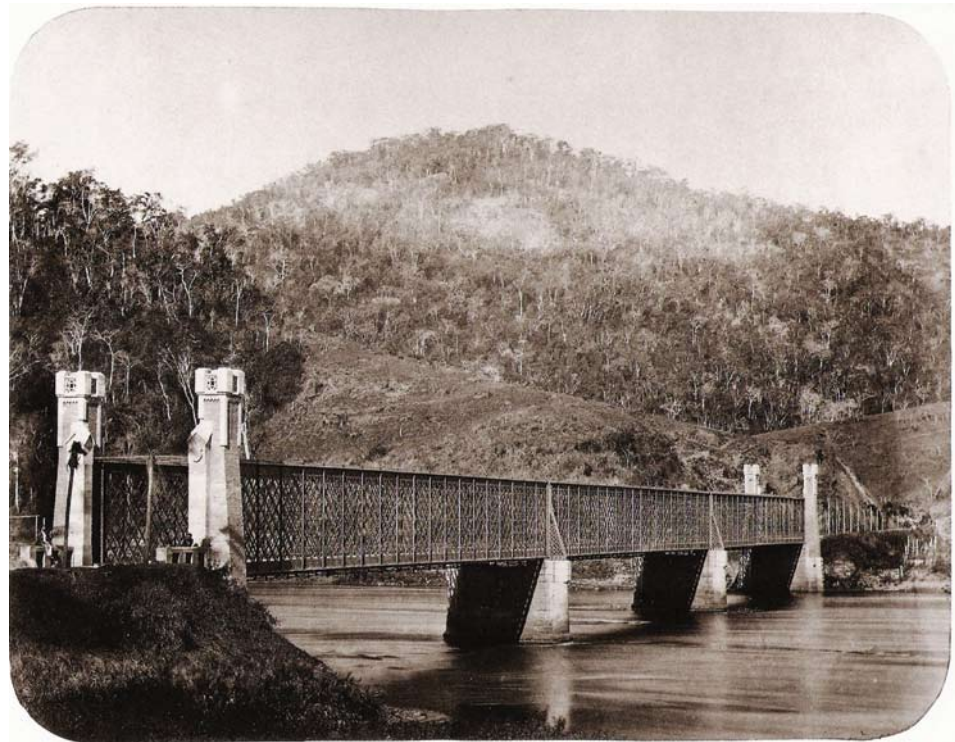
Álbum da Estrada União e Indústria.¹⁴

Ao longo da estrada foram construídas *sólidas pontes de pedra e ferro*, que passaram a constituir *verdadeiras relíquias de engenharia, e de arte*, já que algumas resistiram bravamente ao tempo, como a *das Garças*, em Três Rios.

Nas margens da estrada, além de se construírem muretas de pedra, plantaram-se mulungus vermelhos, árvores da família das leguminosas que, dada a trama bem-feita de suas raízes, conferem grande resistência aos terrenos dos acostamentos. Em época de florada, essas árvores proporcionavam um aspecto agradável à estrada, que ficava toda salpicada de flores vermelhas. Nas 12 *estações de mudas* edificadas, nenhuma arquitetura foi repetida.

¹⁴ Ib. 13

Dividida em duas etapas, a estrada, que foi concluída em 23 de julho de 1861, estendia-se por 144 km no eixo principal, ou seja, Petrópolis/Juiz de Fora, perfazendo 96 km no Estado do Rio de Janeiro e 48 km no Estado de Minas Gerais. Contava ainda com três ramais, a saber: o primeiro partia de Paraibuna, seguia pela margem direita do rio Preto até Porto das Flores (hoje, Manoel Duarte), passando por Três Ilhas e Santa Rosa; o segundo começava na estação da Posse e ia até Aparecida, passando por Rio Preto (hoje, São José do Vale do Rio Preto); o terceiro ramal ia da Estação Luis Gomes a Sapucaia passando por Bemposta. Os dois últimos não foram concluídos.



Ponte das Garças, Três Rios.
Álbum da Estrada
União e Indústria.¹⁵

Sem dúvida nenhuma o *ramal de Paraibuna* foi o mais importante dos três, como afirmado pelo próprio Mariano Procópio, em carta escrita ao Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro, datada de 1865:

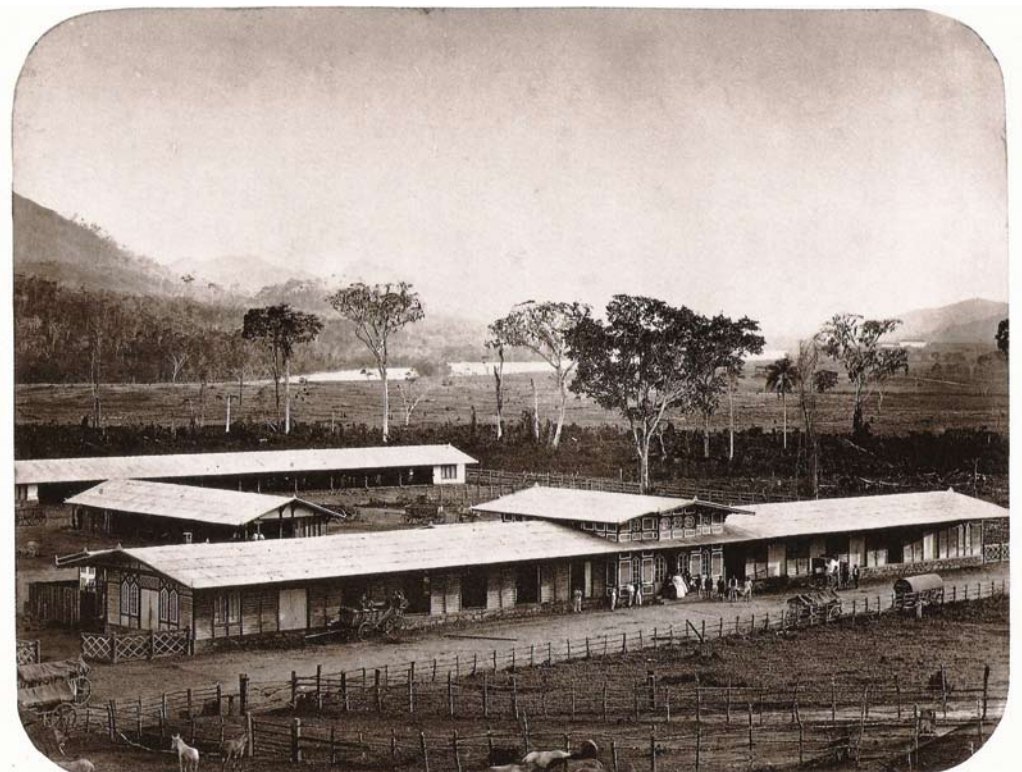
“Finalmente está bem demonstrada a utilidade que o ramal da estação do Paraibuna a Porto das Flores presta à lavoura, dizendo-se que o Exmo. Barão do Rio Preto, possuidor de extensas propriedades de Porto das Flores para cima, e mais avizinhado de Valença que da estação de Paraibuna, e todavia o melhor freguês desta, abraçou calorosamente a idéia de se levar avante o melhoramento projetado, concorrendo com 10:000\$000”, de acordo com BASTOS.

A magnitude e importância que essa estrada trouxe podem ser ainda avaliadas pela descrição que dela é feita, em palavras e fotografias, no primeiro guia de viagens do Brasil, *Doze horas em diligência – Guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*, escrito pelo fotógrafo do imperador, o francês Revert Henrique Klumb, editado em 1872.

¹⁵ Ib. 13



Estação de Paraibúna.
Álbum da Estrada União
e Indústria.¹⁶



Estação de Três Rios.
Álbum da Estrada
União e Indústria.¹⁷

¹⁶ Ib. 13

¹⁷ Ib. 13

O advento das ferrovias

No decorrer do século XIX, o crescimento econômico do país, em grande parte devido à exportação do café produzido principalmente no Vale do Paraíba, contribuiu para que forças políticas, representadas por fazendeiros da região, convencessem o governo da necessidade de implantação de uma rede ferroviária na Província do Rio de Janeiro.

Em resposta à pressão da Inglaterra, que também cobrava ao governo brasileiro o fim ao tráfico transatlântico de africanos, foi editada em 1850 a Lei Eusébio de Queiroz. O capital mercantil, que antes privilegiava esse comércio milionário, a partir desse momento foi direcionado para outras atividades, destacando-se o surgimento de bancos comerciais, que permitiram o financiamento e aquisição de maquinaria para beneficiamento de café e a construção de ferrovias para o escoamento da produção.

Irineu Evangelista de Souza, futuro Visconde de Mauá, que se tornou um personagem importante de nossa história, foi um dos que solicitou o privilégio de construir uma via férrea, que viria a ser a primeira da América Latina. Inaugurou-se, assim, em 30 de abril de 1854, a Cia. Estrada de Ferro Mauá, com 14,5km de extensão, apenas 20 meses após o início das obras. Essa estrada ligava a localidade de Pacobaíba, à margem da Baía de Guanabara, hoje Mauá, à raiz da serra do Mar, no caminho para Petrópolis. O primeiro trem da E. F. Mauá foi tracionado pela locomotiva Baronesa, construída na Inglaterra por William Fairbarin & Sons em 1852.

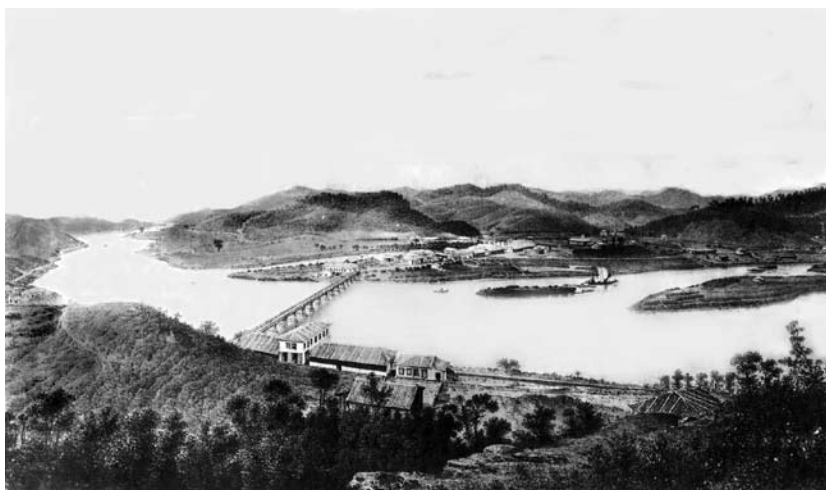
Em 29 de março de 1858, inaugurava-se o trecho da primeira seção da Estrada de Ferro D. Pedro II, com 48 km de extensão, indo da Estação da Corte, na praça da Aclamação (atual praça da República), a Queimados, município de Nova Iguaçu, na Baixada Fluminense. Essa primeira seção foi concluída sete meses depois, com a inauguração da estação de Belém, hoje Japeri. A partir daí, para se atingir o Vale do Rio Paraíba do Sul, um grande obstáculo deveria ser vencido, a Serra do Mar. Daí, a estrada deveria bifurcar-se nos sentidos de Minas Gerais e São Paulo. O ponto da bifurcação da estrada foi motivo de acaloradas discussões, envolvendo, dois grupos distintos de fazendeiros, ambos influentes e prestigiados pelo Imperador.

Por um lado, fazendeiros de Vassouras, representados pela família Teixeira Leite, que desejavam localizá-lo na primeira estação da serra — Rodeio, atual cidade de Paulo de Frontin — passando por Vassouras, a caminho de Minas Gerais, e cortando o município de Vassouras ao meio, para depois alcançar as margens do rio Paraíba do Sul. O outro grupo, constituído por fazendeiros valencianos representados principalmente pela família Faro, desejava que a ferrovia se dirigisse até as margens do Paraíba do Sul, na altura de Barra do Piraí, onde possuíam terras. Diante da polêmica instaurada, D. Pedro II mandou realizar um estudo que definisse o trajeto mais viável e, com base nas indicações técnicas, resolveu que a bifurcação seria em Barra do Piraí.

¹Publicação do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, Engenho de Dentro. Rede Ferroviária Federal S. A., 1983.p. 31 e 36.

