

XV Congresso Fluminense de Iniciação Científica e Tecnológica

28º

Encontro de Iniciação Científica da UENF

20º

Circuito de Iniciação Científica do IFFluminense

16ª

Jornada de Iniciação Científica da UFF



UIII Congresso Fluminense de Pós-Graduação

23ª

Mostra de Pós-Graduação da UENF

8ª

Mostra de Pós-Graduação do IFFluminense

8ª

Mostra de Pós-Graduação da UFF

A centralidade exercida pela cidade de Campos dos Goytacazes no fim do século XIX na implantação de ferrovias nas atuais regiões norte e noroeste fluminense

Vinícius Brito Quinhones, Marcelo Werner da Silva

A construção de ferrovias nas regiões atualmente conhecidas como norte e noroeste fluminense foi iniciada no fim do século XIX, e teve como principal objetivo a circulação de mercadorias agrícolas, ou seja, o transporte de cargas, seguido do transporte de passageiros. Este trabalho investiga a centralidade exercida pela cidade de Campos dos Goytacazes como polo de atração de ferrovias nas últimas décadas do século XIX. Este principal objetivo baseia-se em outros objetivos específicos, que são os seguintes: 1) identificar as ferrovias que tinham como ponto de chegada e/ou partida a cidade de Campos dos Goytacazes; 2) investigar o fluxo de mercadorias e pessoas de cada ferrovia com origem e destino a Campos dos Goytacazes. Para realizar tal investigação foram consultados documentos oficiais, como os Relatórios dos Presidentes da Província do Rio de Janeiro, além de fontes como *Jornal do Commercio* e *Monitor Campista*. Nestas fontes é possível encontrar os motivos para a construção de ferrovias, as leis que as regularam, dados sobre o passo a passo da construção das linhas e de estações ferroviárias, e dados sobre o fluxo de mercadorias e passageiros. Nos anos 1870, Campos dos Goytacazes era uma cidade consolidada, com forte produção de cana-de-açúcar e demais serviços na área central da cidade. As ferrovias que atravessavam Campos dos Goytacazes tinham importante expressão no transporte de mercadorias agrícolas, como a Estrada de Ferro Carangola e a Estrada de Ferro Macahé e Campos, no entanto, nem todas as ferrovias que chegavam à área central da cidade tinham como principal atividade o transporte de mercadorias. Este é o caso da Estrada de Ferro Campos a São Sebastião, que transportou 46.839 passageiros e 10,8 toneladas de mercadorias em 1885. Neste mesmo ano a Estrada de Ferro Carangola transportou 54.766 passageiros e 18.102.769 quilogramas de café com destino a Campos dos Goytacazes. A partir deste lugar, a circulação de mercadorias e pessoas poderia seguir para variados destinos, como Macaé, São João da Barra e, ainda, o porto situado na cidade do Rio de Janeiro, capital do Império, à época. A centralidade exercida por Campos dos Goytacazes como polo de atração de ferrovias no fim do século XIX não ocorreu por acaso. Entre alguns motivos, destacam-se a produção da cana de açúcar, característica das atuais regiões norte e noroeste fluminense, e a atuação na circulação da produção de café das franjas das províncias mineira e fluminense para Campos dos Goytacazes.

Instituição do Programa de IC, IT ou PG: Universidade Federal Fluminense

Eixo temático: 6.2 UFF - PPG Mestrado em Geografia

Fomento da bolsa: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nivel Superior

ORGANIZAÇÃO E REALIZAÇÃO:



APOIO:



XV Congresso Fluminense de Iniciação Científica e Tecnológica

28^o
Encontro de Iniciação Científica da UENF

20^o
Circuito de Iniciação Científica do IFFluminense

16^a
Jornada de Iniciação Científica da UFF



UIII Congresso Fluminense de Pós-Graduação

23^a
Mostra de Pós-Graduação da UENF

8^a
Mostra de Pós-Graduação do IFFluminense

8^a
Mostra de Pós-Graduação da UFF

The centrality exercised by the city of Campos dos Goytacazes in the 19th century in the implementation of railroads in the north and northwest regions of Rio de Janeiro

Vinícius Brito Quinhones, Marcelo Werner da Silva

The construction of railroads in the regions currently known as Norte and Noroeste Fluminense began at the end of the 19th century, and its main objective was the circulation of agricultural or trawling goods, or the transport of cargo, followed by the transport of passengers. This work investigates the centrality exerted by the city of Campos dos Goytacazes as a pole of attraction for the railways in the last decades of the 19th century. This main objective is based on other specific objectives, which are the following: 1) identify the railroads that have the city of Campos dos Goytacazes as their point of arrival and/or departure; 2) Investigate the flow of goods and people on each railroad to and from Campos dos Goytacazes. To carry out this investigation, official documents were consulted, such as the Reports of the Presidents of the Province of Rio de Janeiro, as well as sources such as *Jornal do Comercio* and *Monitor Campista*. In these sources it is possible to find the reasons for the construction of railways, as regulated by law, the step by step construction of railway lines and stations, and the flow of goods and passengers. In the 1870s, Campos dos Goytacazes was a consolidated city, with a strong production of sugar cane and other services in the central area of the city. The railroads that cross Campos dos Goytacazes have an important expression in the transport of agricultural goods, such as the Estrada de Ferro Carangola and the Estrada de Ferro Macahé e Campos, but not all the railroads that go to the central area of the city of had as their main activity or transportation of merchandising This is the case of Rodovia Ferro Campos to São Sebastião, which transported 46,839 passengers and 10.8 tons of goods in 1885. In the same year, Rodovia Ferro Carangola transported 54,766 passengers and 18,102,769 kilos of coffee to Campos dos Goytacazes. From this location, the movement of goods and people could go to different destinations, such as Macaé, São João da Barra and even a port located in the city of Rio de Janeiro, then the capital of the Empire. The centrality exerted by Campos dos Goytacazes as a pole of attraction for the railways did not end in the 19th century, it did not happen by chance. Among some reasons, we highlight the production of sugar cane, characteristic of the north and northwest regions of Rio de Janeiro, and the role in the circulation of coffee production from the strips of the provinces of Minera and Fluminense to Campos dos Goytacazes.

ORGANIZAÇÃO E REALIZAÇÃO:



APOIO:

