

SELETA

DO RIO DE JANEIRO A JUIZ DE FORA

Sra. Agassiz

Um ou dois dias após a nossa chegada Agassiz recebeu do presidente da Companhia “União e Indústria” convite para vir visitar, com alguns dos nossos companheiros, a estrada de Petrópolis a Juiz de Fora, na província de Minas Gerais. Essa estrada é célebre tanto pela sua beleza como pela sua perfeita execução. Não será demais uma palavra sobre as circunstâncias em que foi construída. Se, como se pretende, o progresso só marcha no Brasil com extrema lentidão, deve-se reconhecer que os brasileiros levam à perfeição as coisas que empreendem. É verdade que a construção dessa estrada foi confiada a engenheiros franceses, mas aquele a quem cabe a honra de havê-la projetado e concluído é um mineiro, o Sr. Mariano Procópio Ferreira Lage. Minas Gerais se assinala, dizem, pela inteligência e energia de seus habitantes; talvez pelo efeito de um clima menos ardente, estando as pequenas cidades dessa província quase todas situadas nos altos chapadões das serras e gozando de um ar mais fresco e estimulante do que se respira no litoral. Antes de empreender esse grande trabalho, o Sr. Lage viajou na Europa e nos Estados Unidos a fim de estudar todos os aperfeiçoamentos modernos introduzidos nas obras dessa natureza. O resultado é uma prova da energia e da paciência com que levou avante a execução de seu projeto. Há doze anos atrás, o único meio de se ir para o interior, partindo de Petrópolis, era uma estreita trilha de burros, esburacada, perigosa, onde uma viagem de uma centena de milhas exigia uma caminhada de dois ou três dias. Agora, vai-se de Petrópolis a Juiz de Fora de carro, do levantar ao pôr do sol, numa boa estrada de rodagem que não faz inveja a qualquer outra do mundo. A cada intervalo

de dez ou doze milhas, encontra-se uma muda de animais descansados em elegantes estações em forma quase sempre de chalés suíços. Esses postos são quase todos mantidos por colonos alemães, outrora contratados no seu país para a construção da estrada, e cuja emigração constitui por si mesma uma grande vantagem para a província; em todos os lugares em que os pequeninos núcleos de colonos alemães se agruparam embaixo das colinas, percebem-se viçosos jardins com flores e hortas de legumes e casinhas muito limpas em que tudo indica a economia e o amor do conforto interior, virtudes que caracterizam por toda parte o bom camponês da Alemanha. Por direito, nenhum escravo pode ser empregado pela Companhia; os trabalhadores são alemães ou portugueses. Assim exige um regulamento geral que se aplica a todos os trabalhos públicos de certa importância. Os contratos aprovados pelo Governo proíbem expressamente o emprego de escravos. Infelizmente a regra não é sempre estritamente observada, por isso que, nos trabalhos de certo gênero, não se achou meio de substituir essa pobre gente. Para a conservação de estradas, porém, para as reparações, por exemplo, que exigem grande quantidade de trabalhadores constantemente em ação, explorando as pedreiras, quebrando pedras para o macadame, cobrindo o sulco deixado pelas rodas, retificando os taludes, etc..., só se admitem trabalhadores livres.

Esse cuidado em excluir os escravos dos trabalhos públicos revela uma tendência para a emancipação. Inspira-se na idéia de limitar pouco a pouco o trabalho servil às ocupações agrícolas, afastando os escravos das grandes cidades suas vizinhanças. O problema da emancipação não é para o Brasil, como foi para o nosso país, um espantinho político. É discutido livremente e com calma em todas as classes da sociedade; pode-se, sem querer adiantar mais, predizer que não passarão muitos anos sem que a instituição desapareça, tanto o sentimento geral lhe é contrário.

(...)Essa digressão não nos deve fazer perder de vista a estrada da Companhia “União e Indústria”. Está atualmente construída até Juiz de Fora e oferece todas as possibilidades de transporte às ricas colheitas de café que, de todas as fazendas da região, descem incessantemente para o Rio. Como este distrito possui magníficas plantações de café, o aperfeiçoamento dos meios de comunicação é de capital importância para o comércio do país, e o Sr. Lage está em via de construir estradas que

conduzam aos pequenos estabelecimentos das redondezas. Não escapou entretanto, aos contratemplos que acompanham todos aqueles cujas idéias estão em avanço sobre a rotina de seus contemporâneos. O descontentamento provém, sem a menor dúvida, do fato de que a estrada não deu tão grande renda como se esperava; os progressos da Estrada de Ferro D. Pedro II, que dela se aproxima cada vez mais, comprometeu-lhe o sucesso. Para não interromper o curso de minha narrativa, quis fornecer, como preâmbulo, essas particularidades sobre a Estrada “União e Indústria”, cuja construção é um fato significativo na história contemporânea do Brasil. Retorno agora ao fio das nossas aventuras.

Embarcamos no Rio às duas horas da tarde numa pequena embarcação a vapor que nos transportou do outro lado da baía, a quinze milhas de distância. Graças à brisa, o calor, embora intenso, não era intolerável. Passamos em frente da Ilha do Governador, da pequena e graciosa Ilha de Paquetá, e outras mais, verdadeiros buquês de palmeiras, bananeiras e acácias que recamam a baía e acrescentam à sua beleza um novo encanto. Ao cabo de uma hora e um quarto de viagem, pusemos pé em terra na povoação de Mauá. Aí tomamos o trem e um novo percurso de uma hora, através de terrenos baixos e pantanosos, nos levou até o sopé da montanha (Raiz da Serra). Tivemos então que deixar a via-férrea e tomar a diligência que parte regularmente dessa estação. A subida foi encantadora, nós num excelente cupê aberto, com quatro animais galopando a toda brida, numa estrada unida como um assoalho (...)

Já era sol-posto quando entramos na linda cidadezinha de Petrópolis. É o paraíso de verão de todos os fluminenses, bastante felizes para poderem fugir ao calor, à poeira e às exalações da cidade; vêm aqui à procura do ar puro e do panorama deslumbrante da Serra. O palácio de verão do Imperador, edifício mais elegante e menos sombrio que o de São Cristóvão, se acha situado em posição central; D. Pedro passa seis meses aí do ano. No meio da cidade corre o gracioso Piabanha, pequeno rio de pouco fundo, que estamos vendo suas águas de encontro aos seixos do seu leito, profundamente encravado entre dois taludes verdejantes.

(...) Mal tivemos tempo de passar os olhos pelas belezas de Petrópolis, que esperamos contemplar bem mais à vontade em outra ocasião. Na manhã seguinte, ao raiar do dia, pusemo-nos a caminho. As nuvens ligeiras suspensas no alto das montanhas começavam a tingir-se

dos primeiros rubores do sol quando saímos da cidade, de carro, a todo galope.

A primeira parte da estrada acompanha o vale encantador do Piabanha, esse rio com que já travamos conhecimento em Petrópolis. Pelo espaço de 40 ou 50 milhas, segue-se a rota do caprichoso curso d'água que ora ferve de impaciência e salta de queda em queda, ora, logo adiante se estende em largo e plácido remanso (...)

Até Posse, terceiro posto, já tínhamos feito trinta milhas, e paramos para almoçar. Na verdade essas três horas de caminhada nos despertaram o apetite. O hábito quase constante dos brasileiros em viagem é tomar, quando se levantam, uma xícara de café que lhes basta até as 10 ou 11 horas; então almoçam um pouco mais solidamente. Serviram-nos para começar feijão preto preparado com carne seca. É o prato fundamental em todas as refeições brasileiras. Não há casa por mais pobre que não tenha sua feijoada, nem por mais rica que exclua de sua mesa esse prato por excelência pelo qual as pessoas de todas as classes manifestam um gosto igualmente pronunciado. Vieram em seguida batatas, arroz feito com água, ensopado de galinha, pratos estes quase todos característicos da cozinha brasileira; em seguida, ovos preparados de várias maneiras, carnes frias, vinho, café e pão. Os legumes são absolutamente raros, se bem que seja fácil obtê-los, neste clima, com grande variedade.