²Ibidem.

³Ibidem.



Estação de Barra do Pirai.⁴

Em julho de 1863 inaugurava-se a Estação Rodeio (hoje, Paulo de Frontin) e, somente três anos depois, em razão dos árduos trabalhos de construção de túneis, foi concluída a segunda seção da Estrada de Ferro D. Pedro II e inaugurados o Túnel Grande, com 2.238m de comprimento, a primeira e a segunda estação da Região do Médio Vale do Paraíba — Santana e Barra. Situadas em ambas as margens do Rio Paraíba do Sul e, dessa forma, pertencentes aos municípios de Valença e de Pirai, Barra do Pirai torna-se, a partir de então, um próspero ponto de convergência e um importante entroncamento ferroviário. Desse povoado, um ramal denominado terceira seção segue para Minas Gerais, margeando o rio no sentido de sua foz até Entre Rios (Três Rios). O outro, também margeando o rio, mas em sentido contrário, dirige-se para São Paulo e termina na cidade de Cachoeira, denominando-se Ramal de São Paulo. Nessa cidade encontrava-se com a Estrada de Ferro São Paulo - Rio de Janeiro.



Estação de Rodeio e Viaduto.⁵



Estação de Sant'Anna.⁶

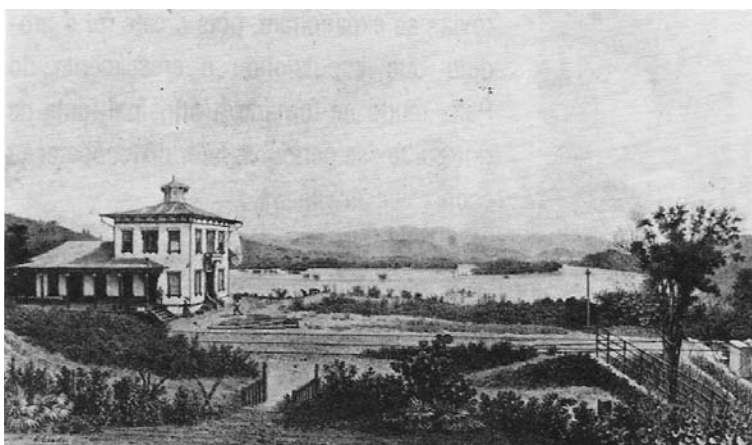
Estava assim alcançado o objetivo expresso no decreto de 1835, de prover o Vale do Paraíba de um sistema ferroviário. Segundo Afonso de Taunay, *“até o ano de 1889 o grande sustentáculo da economia e da prosperidade do Império é o Vale do Paraíba do Sul. Tal preponderância assume que, para se designar se dispensa a adenda do topônimo. Basta dizer simplesmente Vale que todo o Brasil sabia o que significava”*.⁷

⁴ Litografia de C. Linde - 1881. In - *Álbum sobre a Estrada de Ferro D. Pedro II*. Biblioteca Nacional

⁵ *ib.*⁴

⁶ *ib.*⁴

⁷ TAUNAY, A. DE E. *Pequena História do Café no Brasil*. Editora do Departamento Nacional do Café. RJ. 1945.



Estação de Vassouras⁸

Dentre todas as estações que foram inauguradas na Estrada de Ferro D. Pedro II, a que mais repercussão causou foi a Estação do Desengano, atual Juparanã, assim descrita nas festividades de sua inauguração que contou com a presença da família imperial:

“É um grande e lindo edifício que tem nas extremidades dous bellos pavilhões e no centro uma elegante torre, em que está colocado um excellente relógio. Contem, nos pavilhões e nas salas das extremidades, accommodações para os empregados da estação, escriptorios, recepção de passageiros, etc., e no centro um armazém da conveniente capacidade para um ponto que deve ser de considerável trafego...”

“É esta, sem contestação, de todas as estações da estrada de ferro D. Pedro II a que merece ser visitada e apreciada com a belleza do edificio”. (Almanak Laemmert, 1865)



Acervo Fundação Biblioteca Nacional.

