



O PROCESSO DIACRÔNICO-SINCRÔNICO DA FASE INICIAL DE INSTALAÇÃO DE FERROVIAS NO RIO DE JANEIRO¹

Vinícius Brito Quinhones¹, Marcelo Werner da Silva²

¹Estudante do curso de Geografia (Licenciatura) da UFF Campos; ² Professor do Departamento de Geografia da UFF Campos

O presente trabalho consiste na análise da instalação de estradas de ferro no território da antiga província do Rio de Janeiro, entre 1854 e 1870. O recorte temporal se inicia em 1854 pois é o ano da instalação da primeira ferrovia no Brasil, e se encerra em 1870, período em que começam importantes decisões a respeito das estradas de ferro do país. A pesquisa objetiva analisar o processo de instalação de ferrovias no Rio de Janeiro a partir da abordagem da geografia histórica. Além disso, observamos cada ferrovia instalada no território fluminense na perspectiva de compreender quais foram os agentes intervenientes - aqueles que tiveram papel preponderante na construção das estradas de ferro. Um outro objetivo consiste na sistematização de dados através da confecção de tabelas com as estações de cada estrada de ferro em funcionamento no período, permitindo a compreensão da diacronia do processo de construção das ferrovias. Para atingir estes objetivos realizamos levantamento bibliográfico e nos dedicamos aos *Relatórios dos Presidentes da Província do Rio de Janeiro* e aos *Relatórios Ministeriais do Governo Imperial*, que trazem informações acerca do planejamento político e financeiro da província. Nestas fontes de pesquisa pudemos encontrar informações como leis, decretos e datas sobre o processo de instalação ferroviária no Rio de Janeiro no período estabelecido. A primeira estrada de ferro a operar no Rio de Janeiro, denominada Estrada de Ferro Mauá, foi inaugurada em 30 de abril de 1854, e contava com 14,5 km de extensão na mesma data, conectando o porto Mauá a Fragoso; dois anos depois, em 1856, foi prolongada até a raiz da serra de Petrópolis, totalizando 16,32 km de estradas de ferro. Além desta, destacamos a Estrada de Ferro Dom Pedro II, que, construída com capitais públicos, conectava a Corte a Belém quando inaugurada, em 30 de março de 1858, num traçado de aproximadamente 48 km. No ano de 1871 essa ferrovia contava com um traçado de aproximadamente 288,5 km, dividindo-se em quatro seções. E ainda, a Estrada de Ferro Cantagallo, inaugurada em 1860, conectando a estação do Porto das Caixas à raiz da serra de Friburgo e prolongada, em 1866, do Porto das Caixas ao Porto de Villa Nova. Os resultados permitem concluir que o fomento pela instalação de ferrovias no Brasil e no Rio de Janeiro não aparece como um fenômeno local, mas, sim, associado ao movimento de expansão tecnológica proporcionado pelas novas necessidades do sistema capitalista, sobretudo no que diz respeito ao escoamento de produtos agrícolas para o porto do Rio de Janeiro, visando o mercado internacional, de acordo com a posição do Brasil na divisão internacional do trabalho.

¹ Projeto de iniciação científica financiado com bolsa CNPq, no período de vigência 2020/2021.