O dia já ia em meio quando dissemos adeus ao lindo rio cujas margens acompanháramos e, na estação Entre-Rios, atravessamos a bela ponte lançada sobre o Paraíba. O Paraíba do Sul é um lindo rio que corre, em grande parte de seu curso, entre a Serra do Mar e a Serra da Mantiqueira. Ele se lança no Atlântico em São João da Barra, a uma distância bastante considerável a nordeste do Rio de Janeiro. Fica-se à primeira vista desorientado no Brasil pelo elevado número e a diversidade das serras; empregando-se essa denominação para designar tanto as cadeias de montanhas como os seus esporões, qualquer elevação em forma de montanha é uma serra (...) O caráter especial do Paraíba, cujos numerosos tributários drenam a vertente meridional da Mantiqueira e a vertente oposta a da Serra do Mar, torna-o de considerável interesse para o naturalista. Em razão da proximidade do mar, não é menos desejável que se compare a sua fauna com as dos pequenos rios isolados do litoral, que levam diretamente para o Atlântico as águas da vertente externa da Serra

do Mar. Efetivamente, esse estudo permitirá resolver aqueles problemas da distribuição geográfica dos seres vivos, sobre os quais Agassiz tanto insistiu junto a seus assistentes, durante a nossa travessia, por causa da sua ligação com a questão das origens.

Logo depois de atravessar o Paraíba, a estrada margeia o Paraibuna, afluente da margem setentrional, que deságua no Paraíba quase em frente do Piabanha. Na parte final da viagem, a paisagem fica menos severa; as montanhas descem em declives menos rudes e não comprimem a estrada entre precipícios tão terríveis quanto no vale do Piabanha. Mas, embora menos pitoresco, o cenário que se desfruta ao se aproximar Juiz de Fora, ainda é, ao longo de todo o percurso, bem próprio para satisfazer os mais exigentes e prender constantemente a atenção.

Eram seis horas quando atingimos o nosso objetivo; esperavam-nos as mais confortáveis acomodações, preparadas para nós numa espécie de chalé encantador que a Companhia reserva para receber seus convidados ou seus diretores em viagem. Num hotel situado em frente esperava-nos um excelente jantar; depois que lhe fizemos a devida honra, uma volta em torno dos jardins do Sr. Lage, depois um concerto dado por uma orquestra de músicos alemães, quase todos empregados na estrada, puseram fim a esse dia tão bem passado.

Na manhã seguinte, o Sr. Lage nos fez dar um passeio pelos seus jardins e laranjais, passeio tão agradável quanto instrutivo. Ele não só distribuiu suas propriedades com muito bom gosto, mas fez empenho em nelas reunir todas as árvores e arbustos mais característicos do país; de maneira que uma volta dada por ele no seu parque vale por uma lição das melhores para um botânico, que pode assim aprender a história e o nome de cada árvore ou cada flor que vai encontrando. Um guia como esse é dos mais preciosos, porque, em geral, os brasileiros parecem querer persistir numa doce ignorância de toda nomenclatura sistemática; para todos eles toda flor é “uma flor”, assim como todo animal desde a mosca até o burro ou o elefante, é um “bixo” (sic). Uma das coisas mais admiráveis que podem ser observadas nos jardins do Sr. Lage é uma coleção dos vegetais parasitas das florestas brasileiras.

(...) Uma boa parte do nosso último dia de permanência em Juiz de Fora, passamo-la na hospitaleira casa do Sr. Halfeld, engenheiro

alemão, a quem suas explorações do interior valeram honrosa notoriedade. A sua obra sobre o rio São Francisco era bem conhecida de Agassiz, de modo que se acharam ambos em terreno familiar. O Sr. Halfeld pôde melhor do que ninguém lhe fornecer informações preciosíssimas para os planos de expedição, principalmente sobre aquilo que interessa os jovens auxiliares encarregados de atingir as margens do Amazonas passando pelo São Francisco e o Tocantins.

(Viagem ao Brasil, 1865-1866, pp. 93-113. Trad. de Edgar Sussekind de Mendonça. São Paulo, Editora Nacional, 1938. Coleção “Brasíliana”, v. 95).