⁸ lb. 4

Em função de toda a riqueza econômica, a malha ferroviária vai se expandindo a partir de novos entroncamentos com a Estrada de Ferro D. Pedro II. Em 1875, a região do Médio Paraíba já contava com 15 estações das 48 existentes nessa ferrovia: a *Estrada de Ferro União Valenciana*, *Estrada de Ferro Rio das Flores*, *Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto*, *Ferro Carril Pirahyense*, *Estrada de Ferro Bananalense*, *Estrada de Ferro Resende a Areias*, estas duas últimas indo até a Província de São Paulo, na divisa com a do Rio de Janeiro (Bananal e Areias).



Acervo Fundação
Biblioteca Nacional

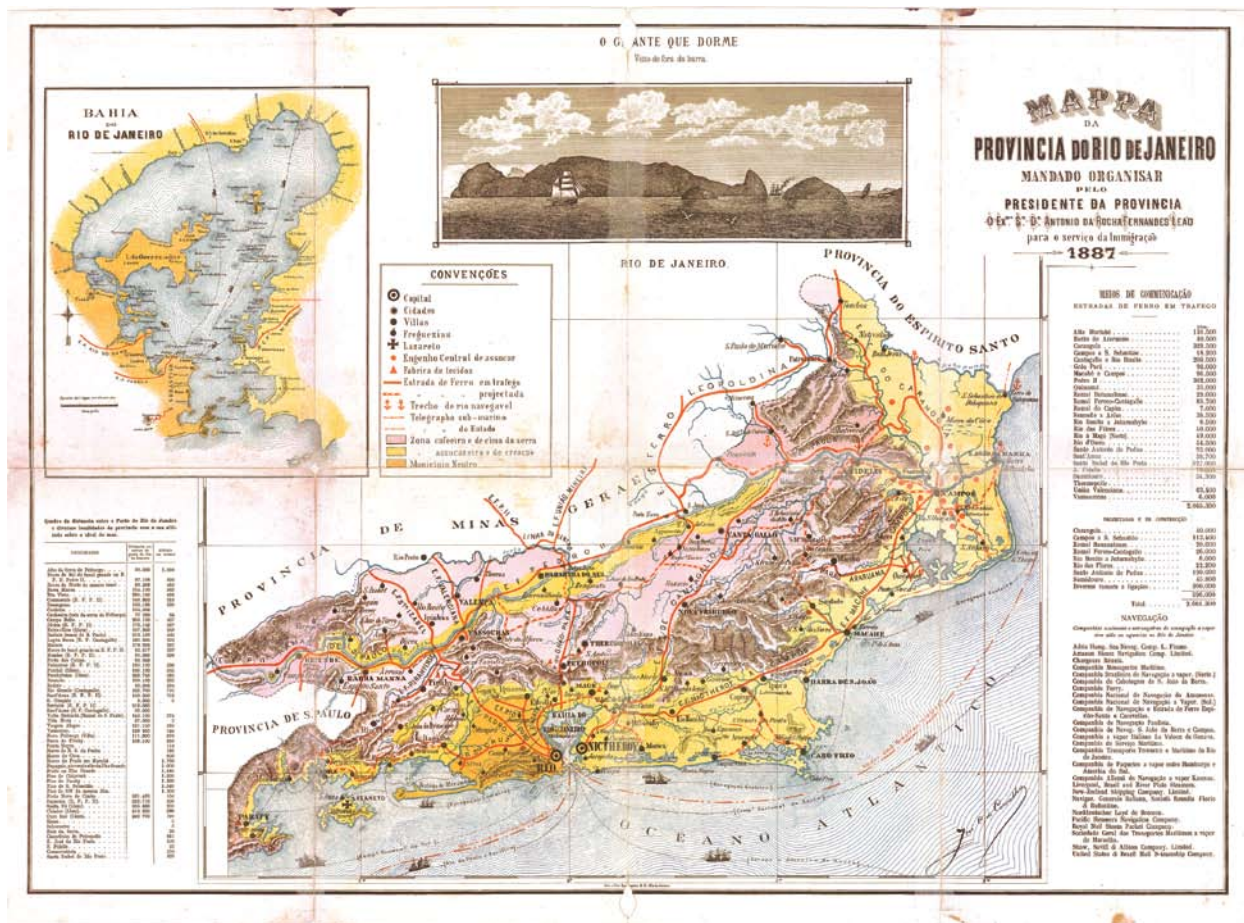


Acervo Fundação
Biblioteca Nacional

Havia também duas companhias de carris por tração animal, a *Ferro Carril Vassourense*, inaugurada em 5 de março de 1875, sendo aproveitada em 1883 por locomotivas a vapor, ligava a cidade de Vassouras à Estrada de Ferro D. Pedro II, distante 7km, e a Ferro Carril Paraibuna, que, embora não fosse ligada à D. Pedro II, foi de grande importância para o escoamento do café do Vale do Rio Preto e adquiriu os direitos de exploração do antigo ramal Paraibuna-Porto das Flores, da Estrada União Indústria.

As ferrovias pós-período imperial

Após a proclamação da República em 1889, a Estrada de Ferro D. Pedro II teve seu nome mudado para Estrada de Ferro Central do Brasil. Ao longo de sua expansão, no sentido das terras paulistas e mineiras, a empresa foi anexando várias linhas férreas de propriedade do Estado e de particulares, como também a construção de novas.



Acervo Marcus Monteiro.

Nesta época foi iniciada a construção da chamada Linha Auxiliar, executada pela *Estrada de Ferro Melhoramentos* a partir de 1892, e em 1898 foi entregue o trecho entre Mangueira, na Capital (onde essa linha e a do Centro se separam) e Entre Rios (Três Rios). O traçado da serra foi projetado por Paulo de Frontin, um dos incorporadores da estrada. Em 1903, a Estrada de Ferro Melhoramentos foi agregada à Estrada de Ferro Central do Brasil e passou a se chamar Linha Auxiliar.

Outras ferrovias foram incorporadas a ela, como a linha de carris de Vassouras, construindo um ramal entre a Estação de Barão de Vassouras, na Linha Centro da Central do Brasil, até a localidade de Governador Portela em Miguel Pereira, na linha tronco da Auxiliar. Este trecho, que ficou conhecido como “Ramal de Vassouras”, foi inaugurado em 1914.

A União Valenciana e a Rio das Flores, depois de adquiridas, em 1910, pela União, foram conectadas, através da localidade de Taboas, fazendo ligação com a linha Centro, da Central do Brasil na altura de Afonso Arinos. O trecho Comércio a Taboas foi desativado anos depois e o ramal Valença a Rio Preto foi prolongado até Santa Rita de Jacutinga, em Minas Gerais, conectando-se com a Estrada de Ferro Oeste de Minas em 1918.

Em setembro de 1889, a Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto foi adquirida pela Companhia Estrada de Ferro Santana, antiga Pirahyense. Meses depois, as duas foram compradas pela Companhia Viação Férrea Sapucahy. Em 1893, foi feita a ligação da antiga Santa Isabel com a antiga Santana, estabelecendo-se assim a conexão entre Piraí e Bom Jardim de Minas, via Santa Rita de Jacutinga, na Estrada de Ferro Oeste de Minas. Tempos depois a Sapucaí foi adquirida pela Rede Mineira de Viação, constituindo, nos anos de 1950, a ferrovia mais extensa do Brasil.

A Estrada de Ferro Resende - Areias foi vendida, em 1879, à Companhia Estrada de Ferro Resende-Bocaina, e continuaria em funcionamento até 1928, quando foi completamente extinta. A Estrada de Ferro Ramal Bananalense foi vendida no final do século XIX a particulares, que mudaram sua denominação para Estrada de Ferro Bananal. Em 1918, a União adquire esta ferrovia para vendê-la novamente à Estrada de Ferro Oeste de Minas. Em 1931, volta para a Estrada de Ferro Central do Brasil .

A Estrada de Ferro Central do Brasil continuou na esfera federal até 1941, quando passou a ser uma autarquia, situação em que permaneceria até 1957, quando foi incorporada à Rede Ferroviária Federal. Logo a seguir a Rede tomou a iniciativa de desativar gradualmente vários dos ramais ferroviários aqui mencionados, alegando inviabilidade econômica.

Fontes

ATHAYDE, J.B. de. *Famílias Fluminenses*.

BARREIROS, Eduardo Canabrava. *D. Pedro: Jornada a Minas Gerais em 1822*. Coleção Documentos Brasileiros – Volume 161. Rio de Janeiro: Livraria Jose Olympio Editora, 1973. p. 03

BASTOS, Wilson Lima. *Mariano Procópio Ferreira Lage – sua vida, sua obra, descendência, genealogia*. Juiz de Fora: Paraibuna, 1991. p 125.

DAVID, Eduardo Gonçalves. *127 anos de Ferrovia*. Juiz de Fora: Esdeva.

DEISTER, Sebastião. *Serra do Tinguá – 300 Anos de Conquistas, do Século XVII ao Século XX*. 1ª edição, Volume I. Dedalus Informática Ltda. 2003. p.45.

Discurso com que o presidente da província de Rio de Janeiro, o conselheiro Joaquim José Rodrigues Torres, abriu a 1ª sessão da 1ª legislatura da Assembléa Legislativa da mesma província, no dia 1º de fevereiro de 1835. Nictheroy, Typ. de Amaral & Irmão, 1850. p 28.

FERREIRA, Vieira desembargador. *Cachoeira e Porangaba - A Concessão de Sesmarias no Brasil e a Lavoura de Café nas Montanhas de Valença*. Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Vol 213. Rio de Janeiro: 1951. p 270-2.

Guia de Turismo Michelin - *Rio de Janeiro Cidade e Estado*. 1ª edição, 1990. p.29.

IÓRIO, Leoni. *Valença de Ontem e de Hoje*. 1ª edição, Juiz de Fora: Cia. Dias Cardoso S. A.1953, p.225.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. (2ªed). Rio de Janeiro: SMCTE/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1993. p. 54

MAGALHÃES, Basílio. *O Café: na História, no Folclore e nas Belas Artes*. Brasileira, Vol. 174. 3ª edição, Cia editora Nacional. INL/MEC, 1980.p.59.

MAGALHÃES, Basílio de. “*Os antigos caminhos pelos quais foi o café transportado do interior para o Rio de Janeiro e para outros pontos do litoral fluminense*”, in *O café no Segundo Centenário de sua Introdução no Brasil*. Rio de Janeiro: Edição do Departamento Nacional do Café, 1934. p 781.

O Brasil, Suas Riquezas Naturais, Suas Indústrias, Vol. 2, Tomo 3: Indústria de Transformação. Centro Industrial do Brasil, Rio de Janeiro, 1909. (Séries Estatísticas). IBGE, Rio de Janeiro, 1986.

RAPOSO, Inácio. *História de Vassouras*. Niterói: 2ª Edição, SECC. 1978. p. 164, 180.

Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro, o Senador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 1º de março de 1846. Segunda edição. Niterói, Tip. Amaral & Irmão, 1853. p. 25-33.

Relatório do presidente da província do Rio de Janeiro, o senador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, na abertura da 1.a sessão da 7ª legislatura da Assembléia Provincial, no dia 1º de abril de 1848, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o ano financeiro de 1848-1849. Rio de Janeiro, Typ. do Diario, de N.L. Vianna, 1848.p.28.

RODRIGUES, Helio Suêvo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro – O Resgate da Sua Memória*. Rio de Janeiro: Open Plus Gráfica e Editora Ltda., 2004, p. 12 – 3

SILVA, Pedro Gomes da. *Capítulos da Historia de Paraíba do Sul*.Paraíba do Sul: Editora Cia Brasileira de Artes Gráficas,1991. p 22 -4.

STEIN, Stanley. J. *Vassouras um Município Brasileiro do Café*, 1850-1900.

TELLES, Augusto Carlos da Silva. *Vassouras – Estudo da Construção Residencial Urbana*. Separata da Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, nº16, 1968.

Imagens fotográficas(créditos):

- ARQUIVO CENTRAL DO IPHAN.
- ARQUIVO NACIONAL - AN
- FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL - FBN.
- FUNDAÇÃO DA IMAGEM E DO SOM - MIS
- INSTITUTO MOREIRA SALLES - IMS.
- COLEÇÕES PARTICULARES.